

*Date de dépôt : 22 septembre 2009*

## **Rapport**

**de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement de 26 934 000 F pour la construction d'un parking de 400 places pour l'organisation mondiale du commerce (OMC)**

### **Rapport de M. Mario Cavaleri**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Sous l'experte direction du président de la commission, M. David Amsler, le projet de loi a été examiné lors des séances des 25 août et 1<sup>er</sup> septembre 2009.

A relever toutefois qu'une première présentation du projet de construction avait été faite lors de la séance du 21 avril 2009 afin d'annoncer le projet de loi lequel ne serait pas précédé d'un projet de loi pour le crédit d'étude.

Le rapporteur relate dès lors également les éléments discutés lors de cette « pré-présentation ».

Outre M. le conseiller d'Etat Mark Muller en charge du DCTI présent lors de la séance du 21 avril 2009, assistaient également M. l'ambassadeur Amadeo Perez de la Mission permanente de la Suisse auprès des organisations internationales et M. François Reinhard, directeur de la FIPOI (Fondation des immeubles pour les organisations internationales).

Ont par ailleurs contribué aux travaux d'examen du projet, M<sup>me</sup> Florence Prini-Saggio, directrice générale de l'office des bâtiments du DCTI, MM. Pierre-Alain Girard, secrétaire général adjoint du DCTI, Juan Boada, chef du service des constructions et des transformations au DCTI, Jean-Yves Goumaz, directeur de la Fondation des parkings et Yvan Bohanes, représentant le bureau d'ingénieurs-conseils RGR, à qui vont les remerciements des commissaires pour leur active participation.

Les procès-verbaux des séances ont été tenus par M<sup>me</sup> Camille Selleger qu'il sied également de remercier ici.

En préambule, M. Muller a indiqué qu'il s'agissait d'une démarche inhabituelle car le DCTI sollicitait de la Commission des travaux l'autorisation de déposer rapidement un PL pour le crédit d'investissement. En effet, la loi oblige à faire voter un crédit d'étude avant de faire voter un crédit d'investissement afin de réaliser des projets d'investissement. Dans le cas présent, le DCTI souhaitait déposer directement un crédit d'investissement afin de permettre le transfert de propriété du centre William Rappard (CWR) à l'OMC lequel s'avère urgent. Le Conseil d'Etat souhaitait ainsi obtenir un préavis favorable de la Commission des travaux afin de déroger à la procédure législative habituelle. Ce projet est techniquement relativement simple, mais il est juridiquement complexe et politiquement d'une grande importance.

M. Boada a ensuite présenté le projet. Il a exposé d'abord l'historique de l'accord de siège de l'OMC et du contrat d'infrastructure qui lui est lié. En juin 1995, un accord de droit international sur l'établissement de l'OMC à Genève a été ratifié par la Confédération. Conjointement, un contrat d'infrastructure a été conclu par la Confédération, la République et canton de Genève, la Fondation des immeubles pour les organisations internationales (FIPOI) et l'OMC, réglant les questions immobilières de l'installation de l'OMC à Genève. Consécutivement, l'OMC s'est installée au CWR. La situation foncière actuelle est la suivante : l'Etat est propriétaire des parcelles n° 246 et 247 sur lesquelles sont situés les bâtiments du CWR et la grande salle de conférences de l'OMC. La FIPOI est bénéficiaire sur ces parcelles d'un droit de superficie de 99 ans (jusqu'en 2073) et est propriétaire des bâtiments du CWR. Il est prévu dans le contrat d'infrastructure que la FIPOI accorde un droit de superficie à l'OMC (au deuxième degré) et qu'elle effectue le transfert de la propriété des bâtiments du CWR à l'OMC. Ces clauses sont soumises à deux conditions suspensives cumulatives:

- 1) le financement par la Confédération de la construction et de l'entretien de la grande salle de conférences (réalisée en 1998), et
- 2) le financement par la République et canton de Genève d'un parking (construction, exploitation et entretien) d'au moins 400 places à proximité du siège de l'OMC.

Cette deuxième condition n'est à ce jour toujours pas réalisée et, dans l'attente de l'édification de cet ouvrage, l'Etat de Genève a mis à disposition de l'OMC un parking provisoire (sur la parcelle n° 4491, propriété de l'Etat). En conséquence, la lettre o, alinéa 2, du contrat d'infrastructure conditionne

son entrée en force à l'adoption par le Grand Conseil de la loi de financement du parking définitif de l'OMC. Les travaux de rénovation et d'extension du CWR sont prévus en 3 phases :

1) la première phase (en cours) est la rénovation du CWR, dont le coût est de 45 millions de francs et qui sera financée par l'octroi d'une contribution à fonds perdus de la Confédération votée en octobre 2008;

2) et 3) l'extension intra et extra-muros du CWR, d'un coût de 60 millions de francs et qui sera financée par la FIPOI sous la forme d'un prêt sans intérêts de la Confédération à l'OMC.

Le problème est que, tant que la FIPOI est propriétaire du CWR, la Confédération ne peut accorder le prêt de 20 millions, ce dernier étant destiné à l'OMC pour rénover son bâtiment. Les prêts de la FIPOI ne peuvent être accordés à l'OMC que si l'organisation bénéficiaire assure la maîtrise d'ouvrage du projet.

Les conséquences financières sont les suivantes : les travaux de rénovation et d'extension de l'OMC du CWR font l'objet d'un accord entre l'OMC et la Confédération. L'ensemble des travaux doit être terminé à la fin 2012. L'enveloppe financière de la Confédération a été fixée à 130 millions. Pendant toute la durée des travaux (5 ans de 2008 à 2012), la Confédération prend en charge la location de locaux au chemin des Mines, soit 3 millions de F par an. La Confédération s'est donc engagée financièrement vis-à-vis de l'OMC pour la location de ces locaux jusqu'à l'échéance de fin 2012 et pas au-delà. S'il s'avère que les retards dans les travaux sont imputables au canton, il est fort probable que les coûts induits seraient mis à sa charge (3 millions de F par an de loyer).

Les raisons du traitement en urgence du projet de loi d'investissement pour le parking OMC sont liées au fait que les engagements pris par le canton en 1995 ne sont pas respectés et, de ce fait, engendrent une forme d'instabilité juridique qui peut porter préjudice au maintien de l'OMC à Genève. L'OMC n'étant toujours pas propriétaire des locaux qu'elle occupe au CWR, c'est finalement faciliter une perspective de départ par l'absence d'ancrage patrimonial sur le territoire du canton. Le projet de loi d'investissement entré en force permettra de lever la clause suspensive du contrat d'infrastructure de 1995 et, ainsi, de transférer la propriété du CWR à l'OMC. L'OMC deviendra alors maître d'ouvrage des travaux de rénovation et d'extension du CWR et le financement de la deuxième phase des travaux pourra être présenté aux Chambres fédérales selon le planning prévu. L'OMC étant maître d'ouvrage du projet, cela devrait faciliter les procédures d'autorisation de construire pour l'OMC en évitant les recours; en application

de l'article 9, alinéa 2, LCI, « L'autorisation délivrée à une organisation intergouvernementale au bénéfice d'un accord de siège n'est pas sujette à recours ».

Le projet n'est pas nouveau; en effet, depuis 1997, plusieurs études du parking ont été réalisées, plusieurs projets de loi examinés et le parking OMC en est à sa sixième tentative de localisation. Il est possible de s'appuyer sur les études existantes, en les actualisant, pour avoir une estimation suffisante de l'investissement. Il s'agit d'un ouvrage d'ingénierie civile simple, enterré, et non d'une réalisation architecturale complexe. Au dessus du parking, il est prévu de construire le siège administratif de firme multinationale et il est important que la question du financement du parking OMC soit réglée avant le démarrage du projet pour clarifier le partenariat.

Concernant la planification de la réalisation du parking OMC, il est demandé à la Commission des travaux une anticipation sur le vote d'un crédit d'investissement, les travaux de construction de ce parking ne pouvant intervenir avant 2012. La première étape prévoit la réalisation du P+R Sécheron fin 2011 et la deuxième étape prévoit la réalisation du parking définitif OMC fin 2013.

Pour sa part, M. Perez a indiqué que sur la base de l'accord de siège de 1995 et de ses annexes, il y a une obligation pendante de réalisation du parking qui avait été promis pour 1998. Cette obligation conditionne la réalisation de la rénovation et de l'extension du CWR. Il est important que l'OMC devienne propriétaire, ce qu'elle ne peut juridiquement pas faire si la deuxième clause suspensive n'est pas réalisée.

M. Reinhard a précisé que la non-réalisation de cette condition empêchait l'inscription de l'OMC comme propriétaire au registre foncier. Cela met en péril le vote du crédit pour l'extension intra-muros du CWR, qui est sur le point d'être présenté au Conseil fédéral et aux Chambres fédérales et qui devrait faire l'objet d'un prêt FIPOI. Une des conditions pour l'octroi de ce prêt est que l'organisation soit propriétaire du bâtiment et maître de l'ouvrage. Cette condition n'étant actuellement pas réalisée, le Parlement fédéral pourrait ne pas accorder le financement nécessaire à l'extension du CWR lequel s'avère indispensable. Pour réaliser cette condition suspensive, il n'est pas demandé dans l'accord que la construction du parking soit effective, mais que le vote du crédit soit en force.

A une question d'un commissaire MCG, M. Reinhard a répondu que le droit de superficie à deux degrés signifie que deux contrats ont été conclus : le premier entre l'Etat de Genève et la FIPOI et le deuxième entre la FIPOI et l'OMC.

M. Reinhard a également précisé qu'auparavant, le droit de superficie était conclu directement entre l'Etat de Genève et les organisations internationales. Or, depuis plusieurs années, le contrôle fédéral des finances a demandé à la FIPOI d'être également superficielle afin d'améliorer le contrôle des prêts octroyés par la Confédération.

Un commissaire PDC a relevé que l'on entendait parler de ce projet depuis plusieurs années et il s'est étonné qu'il soit seulement présenté cette année. Il n'a pas compris quelle somme serait à la charge de l'Etat. Par ailleurs, il a demandé s'il serait possible, afin de respecter la procédure de crédit d'étude suivi du crédit d'investissement, de mettre les deux crédits dans le même projet de loi. Il a toutefois indiqué qu'il était tout à fait favorable à la réalisation de ce projet. De plus, il a demandé si un PPP avait été envisagé pour ce projet.

M. Muller a admis qu'il avait été question de ce projet depuis l'accord de siège de 1995. Un projet de déclassement a d'ailleurs été élaboré. Il serait en effet possible de déposer dans un même PL le crédit d'étude et le crédit d'investissement, mais cela ne serait pas plus conforme à la LGAF que de passer directement au crédit d'investissement. En réalité, les études ont déjà été faites et un crédit d'étude aurait de fait peu d'utilité. Par ailleurs, ce projet a été identifié comme un projet pilote pour réaliser un premier véritable PPP à Genève, mais la particularité du PPP est de réaliser un projet sans faire voter un crédit d'investissement au Grand Conseil. Or, comme expliqué précédemment, un tel vote est nécessaire dans le cas d'espèce. De ce fait, le PPP a été abandonné pour ce projet. Quant au montant à la charge de l'Etat, il sera vraisemblablement de l'ordre de 27 millions de F.

Le président a noté que ce montant était inférieur au montant de 45 millions de F évoqué par M. Boada dans sa présentation.

M. Boada a alors précisé que le montant de 45 millions de F se réfère aux travaux de l'OMC et non au parking.

M. Reinhard a précisé que l'ouvrage serait construit par l'Etat car le contrat d'infrastructure précise que c'est l'Etat qui sera maître d'ouvrage propriétaire du parking et qu'il en aura la charge de l'entretien et de l'exploitation.

Une commissaire S a demandé où serait situé le futur parking.

M. Boada a répondu qu'actuellement, le parking de Sécheron est en construction à l'avenue de France. Quand il sera construit, les véhicules stationneront sur ce parking durant la construction du parking définitif de l'OMC.

La même commissaire S a demandé s'il y aura une multinationale à côté de l'OMC.

M. Boada a répondu que le siège de l'OMC reste au bord du lac et qu'il ne se déplacera pas vers le parking.

La même commissaire S a dit avoir compris l'urgence du projet mais elle a relevé qu'il y avait déjà eu des crédits d'investissement refusés en plénière concernant ce projet. Toutefois, les études datent un peu (dix ans) et elle s'est demandée si une petite étude complémentaire ne serait pas nécessaire.

M. Boada a répondu que, sur la base de l'étude de 1999, le projet avait été repris et mis à jour au niveau financier et structurel afin d'élaborer le projet de loi d'investissement.

Une commissaire Ve a demandé si le parking de Sécheron, qui servira de parking provisoire à l'OMC, ne pourrait pas être requalifié directement comme parking de l'OMC. En effet, ce parking, destiné à être un P+R, n'en est pas réellement un, car il se situe en centre-ville. De plus, il entrerait en fonction comme P+R quasiment au même moment que le CEVA et perdrait de ce fait son intérêt comme P+R.

M. Muller a répondu que l'on pourrait imaginer cette solution. Cependant, l'historique de ces deux parkings s'avère très différent. L'origine du parking de l'OMC est l'accord de siège, tandis que le P+R de Sécheron découle d'engagements pris auprès de la Ville de Genève lors de la construction du tram Nations. Des synergies et des rocade devraient permettre la construction du parking de l'OMC, mais in fine les deux ouvrages sont destinés à des usages différents et il serait politiquement difficile de fusionner les deux projets.

La même commissaire Ve a encore demandé si des contraintes légales concernant l'emplacement du parking de l'OMC découlaient de l'accord de siège.

M. Muller a répondu que l'emplacement du parking de l'OMC n'est pas fixé dans l'accord de siège. Quant à la construction du parking de Sécheron, il n'est pas fixé dans la loi, mais il découle d'un contrat passé entre la Ville de Genève et le canton. Il s'agit donc d'un engagement contractuel qu'il convient d'honorer.

M. Reinhard a ajouté que le contrat d'infrastructure indique que la construction du parking doit être faite à proximité du CWR, raison pour laquelle le périmètre de Sécheron a toujours été visé.

Un commissaire L a rappelé un récent débat du Grand Conseil sur la pollution. Il a ainsi demandé si, vu le prix et la rareté du terrain à Genève, un

parking de 2 étages et de 400 places était une utilisation rationnelle du terrain ou si l'on ne devait pas en profiter pour construire un parking de quatre ou cinq étages afin de rationaliser au maximum et d'abaisser le coût par place. Il a également demandé si les employés de l'OMC paieraient leur place de parking, qui reviendra à environ 300 francs par mois, ou si ce sera l'Etat de Genève qui assumera cette dépense.

M. Boada a répondu que le parking comprendra 160 places supplémentaires qui seront attribuées aux entreprises qui seront installées dans les locaux de l'immeuble sis au-dessus du parking. Le problème est que l'on ne peut pas encore augmenter la capacité, car on se trouve dans un quartier saturé (parking de l'OMC, parking de Sécheron, Merck-Serono).

Le même commissaire a demandé comment ce parking sera géré.

M. Reinhard a répondu que, d'après l'accord de siège, la gestion du parking et son entretien sont à la charge de l'Etat de Genève. Cela constitue la contrepartie offerte par le canton en vue de l'installation de l'OMC sur son territoire en 1995.

Un commissaire S a estimé que le parking de Sécheron n'est pas trop distant de l'OMC et qu'il est sain de marcher à pied. A ce sujet, l'ONU de New York demande à ses employés d'éviter de prendre leur voiture et d'utiliser plutôt les transports en public. Il estime que les employés de l'OMC peuvent bien marcher cinq minutes entre le parking et leur bâtiment.

M. Reinhard a précisé que les organisations internationales font des efforts pour réduire l'utilisation des voitures individuelles. A ce propos, le nombre de places proportionnel aux effectifs va diminuer avec la construction du parking de l'OMC. L'OMC encourage son personnel à employer les moyens de mobilité douce. Le nombre de places prévu à l'horizon 2012 va être proportionnellement plus bas que ce qui est prévu aujourd'hui.

Une commissaire S a relevé que l'accord date de 1995. Elle a demandé si les 400 places prévues correspondent véritablement à une expertise actuelle valable.

M. Reinhard a répondu que l'OMC n'a pas manqué de demander plus de places de que ce qui était prévu dans l'accord de 1995, car une augmentation de 300 postes de travail au sein de l'OMC est prévue. Au contraire, l'Etat s'en est tenu au nombre de 400 places qui était prévu dans l'accord de siège, ce qui va dans le sens d'une réduction de l'utilisation de la voiture. Actuellement, environ 430 places provisoires sont à disposition de l'OMC, plus les 150 places dont cette organisation internationale dispose au CWR et au chemin des Mines.

Une commissaire Ve est revenue sur les propos de M. Boada et a demandé si les 160 destinées aux entreprises mentionnées étaient incluses dans les 400 places du P+R ou si elles sont en plus.

M. Boada a répondu que ces 160 places se trouveront sur la parcelle 4491 et seront en plus des 400 places.

La même commissaire Ve a demandé par qui seront construites ces 160 places.

M. Boada a répondu qu'elles ne seront pas construites par l'Etat.

La même commissaire Ve a encore demandé s'il serait possible de louer les places du futur parking aux employés de l'OMC.

M. Perez a rappelé que le texte de l'accord prévoit que l'Etat s'engage à mettre à disposition gratuitement ces places en faveur de l'OMC.

Un commissaire PDC a indiqué que, lors des discussions sur l'accord de siège, des engagements avaient été pris notamment concernant des logements pour le personnel de l'OMC. Peu de choses ont été faites pour que les employés des organisations internationales puissent être logés à proximité de leur lieu de travail. Si cela avait été fait, il n'y aurait peut-être pas besoin de construire aujourd'hui autant de places de parking. La plupart des employés des organisations internationales sont obligés d'aller s'établir dans le pays de Gex ou en Terre Sainte (sur le canton de Vaud) et de ce fait de se rendre en voiture à leur travail.

S'agissant de certaines réticences exprimées par des commissaires de l'Alternative, le même commissaire PDC a rappelé que, à un moment donné, M. le conseiller d'Etat L. Moutinot a signé un accord avec l'ATE au sujet de la construction du centre commercial de la Praille lequel comprenait l'engagement de construire la passerelle des Sports. Les députés ont par la suite été obligés de respecter les engagements pris par ledit conseiller d'Etat. Il a ainsi rappelé la pérennité des actes de l'Etat et son obligation de respecter les accords conclus.

M. Perez a relevé que la Genève internationale représente environ 40 000 personnes, qui n'ont pas accès aux logements subventionnés et qui ont beaucoup de difficultés à trouver des logements. Tout a été fait en collaboration avec l'OCM pour que l'utilisation de la voiture soit réduite au maximum. Si l'on habite le pays de l'Ain, on est toutefois obligé d'utiliser sa voiture pour se rendre à Genève. Au vu de la situation de ses employés, l'OMC s'est révélée peu gourmande en termes de nombre de places demandées. Le canton se doit d'offrir à l'OMC un accueil digne de la Genève internationale.



A l'interpellation d'un commissaire L manifestant ses réticences quant à la politique menée par l'OMC, M. Perez a répondu que la Suisse abrite 25 organisations internationales dont 22 à Genève. Chaque accord de siège est soumis aux autorités cantonales avant d'être signé. Le canton de Genève a offert les places de parking dont il est question en guise de « cadeau » d'installation à l'OMC. Toutes les négociations ont été menées avec la participation du canton, de la ville et de la FIPOI.

Un commissaire S a précisé que la passerelle des Sports était en réalité liée à la construction du Stade de Genève. L'ATE s'était engagée à ne pas faire recours contre celle-ci en contrepartie de la construction de cette passerelle.

Une commissaire S a rappelé qu'elle avait pris la parole en 1999 pour défendre l'implantation des organisations internationales à Genève qui ne serait sans elles qu'une petite ville de province. Elle a déclaré qu'il était très important de respecter l'accord de siège qui a été signé.

Le président a ensuite fait procéder au vote de principe à savoir que le Conseil d'Etat dépose un crédit d'investissement éventuellement lié à un crédit d'étude. Ce principe a été accepté comme suit :

#### **Vote de principe concernant le parking de l'OMC**

Pour :	11 (1 S, 2 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC, 1 MCG)
Contre :	2 (2 Ve)
Abstention :	1 (1 S)

#### **Présentation du projet de loi 10486 lors de la séance du 25 août 2009**

M. Boada a présenté les différents éléments du projet de loi 10486 (se référer à la présentation Powerpoint annexée au présent rapport).

Il a rappelé que l'accord de siège date de juin 1995 et qu'il lie la Confédération et l'Etat de Genève à l'OMC.

Les clauses de cet accord sont soumises à deux conditions suspensives cumulatives: d'une part, le financement par la Confédération de la construction et de l'entretien de la grande salle de conférences (réalisée en 1998) et d'autre part, le financement par le canton d'un parking (construction, exploitation et entretien) d'au moins 400 places à proximité du siège de l'OMC.

Cette deuxième condition n'est actuellement pas réalisée et, dans l'attente de la réalisation de cet ouvrage, l'Etat de Genève a mis à disposition de

l'OMC un parking provisoire (sur la parcelle n° 4491 propriété de l'Etat). La conséquence de cette situation est que la lettre O, alinéa 2 du contrat d'infrastructure conditionne son entrée en force à l'adoption par le Grand Conseil de la loi de financement du parking définitif de l'OMC.

M. Boada a présenté ensuite la situation du futur parking et il a détaillé les travaux qui devront être effectués. Il a ajouté que la campagne de sondages effectuée sur l'emprise du futur parking a permis de mettre à jour deux secteurs pollués qui devront être traités avant les travaux.

Il a indiqué que ce projet de parking est soumis à l'ordonnance relative à l'étude d'impact qui prévoit deux phases: l'enquête préliminaire et le rapport d'impact. Le rapport d'enquête préliminaire de 1997 sera adapté et déposé avec la demande d'autorisation de construire définitive.

La planification générale prévoit la mise en service de l'ouvrage final pour août 2013, avec les étapes suivantes :

1) les procédures pour le choix des mandataires ont débuté en mai 2009, en partenariat avec la société qui occupera l'immeuble sis au-dessus du parking avec le lancement d'un concours d'architecture sur invitation pour le bâtiment et le parking de l'OMC. Les mandats des ingénieurs spécialistes (civils et CVSE) feront également l'objet d'appels d'offres;

2) l'avant-projet et le projet définitif se dérouleront de janvier 2010 à octobre 2010;

3) le dépôt et l'instruction de la requête définitive de construire sont prévus de novembre 2010 à avril 2011 ;

4) la préparation de l'exécution de l'ouvrage est prévue de mai 2011 à octobre 2011;

5) les travaux du P+R Sécheron se dérouleront de janvier 2010 à octobre 2011;

6) les travaux du parking débuteront en novembre 2011 et la mise en exploitation est prévue pour août 2013. Le coût total du parking est de 26 934 000 F. La date de référence des coûts est octobre 2008.

M. Goumaz a ajouté que les plannings annoncés sont conformes aux attentes de la Fondation des parkings. Seule la question de la coordination avec les travaux de l'IHEID à Sécheron se pose encore.

Une commissaire S a noté que le projet ne bénéficiait pas de subvention fédérale. Or, dans le courrier adressé aux députés par le M. conseiller d'Etat M. Muller, il est expliqué que la Confédération prend en charge le parking lié à l'extension de l'OMC. Elle a ainsi demandé si le parking présenté par ce projet de loi était construit dans l'optique de l'extension de l'OMC.

M. Boada a répondu que non. Le parking dont il est question était inclus dans l'accord de siège signé en 1995. L'extension de l'OMC comprend elle-même de nouvelles places de parking, mais les deux projets de parking sont indépendants l'un de l'autre.

La même commissaire S a ajouté qu'il y a une dichotomie entre le discours de certaines organisations internationales qui prônent le respect de l'environnement et leurs actes concrets en matière de mobilité. Elle a demandé quelle était l'optique du DCTI à propos de cette problématique. Elle a noté que certaines communes de la rive droite ont modifié leur politique à ce sujet et qu'aujourd'hui les fonctionnaires de certaines organisations internationales utilisent les transports en commun.

M. Boada a indiqué qu'à sa connaissance, l'OMC est en train de préparer un plan de mobilité. Dans le cadre de l'extension de son siège, de nouvelles mesures de mobilité vont être prises par cette organisation internationale. M. Boada a précisé que le parking de 400 places qui serait construit comprend non seulement des places pour les collaborateurs de l'OMC mais aussi pour les visiteurs.

Un commissaire UDC a demandé où iront se garer les personnes qui fréquenteront le nouveau bâtiment construit au-dessus du futur parking.

M. Boada a répondu qu'un deuxième parking de 160 places entièrement séparé était prévu pour répondre aux besoins de ce nouveau bâtiment.

Une autre commissaire S a demandé à qui appartenait cette parcelle.

M. Boada a répondu que cette parcelle appartient à l'Etat et qu'un droit de superficie sera créé au bénéfice de l'entreprise qui construira le bâtiment.

Un commissaire PDC est revenu sur la séance de présentation du projet en avril 2009 à propos de crédit d'étude. M. le conseiller d'Etat M. Muller avait alors indiqué son souhait de sauter l'étape du crédit d'étude pour aboutir directement au crédit d'investissement présenté. Il a donc demandé comment l'étude de ce projet avait été financée.

M. Boada a répondu que l'étude a été faite grâce au crédit d'étude projet de loi 7725. Le même projet a été revu et adapté.

Le même commissaire PDC a alors demandé s'il n'y avait pas intérêt à faire un ajout au projet de loi 7725 au lieu de créer un nouveau projet de loi.

Le président a également demandé des précisions sur la juxtaposition de ces deux crédits.

M. Girard a indiqué que la question de la juxtaposition avait été examinée et qu'il avait été estimé plus respectueux des principes démocratiques de saisir le Grand Conseil d'un nouveau projet de loi que de réactualiser un

projet de loi vieux d'une dizaine d'années, lequel n'est d'ailleurs pas accessible en ligne.

Le président a demandé si le projet de loi 7725 a été épuisé par les études qui ont été faites.

M. Girard a indiqué que le projet de loi 7725 avait été examiné en avril 2001 par la Commission puis qu'il avait été mis en suspens car le Conseil d'Etat avait déposé un crédit d'étude pour un autre site. Il a été considéré plus opportun de ne pas réactiver un ancien projet de loi.

Le président a alors demandé un compte-rendu de ce qui a été dépensé sur le projet de loi 7725 en vue de son futur bouclement.

M. Boada a indiqué qu'il préparerait ces informations afin de pouvoir les faire annexer au rapport.

Le même commissaire PDC a affirmé que légalement, le projet de loi 7725 devra être bouclé. Il a dès lors demandé quand le Conseil d'Etat présentera au Grand Conseil ce projet de bouclement. Il a noté qu'il est important de rester dans la légalité des procédures prévues par le Conseil d'Etat et le Grand Conseil.

Le président a également relevé qu'il ne peut y avoir deux lois ouvertes concernant le même projet.

Un autre commissaire PDC a demandé quel était l'état d'avancement du projet de bâtiment qui sera situé au dessus du parking.

M. Boada a répondu que ses collègues étaient en train de préparer le droit de superficie. Il faudra encore débattre de la répartition des 3 435 000 F de coût d'infrastructure, qui seront partiellement à la charge des propriétaires du bâtiment.

M<sup>me</sup> Prini-Saggio a indiqué qu'il s'agit d'un droit de superficie puisqu'il s'agit d'un opérateur privé. Aucune subvention de l'Etat n'est prévue pour la construction du bâtiment hors sol. Des points de convergence sont prévus dans la partie structurelle du sous-sol pour permettre l'implantation du bâtiment.

Une commissaire des Verts a noté qu'il y a une forte concentration de parkings dans la zone de Sécheron. Elle a demandé s'il y avait un plan de circulation pour cette zone et comment y était prévue la coordination du trafic.

M. Boada a répondu qu'un plan de coordination a été effectué sur demande de la DGM. Ce plan sera joint à l'étude d'impact. Il est important de noter qu'un accord a été trouvé sur ce point entre le canton, la ville et la DGM.

Le président a demandé que ce plan soit présenté à la commission.

M. Goumaz a relevé que les discussions à ce sujet avaient été longues et fastidieuses. Le P+R de Sécheron devait à l'origine comporter 600 places. Ce chiffre a été revu à la baisse (430 places) afin de cadrer avec les exigences des autorités en matière de mobilité et de fluidité du trafic dans la zone.

Un commissaire S a noté que si la convention de 1995 prévoyait la construction d'un parking de 400 places, ce chiffre n'a depuis jamais été revu à la baisse alors même que les concepts et l'offre en matière de mobilité ont considérablement évolués.

M. Boada a répondu que malheureusement il y a eu des demandes pour des places supplémentaires et non pour des places en moins. A ce sujet, l'OMC reste très attachée à l'engagement résultant de l'accord de siège qui lui garantit 400 places de parking.

Le même commissaire S a trouvé affligeant que les organisations internationales ne soient pas exemplaires en matière de mobilité.

Le président a noté que la réalisation de ce parking était conditionnée à la création du P+R de Sécheron. Il a demandé où en était le crédit concernant le P+R et comment ce dernier serait financé.

M. Goumaz a répondu que le financement se fera sous forme d'un prêt garanti par l'Etat de Genève (75%) et par les fonds propres (25%).

Le président a indiqué que la commission venait de recevoir le projet de loi concernant le parking de Sécheron. Il a proposé que la commission traite la question du parking de l'OMC et du P+R de Sécheron de manière conjointe lors de la prochaine séance.

M. Boada a répondu que pour traiter le P+R il fallait auditionner les mandataires.

Le président a noté que la commission n'était pas encore formellement saisie du projet de loi concernant le P+R de Sécheron. Il a demandé la confirmation que le surcoût de la structure porteuse (3 435 000 de F) ne serait pas à la charge de l'Etat bien qu'il soit intégré au projet de loi.

M. Boada a répondu que le surcoût sera assumé par le propriétaire du futur immeuble. Quand le projet a été repris en 2008, le DCTI ne savait pas qui serait l'utilisateur du futur bâtiment. Il a ajouté que si jamais l'opération de transfert en faveur de ce futur propriétaire devait ne pas se faire, le coût de la structure porteuse serait répercuté ultérieurement sur le futur utilisateur.

Le président a demandé si le DCTI privilégierait une réalisation simultanée entre le parking en sous-sol et le bâtiment situé au-dessus.

M. Boada a répondu que oui. La planification est actuellement programmée en ce sens.

M<sup>me</sup> Prini-Saggio a noté que cela rejoint le souhait du futur propriétaire lequel souhaite que le bâtiment soit construit au plus vite.

A une question d'un commissaire S, M<sup>me</sup> Prini-Saggio a précisé que l'Etat a l'obligation de mettre ce parking de 400 places à disposition de l'OMC sans rétribution en application de l'accord de siège.

Ce même commissaire S a alors demandé si les utilisateurs du parking payeront leur place.

M. Boada a répondu que cette question était du ressort de l'OMC et non de l'Etat de Genève.

Le commissaire S a indiqué comprendre la nécessité de réaliser ce parking conformément à l'accord de siège. Toutefois, il a regretté l'éventualité dans laquelle les utilisateurs de ce parking ne paieraient pas leur place car cela reviendrait à encourager l'usage de la voiture dans un quartier déjà engorgé.

A l'issue de la discussion, le président a fait procéder au vote d'entrée en matière qui a été accepté comme suit :

### **Vote d'entrée en matière sur le projet de loi 10486**

Pour :	12 (1 S, 1 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC, 1 MCG)
Contre :	1 (1 S)
Abstention :	–

### **Séance du 1<sup>er</sup> septembre 2009**

Une commissaire S a indiqué qu'elle n'avait pas bien compris les éléments concernant la structure porteuse et le surcoût qu'elle engendre. Elle a demandé si ce surcoût était intégré au crédit d'investissement ou non.

M. Boada a expliqué que les surcoûts font partie du projet de loi 10486, mais qu'ils seront remboursés par les constructeurs de l'immeuble sis au-dessus du parking.

M<sup>me</sup> Prini-Saggio a précisé que ce surcoût était inclus dans le projet de loi afin que, si la superstructure n'était pas immédiatement construite, la construction des fondations serait néanmoins possible. La répartition des coûts de la structure porteuse serait alors répercutée ultérieurement.

Un commissaire MCG a indiqué qu'il n'avait toujours pas bien compris comment les études de ce projet de loi avaient été financées. Il a demandé les informations y relatives.

Il lui a été répondu que les explications allaient être présentées au cours de la séance.

Le président a alors noté que trois projets de lois (PL 7725, 8007 et 10486) se sont succédés sur une dizaine d'années à propos du projet de parking OMC.

M. Boada a ainsi indiqué qu'il avait préparé un complément d'information donnant la situation des projets de lois qui se sont succédés. Il a distribué un document aux membres de la commission. Il est ensuite revenu sur une question d'un commissaire L au sujet des terres polluées. Il a indiqué que la principale pollution était constituée par des hydrocarbures et ce sur une partie seulement du terrain et non sur la totalité.

Un commissaire UDC a demandé si les lois 7725 et 8007 étaient des crédits d'étude ou d'investissement.

M. Boada a répondu que le projet de loi 7725, crédit de construction datant 1997, avait servi de base au projet d'investissement soumis maintenant au Grand Conseil. Comme ce projet de loi est resté en suspens (il n'a jamais été voté), le crédit prévu n'a pas été dépensé. Le projet de loi 8007, voté en mars, était un crédit d'étude pour une autre variante consistant à construire sur les voies CFF. A ce jour, seuls 135 425 F ont été dépensés sur ce crédit, car le DCTI s'est très vite rendu compte de l'impossibilité de cette variante.

En 2002, le projet de loi 8565 a été voté au titre de subvention d'investissement à la Fondation des parkings destinée à financer l'étude d'un parking pour l'OMC et l'étude d'un P+R à Sécheron. Il totalise 1 936 800 F. Dans la partie qui concerne l'OMC, une première étude a été faite et une autorisation a été déposée concernant le site William-Rappard. Le DCTI s'est ensuite aperçu de la non-faisabilité de ce projet. Une étude de faisabilité a alors été lancée sur la parcelle 4490 présentée aujourd'hui. Cette étude de faisabilité ainsi que la mise à jour du projet ont été financés grâce au projet de loi 8565. Aujourd'hui, 980 450 F ont été dépensés pour le parking de l'OMC et 1 060 000 F ont été dépensés pour le P+R, soit un total de 2 041 450 F. Ces 981 425 F ont permis de couvrir la mise à jour du crédit d'investissement présenté aujourd'hui.

Le même commissaire UDC a alors demandé si l'argent qui a déjà été dépensé devait être considéré comme une perte sèche.

Le président a répondu que non car il a été dépensé en crédit d'étude.

M. Boada a précisé que les 135 425 F dépensés sur le PL 8007 ont permis de couvrir les frais d'architecte lié à la variante abandonnée par la suite.

Le même commissaire UDC a encore demandé ce qu'il en était de l'argent dépensé sur le projet de loi 8565.

M. Boada a répondu que les  $\frac{3}{4}$  de la somme initiale ont été dépensés en relation avec la variante du projet située sur le site William-Rappard, le  $\frac{1}{4}$  restant ayant permis la mise à jour du devis général.

Une commissaire S a demandé si les boucllements de ces lois se feraient simultanément au Grand Conseil.

M. Boada a répondu par l'affirmative ; ils feront partie d'un train de boucllements.

Le président est alors passé à l'aspect circulation du projet.

M. Boada a ainsi expliqué qu'un mandat a été octroyé au bureau d'ingénieurs-conseils RGR afin de vérifier la bonne implantation ainsi que la capacité des parkings et les options de circulation définies.

M. Bohanes a indiqué que cette étude a permis de faire des propositions d'aménagement. Il a noté que la poche de Sécheron possède beaucoup de parkings. De plus, des projets de construction de parkings sont prévus dans cette zone : d'une part, la création d'un parking souterrain pour le stationnement d'appoint de l'OMC, et le P+R de Sécheron de 430 places qui se situera près de l'avenue de France, ainsi qu'éventuellement Serono 2.

Globalement, il y a plus de 1000 places de stationnement dans cette zone, bien que l'accessibilité en soit limitée (par le chemin des Mines et par l'avenue de France). Pour que la circulation dans ce secteur soit fluide, une répartition des parkings a été proposée afin que les entrées et sorties puissent être équilibrées. A ce propos, une nouvelle liaison a été proposée le long des voies ferrées sur l'avenue de la Paix, ce qui permettra de desservir environ 1000 places de stationnement.

Les autres places de parking seront accessibles par le chemin des Mines côté rue de la Paix ou côté rue de Lausanne. Cette répartition permet d'assurer un fonctionnement correct de la circulation sur l'avenue de la Paix au moyen de carrefours régis par des signalisations lumineuses.

M. Bohanes a ajouté que des transports publics, dont la fréquence est en augmentation, circulent sur l'avenue de la Paix. Aussi, une passerelle devrait permettre d'accéder aux rives du lac par le quartier de Sécheron et de raccorder l'arrêt RER-CFF à pied ou à vélo. Il rappelle que les étages supérieurs du P+R de Sécheron devraient être consacrés à des logements universitaires dont l'accès serait lui aussi raccordé à la passerelle.



Finalement, il a indiqué qu'il y a la volonté de limiter la vitesse dans ce périmètre afin d'assurer l'accessibilité au quartier de Sécheron.

Le président a remercié M. Bohanes de sa présentation et lui a demandé confirmation que tous les projets de parkings sont coordonnés et faisables et que leur accessibilité est garantie.

M. Bohanes a ajouté que la ville a la volonté d'aménager des bandes cyclables voire des pistes cyclables mixtes sur l'avenue de la Paix. Un projet dans ce sens est actuellement en cours d'ajustement.

Une commissaire V est revenue sur la question des pistes cyclables. Elle a demandé quel en sera le circuit.

M. Bohanes a indiqué que ce projet était maximaliste car les emprises sur le domaine public étaient très importantes. Ces emprises ont été ajustées par la Ville qui ne souhaitait pas faire de trop grandes emprises.

M. Boada a précisé que parallèlement à la construction de la halte RER, l'aménagement par la ville prévoit que les vélos puissent emprunter la passerelle.

Un commissaire L a indiqué que son groupe s'était demandé s'il ne fallait pas tenir compte du futur P+R des Tuileries et en prévoir plus rapidement la construction. En effet, la situation de Sécheron risque d'être vite engorgée et il a douté que l'accessibilité au P+R de Sécheron soit optimale.

M. Boada a rappelé qu'il est prévu qu'à l'ouverture du P+R des Tuileries, le P+R de Sécheron soit transformé en parking pour les résidents du quartier.

M. Bohanes a ajouté que la capacité du P+R de Sécheron a été fortement diminuée à 430 places. Il s'agissait d'une condition sine qua non pour que le réseau routier fonctionne.

M. Bohanes a encore précisé que la gestion du trafic à cet endroit s'intéresse surtout au trafic aux heures de pointe et non à un trafic journalier. Les études ont donc été menées aux heures de pointe du matin et du soir. Le carrefour du chemin des Mines et de l'avenue de la Paix ainsi que celui de l'avenue Rigaud et de la sortie de l'ONU vont fonctionner correctement. Par contre, un contrôle d'accès va être maintenu sur le carrefour Albert-Thomas.

La commissaire des Verts a remercié M. Bohanes de sa présentation, mais elle a indiqué qu'elle restait très sceptique sur le résultat de ce projet et sur la fluidité du trafic alentour.

M. Bohanes a précisé que ces projections tenaient compte des prévisions pour les horizons dont il est question. La circulation dans cette zone devrait donc être contrôlée sous réserve de modifications des prévisions.

La même commissaire des Verts a dit espérer que les prévisions tiendraient compte du développement des transports publics dans cette zone.

Le commissaire L a ajouté qu'il faudrait accélérer la construction du P+R des Tuileries.

Le président a répondu qu'il y a actuellement un parking provisoire de 100 places aux Tuileries. A ce sujet, il conviendrait que la commission auditionne Fondation des parkings à propos du développement de P+R, notamment celui des Tuileries. Ce n'était toutefois pas l'objet de la séance mais il est évident que si l'on retient les voitures en amont de la poche de Sécheron, les voitures vont continuer à se mettre en colonne le long de la route Suisse.

M. Bohanes a estimé qu'il faut augmenter la capacité des P+R de manière générale, mais qu'il faudrait également situer le P+R de manière à ce que le temps de parcours entre les P+R et le centre de Genève soit compétitif par rapport à un trajet en voiture.

Un commissaire des Verts a demandé si les mesures conservatoires prévoyaient une géostructure au niveau des fondations qui seront sans doute assez profondes.

M. Boada a annoncé que les études allaient démarrer à automne 2009. Le préconcept a été fait et les SIG ont été contactés. La solution énergétique est favorable au niveau du développement durable.

Le président a ensuite fait procéder au vote de deuxième débat.

## **Titre et préambule : pas d'opposition – ADOPTÉ**

### ***Article 1 :***

Un commissaire L a noté que le montant estimatif de la dépollution des terres souillées était relativement élevé.

M. Boada a répondu que le traitement prévu est ad hoc et que le prix prévu est un prix maximum.

Un commissaire S a demandé si le poste Divers et Imprévus était indispensable. Il a rappelé une discussion de la commission à ce sujet au cours de laquelle un commissaire R avait préconisé la suppression de ce poste.

M. Boada a répondu que le poste Divers et Imprévus correspond à 2% du montant total du projet ce qui est un minimum. Un chantier occasionne toujours des dépenses imprévues qui sont ventilées de façon totalement transparente au moyen de ce poste.

Le même commissaire S a remarqué que les projets occasionnent toujours des projets de lois de boucllement, que les députés acceptent en général très bien et qui sont l'occasion de justifier des dépassements de crédit liés aux divers et imprévus. Il a dit craindre que la création d'un poste Divers et Imprévus au moment du PL d'investissement n'incite l'administration et les constructeurs à dépenser cette somme quoi qu'il en soit.

Un commissaire PDC a relevé que le commissaire S avait bien fait de rappeler la discussion de la commission sur la question du poste Divers et Imprévus. Par contre, il a fait remarquer que l'absence du poste Divers et Imprévus pose d'autres problèmes, car il faudrait alors tellement serrer les prix sur l'ensemble que l'on risquerait de faire de la sous-enchère quant aux travaux confiés à des entreprises. Il a ainsi estimé qu'il ne fallait par ailleurs pas compliquer encore la tâche de l'administration en supprimant ledit poste.

M<sup>me</sup> Prini-Saggio a indiqué que, dans la grande majorité des projets, il y a des divers et imprévus. Ce poste évite à l'administration de revenir devant la Commission avec une demande de crédit complémentaire dès qu'il y a une dépense non prévue ce qui alourdit notablement le processus. Elle a indiqué que de toute façon ce poste ne constituait pas un blanc-seing de dépenses. En effet, les crédits de boucllement sont extrêmement bien suivis et en particulier le poste Divers et imprévus qui est très détaillé.

Le président a demandé s'il y avait une proposition d'amendement à l'article 1.

Le commissaire S a proposé de supprimer le poste Divers et imprévus.

Un commissaire R a rappelé que la théorie de son collègue R cité avait déjà été appliquée puisqu'auparavant, le poste Divers et imprévus constituait environ 5% du montant des projets. Ce poste a donc déjà été diminué.

Le président a demandé si le commissaire S maintenait son amendement.

Ce dernier a maintenu son amendement par principe.

### **Vote sur l'amendement à l'article 1 proposé par un commissaire S**

Pour :	1 (1 S)
Contre :	11 (2 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC)
Abstentions :	3 (2 S, 1 MCG)

**Article 1 non amendé :** *pas d'opposition - ADOPTÉ*

**Article 2 :** *pas d'opposition - ADOPTÉ*

**Article 3 :** *pas d'opposition - ADOPTÉ*

<i>Article 4 :</i>	<i>pas d'opposition - ADOPTÉ</i>
<i>Article 5 :</i>	<i>pas d'opposition - ADOPTÉ</i>
<i>Article 6 :</i>	<i>pas d'opposition - ADOPTÉ</i>

Une commissaire S a estimé que le projet est de qualité, mais qu'il est par contre ahurissant qu'en 2009, les organisations internationales et plus particulièrement l'OMC, qui prêche des réductions de CO<sub>2</sub> de par le monde, demandent des places de parking supplémentaires. De plus, le bâtiment de l'OMC se situe en ville et il est desservi par un tram. Pour cette raison, les socialistes s'abstiendront sur ce projet.

Un commissaire PDC a alors déclaré que si le canton n'avait pas tardé, ce parking serait déjà construit en application de l'accord de siège signé entre l'OMC, la Confédération et le canton. Il a rappelé que quand l'Etat prend des engagements, il doit les tenir. Il a à nouveau cité le cas de la passerelle des Sports qui a été construite en vertu d'un engagement pris par le Conseil d'Etat sans que le Grand Conseil ne soit convaincu de l'opportunité de construire une telle passerelle.

M. le conseiller d'Etat M. Muller a alors répondu à l'intervention de la commissaire S et rappelé qu'avec l'extension de l'OMC, celle-ci allait très fortement augmenter ses effectifs dans les prochaines années (plusieurs centaines de collaborateurs supplémentaires) sans augmenter les places de parking à sa disposition. L'OMC a fait un important travail de sensibilisation à l'interne afin d'inciter ses collaborateurs à utiliser les transports publics.

Le président a en conclusion des débats fait procéder au vote final sur le projet de loi 10486 dont le résultat est le suivant :

#### **Vote final sur le projet de loi 10486**

Pour :	11 (1 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC, 1 MCG)
Contre :	–
Abstentions :	4 (3 S, 1 Ve)

M. Cavaleri a été désigné rapporteur et le président a indiqué que le délai de dépôt était fixé au 22 septembre 2009.

M. le conseiller d'Etat M. Muller a tenu à souligner l'importance que le vote de ce crédit soit rapide afin que la propriété du bâtiment de l'OMC puisse être transférée à l'OMC. Ce transfert de propriété est intimement lié au projet d'extension de l'OMC.

Le président a par ailleurs indiqué que le débat de ce projet de loi sera traité dans les Extraits.

Dès lors, la majorité des membres de la Commission des travaux vous recommandent, Mesdames et Messieurs les députés, d'approuver le présent projet de loi et vous en remercient.

## Projet de loi (10486)

**ouvrant un crédit d'investissement de 26 934 000 F pour la construction d'un parking de 400 places pour l'organisation mondiale du commerce (OMC)**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

### Art. 1 Crédit d'investissement

<sup>1</sup> Un crédit d'investissement de 26 934 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour la construction d'un parking de 400 places pour l'organisation mondiale du commerce (OMC).

<sup>2</sup> Il se décompose de la manière suivante :

– Construction du parking	18 729 000 F
– Surcoût de la structure porteuse permettant de réaliser un bâtiment au-dessus du parking	3 435 000 F
– Traitement des terres souillées	761 000 F
– TVA (7,6%)	1 742 000 F
– Renchérissement	1 785 000 F
– Divers et imprévus	<u>482 000 F</u>
<b>Total</b>	<b>26 934 000 F</b>

### Art. 2 Budget d'investissement

<sup>1</sup> Ce crédit sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2010, sous la rubrique 05.04.06.00 50400000.

<sup>2</sup> L'exécution budgétaire de ce crédit sera suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

### Art. 3 Financement et charges financières

Le financement du crédit est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt, dans le cadre du volume d'investissement « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et en amortissements sont à couvrir par l'impôt.

**Art. 4 Amortissement**

L'amortissement de l'investissement est calculé sur le coût d'acquisition (ou initial) selon la méthode linéaire, sur une période correspondant à la moyenne de l'utilisation effective des éléments d'actifs concerné; l'amortissement est porté au compte de fonctionnement.

**Art. 5 Utilité publique**

Les travaux prévus à l'article 1 sont déclarés d'utilité publique au sens de l'article 3, alinéa 1, lettre a de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, du 10 juin 1933.

**Art. 6 Loi sur la gestion administrative et financière**

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993.

# Parking OMC

Présentation du 25-08-2009



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENEVE

www.geneve.ch

Département des constructions et des technologies de l'information  
Office des bâtiments

24.09.2009 - Page 1

## **1. L'accord de siège de l'OMC et le contrat d'infrastructure. Rappel de la séance du 7 avril 2009**



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENEVE

www.geneve.ch

Département des constructions et des technologies de l'information  
Office des bâtiments

24.09.2009 - Page 2



## Accord de siège de l'OMC et le contrat d'infrastructure

- Juin 1995: un accord de droit international sur l'établissement de l'OMC à Genève a été ratifié par la Confédération.
- Conjointement, signature du contrat d'infrastructure entre la Confédération, le canton de Genève, la Fondation des Immeubles pour les Organisations Internationales (FIPOI) et l'OMC, réglant les questions immobilières de l'installation de l'OMC à Genève.
- Installation de l'OMC dans le Centre William Rappard



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENEVE

Département des constructions et des technologies de l'information  
Office des bâtiments

24.09.2009 - Page 3

## Situation foncière actuelle

- L'Etat est propriétaire des parcelles n° 246 et 247 sur lesquelles sont situés les bâtiments du CWR et la grande salle de conférence de l'OMC.
- La FIPOI est bénéficiaire sur ces parcelles d'un droit de superficie de 99 ans (jusqu'en 2073) et est propriétaire des bâtiments du CWR.
- Il est prévu dans le contrat d'infrastructure que la FIPOI accorde un droit de superficie à l'OMC (au deuxième degré) et qu'elle effectue le transfert de la propriété des bâtiments du CWR à l'OMC



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENEVE

Département des constructions et des technologies de l'information  
Office des bâtiments

24.09.2009 - Page 4

## Ces clauses sont soumises à 2 conditions suspensives cumulatives:

- Financement par la Confédération de la construction et de l'entretien de la grande salle de conférence (réalisée en 1998).
- Financement par le canton d'un parking (construction, exploitation et entretien) d'au moins 400 places à proximité du siège de l'OMC.



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENÈVE

Département des constructions et des technologies de l'information  
Office des bâtiments

24.09.2009 - Page 5

- Cette deuxième condition n'est pas réalisée et, dans l'attente de la réalisation de cet ouvrage, l'Etat de Genève a mis à disposition de l'OMC un parking provisoire (sur la parcelle n° 4491 propriété de l'Etat).

### Conséquence:

- La lettre O alinéa 2 du contrat d'infrastructure conditionne son entrée en force à l'adoption par le Grand Conseil de la loi de financement du parking définitif de l'OMC.



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENÈVE

Département des constructions et des technologies de l'information  
Office des bâtiments

24.09.2009 - Page 6

## 2. SITUATION - IMPLANTATION



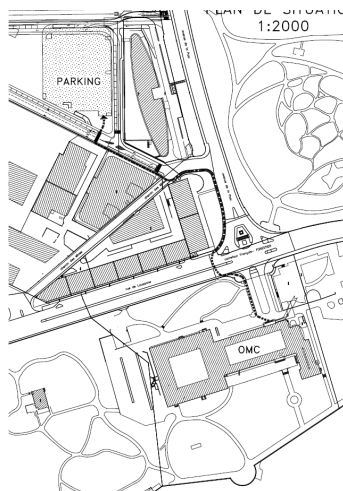
REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENEVE

10001 THURGAU 1001

Département des constructions et des technologies de l'information  
Office des bâtiments

24.09.2009 - Page 7

Après plusieurs projets d'implantations abandonnés (Av. Blanc-Mines, au-dessus des voies CFF, site du centre William Rappard) le parking sera construit sur la parcelle n° 4491.



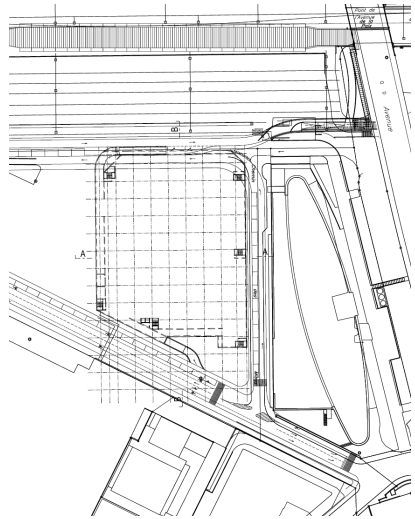
REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENEVE

10001 THURGAU 1001

Département des constructions et des technologies de l'information  
Office des bâtiments

24.09.2009 - Page 8

- L'accès au parking se fera par la rue Kazem Radjavi, en provenance de l'avenue de la Paix.
- La sortie est prévue par la route de desserte, parallèle aux voies de chemin de fer, à travers une rampe d'accès qui débouche sur l'avenue de la Paix, à proximité du pont enjambant les voies CFF.



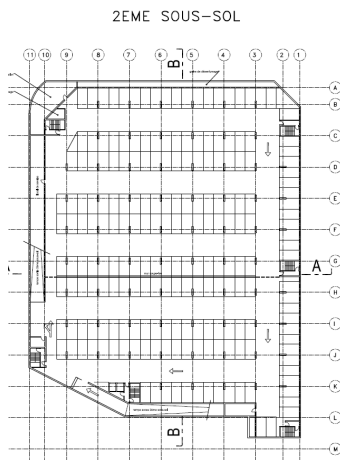
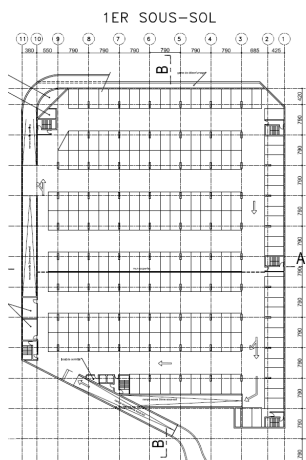
### 3. DESCRIPTION DES TRAVAUX

## Généralités:

- Le projet de parking élaboré en 1997, loi 7725, est finalement repris avec des adaptations liées principalement au renforcement de la sécurité incendie, en conformité avec les directives AEAI actuellement en vigueur.
- Initialement prévu semi-enterré, du fait de la pente du terrain, le parking devient entièrement enterré, afin de laisser libres les accès aux futurs bâtiments.
- Sa capacité est de 400 places, réparties sur deux niveaux, pour une emprise au sol d'environ 5650 m<sup>2</sup>.



## Plans 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> sous-sols



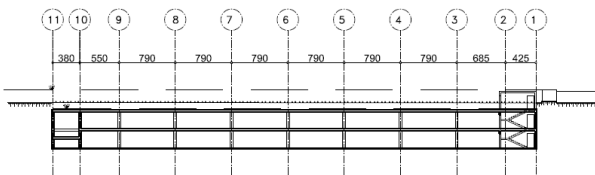
## Mesures conservatoires pour les futurs constructions:

- Les structures porteuses sont dimensionnées pour permettre la construction d'un bâtiment de 8 niveaux au-dessus du parking. Il s'agit essentiellement de fondations profondes et de piliers suffisamment dimensionnés.
- Le coût de ces mesures conservatoires sera répercuté, selon une clé de répartition à définir, sur les investisseurs des constructions situées au-dessus du parking de l'OMC.

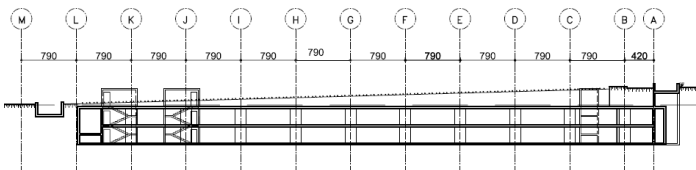


## Coupes – élévations

### COUPE – ELEVATION A-A



### COUPE – ELEVATION B-B



## Travaux préparatoires et de gros-œuvre :

- La nature du sol, telle qu'elle ressort du rapport géotechnique, implique la réalisation d'un système de pieux-barrettes et de parois moulées.
- Les terrassements sont exécutés de deux manières distinctes du fait de la présence de terres souillées, détectées lors de la campagne de sondages effectuée en 1997, sur une profondeur de 1,5 à 3 m à partir de la surface du terrain existant.



## Travaux préparatoires et de gros-œuvre :

- Un sous-radier drainant constitue le fond de la fouille en pleine masse.
- Le dallage du niveau inférieur, d'une épaisseur de 20 cm, est réalisé en béton armé.
- L'ensemble de la structure du parking est réalisé sur la base d'un système traditionnel avec murs, dalles et piliers en béton armé « brut de décoffrage », ne nécessitant pas d'importants travaux de second œuvre.



## Travaux de second œuvre :

- Si la construction du bâtiment, situé au dessus du parking, serait différée et ne serait pas entreprise en même temps que ce dernier, pour quelque motif que ce soit, l'exécution d'une étanchéité souple sur la dalle de couverture du parking est prévue dans l'estimation des coûts.
- Une peinture époxy en couche mince et sans solvant, de couleurs différentes, est appliquée entre les places de stationnement et les voies de circulation. Cette mesure est imposée par les nouvelles normes sur les bétons, afin de prévenir les problèmes de carbonatation.



## Travaux de second œuvre :

- De la peinture est appliquée sur le dessous des dalles, les piliers et les murs des sorties piétons et groupe ascenseurs.
- Les portes de sorties de secours sont de type traditionnel en construction métallique. Les parois et portes coupe fumée imposées par les normes de sécurité sont vitrées.
- Un groupe de deux ascenseurs (utilisables par les personnes à mobilité réduite) dessert les deux étages du parking et le niveau supérieur.





### Contrôle d'accès :

- Un contrôle d'accès, aussi bien pour les véhicules que pour les piétons, est réalisé au moyen de bornes de contrôles et de barrières pour les voitures et de portes avec gâches électriques pour les piétons.
- Un centre de contrôle est situé à proximité de l'entrée. Le contrôle de la sortie des véhicules est assuré par des caméras vidéo.
- L'entrée et la sortie du parking sont fermées la nuit et le week-end, afin d'éviter les actes de vandalisme, au moyen de portes basculantes qui peuvent être actionnées par les utilisateurs au moyen de leur carte d'accès.
- Les installations de vidéo répondent à la loi sur les informations traitées automatiquement par ordinateur (Litao).



### Système de sécurité incendie:

- L'ensemble du parking répond, du point de vue de la sécurité incendie, aux exigences fixées par les normes et directives AEAI, version 2003, actuellement en vigueur ainsi qu'aux lois cantonales en la matière.
- Ces directives et lois imposent la création de compartiments coupe-feu dans le parking, d'escaliers de secours avec sas, de l'installation d'une extinction automatique (sprinkler), d'une ventilation de désenfumage, d'une détection incendie, d'éclairages de secours, d'extincteurs et de signalisation piétonne pour les sorties de secours.



## 4. TERRES SOUILLÉES



- La campagne de sondages effectuée sur l'emprise du futur parking a permis de mettre à jour deux secteurs pollués.
- Ces constatations nécessitent la mise en œuvre de mesures d'organisation particulières au niveau de la réalisation des travaux de terrassement afin de garantir un tri optimal entre les matériaux terreux sains et les matériaux pollués, qui devront être acheminés vers une filière de traitement adéquate.
- Le volume des terres souillées varie entre 850 m<sup>3</sup> et 1650 m<sup>3</sup>. Afin d'éviter toute surprise, il a été retenu dans le présent projet de loi le coût du traitement pour un volume maximal de 1650 m<sup>3</sup>



## 5. UTILISATION DU P+R PENDANT LA CONSTRUCTION DU PARKING OMC



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENÈVE

www.geneve.ch

Département des constructions et des technologies de l'information  
Office des bâtiments

24.09.2009 - Page 23

- Dans le déroulement des opérations de construction des ouvrages du périmètre de Sécheron, il est prévu d'utiliser le parking P+R pour y stationner les véhicules des employés et délégués de l'OMC, pendant la construction du parking prévue de novembre 2011 à août 2013.
- En effet, actuellement les 400 places de stationnement que l'Etat doit mettre à disposition de l'OMC, dans le cadre de l'accord de siège avec cette organisation, sont situées, à titre provisoire, à l'emplacement exact de la construction de ce futur bâtiment.
- Le coût de cette location est estimé à 1 760 000 F, soit 400 places à 200.- F par mois pendant 22 mois.



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENÈVE

www.geneve.ch

Département des constructions et des technologies de l'information  
Office des bâtiments

24.09.2009 - Page 24

## 6. ETUDE D'IMPACT, AUTORISATION DE CONSTRUIRE ET MODIFICATION DE LA ZONE



- Ce projet de parking est soumis à l'ordonnance relative à l'étude d'impact, qui prévoit deux phases:
  - l'enquête préliminaire
  - le rapport d'impact
- Le rapport d'enquête préliminaire de 1997 sera adapté et déposé avec la demande d'autorisation de construire définitive.



- Le périmètre de Sécheron, où sera réalisé le parking de l'OMC, le parc relais P+R Sécheron, les futures constructions au-dessus du parking de l'OMC, et les nouvelles dessertes routières, fait l'objet d'une requalification quant à la définition de la zone de construction dans laquelle ces projets s'inscrivent.
- Ainsi, pour attribuer une définition de zone aux parcelles touchées par ces projets, le département du territoire a entamé une procédure de modification de zone.



## 7. PLANIFICATION



La planification générale prévoit la mise en service de l'ouvrage final pour août 2013, avec les étapes suivantes:

- les procédures pour le choix des mandataires ont débuté en mai 2009, en partenariat avec JTI, avec le lancement d'un concours d'architecture sur invitation, pour le bâtiment et le parking de l'OMC. Les mandats des ingénieurs spécialistes (civils et CVSE) feront l'objet d'appels d'offres
- l'avant projet et le projet définitif se dérouleront de janvier 2010 à octobre 2010,
- le dépôt et l'instruction de la demande définitive sont prévus de novembre 2010 à avril 2011,
- la préparation de l'exécution est prévue de mai 2011 à octobre 2011,
- les travaux du P+R Sécheron se dérouleront de janvier 2010 à octobre 2011,
- les travaux du parking débuteront en novembre 2011 et la mise en exploitation est prévue pour août 2013



## 8. COÛT DE L'OUVRAGE



## Crédit d'investissement

Construction du parking	18 729 000	F
Surcoût de la structure porteuse permettant de réaliser un bâtiment au-dessus du parking	3 435 000	F
Traitement des terres souillées	761 000	F
TVA (7,6%)	1 742 000	F
Renchérissement	1 785 000	F
Divers et imprévus	482 000	F
<b>Total</b>	<b>26 934 000</b>	<b>F</b>



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENÈVE

Département des constructions et des technologies de l'information  
Office des bâtiments

24.09.2009 - Page 31

Date de référence des coûts : octobre 2008.

- Le chiffrage du présent projet de loi se base sur le devis général établi pour le PL 7725 du 17 septembre 1997, mis à jour en octobre 2008, selon les indices suivants :
- pour le gros-œuvre : indice suisse du prix de la construction pour les ouvrages de génie civil (+29.1% sur la période 1997 – 2008)
- pour le second-œuvre : indice genevois de la construction de logements (+37.6% sur la période 1997 – 2008)
- en plus, il a été tenu compte de la forte augmentation du prix des aciers d'armatures dans les travaux du gros-œuvre, en introduisant les plus-values nécessaires, afin que les coûts actualisés reflètent les prix pratiqués aujourd'hui.



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENÈVE

Département des constructions et des technologies de l'information  
Office des bâtiments

24.09.2009 - Page 32



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE  
Département des constructions et des technologies de l'information  
**Le Conseiller d'Etat**

COPIE

DCTI  
Case postale 3880  
1211 Genève 3

**Monsieur le Président  
Mesdames et Messieurs les députés de  
la Commission des travaux**  
Grand Conseil  
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2

1204 GENEVE

Nréf.: MM/GAL/lb

Genève, le 20 mars 2009

**Concerne : Crédit d'investissement pour la construction du parking OMC**

Monsieur le Président,  
Mesdames les députées,  
Messieurs les députés,

Par la présente, j'ai l'avantage de soumettre à votre commission la situation juridique complexe liée à la réalisation du parking de l'OMC et de demander votre approbation en vue de déposer un projet de loi d'investissement sans dépôt préalable d'un projet de loi d'étude.

**1. L'accord de siège de l'OMC et le contrat d'infrastructure**

En juin 1995, un accord de droit international sur l'établissement de l'OMC à Genève a été ratifié par la Confédération.

Conjointement, un contrat d'infrastructure a été signé entre la Confédération, le canton de Genève, la Fondation des Immeubles pour les Organisations Internationales (FIPOI) et l'OMC, réglant les questions immobilières de l'installation de l'OMC à Genève. L'OMC s'est installée dans le Centre William Rappard (CWR) en 1995.

A ce jour, la situation foncière est la suivante :

L'Etat est propriétaire des parcelles n° 246 et 247 sur lesquelles sont situés les bâtiments du CWR et la grande salle de conférence de l'OMC.

La FIPOI est bénéficiaire sur ces parcelles d'un droit de superficie de 99 ans (jusqu'en 2073) et est propriétaire des bâtiments du CWR.

Dans le contrat d'infrastructure signé en 1995, il est prévu que la FIPOI accorde un droit de superficie à l'OMC (au deuxième degré) et qu'elle effectue le transfert de la propriété des bâtiments du CWR à l'OMC.



Ces clauses sont soumises à deux conditions suspensives cumulatives. La première, réalisée dès 1998, concerne le financement par la Confédération de la construction et de l'entretien de la grande salle de conférence; la seconde concerne le financement par le canton d'un parking (construction, exploitation et entretien) d'au moins 400 places à proximité du siège de l'OMC.

Cette deuxième condition n'est pas réalisée et, dans l'attente de la réalisation de cet ouvrage, l'Etat de Genève a mis à disposition de l'OMC un parking provisoire sur la parcelle n° 4491 qu'elle détient dans le périmètre de Sécheron.

La lettre O alinéa 2 du contrat d'infrastructure conditionne son entrée en force à l'adoption par le Grand Conseil de la loi de financement du parking définitif de l'OMC.

## **2. Conséquences sur les travaux de rénovation - extension du CWR**

Le projet de rénovation et d'extension du CWR comprend trois phases et a fait l'objet d'un accord entre la Confédération et l'OMC signé en août 2008.

La première phase de rénovation du CWR est en cours. Les travaux, pour un montant de 45 millions, sont financés par l'octroi d'une contribution à fonds perdus de la Confédération voté en octobre 2008.

La deuxième phase des travaux, qui concerne l'extension intra-muros du CWR, sera financée via la FIPOI sous la forme d'un prêt sans intérêt de 20 millions de la Confédération à l'OMC.

Le problème est que, tant que la FIPOI est propriétaire du CWR, la Confédération ne peut accorder le prêt de 20 millions, ce dernier étant destiné à l'OMC pour rénover son bâtiment.

Les prêts de la FIPOI ne peuvent être accordés à l'OMC que si l'organisation bénéficiaire assure la maîtrise d'ouvrage du projet.

## **3. Conséquences financières**

Les travaux de rénovation et d'extension de l'OMC du CWR font l'objet d'un accord entre l'OMC et la Confédération. L'ensemble des travaux doit être terminé à la fin 2012. L'enveloppe financière de la Confédération a été fixée à 130 millions.

Pendant toute la durée des travaux (5 ans de 2008 à 2012), la Confédération prend en charge la location de locaux au chemin des Mines (5'500 m<sup>2</sup> à environ Fr. 550.- /m<sup>2</sup> par année soit 3 millions par an).

La Confédération s'est donc engagée financièrement vis-à-vis de l'OMC pour la location de ces locaux jusqu'à l'échéance de fin 2012 et pas au-delà.

S'il s'avère que les retards dans les travaux sont imputables au canton, il est fort probable que les coûts induits seraient mis à sa charge (3 millions par an de loyer).

#### 4. Raisons du traitement en urgence du PL d'investissement pour le parking OMC

Les engagements pris par le canton en 1995 ne sont pas respectés et, de ce fait, engendrent une forme d'instabilité juridique qui peut porter préjudice au maintien de l'OMC à Genève.

L'OMC n'étant toujours pas propriétaire des locaux qu'elle occupe au CWR, c'est finalement faciliter une perspective de départ par l'absence d'ancrage patrimonial sur le territoire du canton.

Il est ainsi urgent de remplir les conditions posées par le contrat d'infrastructure pour permettre le transfert de propriété du CWR à l'OMC. Or, le dépôt d'un projet de loi de crédit d'étude préalable reporterait celui du crédit d'investissement à fin 2010 au mieux, ce qui aurait pour effet principal d'empêcher l'allocation des 20 millions de francs suisses de la Confédération, sur laquelle les Chambres fédérales vont débattre cette année.

Voici les principales raisons pour lesquelles je sollicite l'accord de votre commission pour déposer directement un projet d'investissement pour la construction du parking:

- le projet de loi d'investissement entré en force permettra de lever la clause suspensive du contrat d'infrastructure de 1995 et, ainsi, de transférer la propriété du CWR à l'OMC;
- en conséquence, l'OMC deviendra maître d'ouvrage des travaux de rénovation et d'extension du CWR et le financement de la deuxième phase des travaux pourra être présenté aux Chambres fédérales selon le planning prévu (message du Conseil fédéral ce printemps, examen par les chambres à la session d'automne-hiver 2009 et libération des crédits pour les travaux début 2010);
- l'OMC étant maître d'ouvrage du projet, cela devrait faciliter les procédures d'autorisation de construire pour l'OMC en évitant les recours; en application de l'article 9 alinéa 2 LCI : "L'autorisation délivrée à une organisation intergouvernementale au bénéfice d'un accord de siège n'est pas sujette à recours ".
- le projet n'est pas nouveau; en effet, depuis 1997, plusieurs études du parking ont été réalisées, plusieurs projets de loi examinés et le parking OMC en est à sa sixième tentative de localisation (voir historique des études en annexe);
- il est possible de s'appuyer sur les études existantes, en les actualisant, pour avoir une estimation suffisante de l'investissement;
- il s'agit d'un ouvrage d'ingénierie civile simple enterré et non d'une réalisation architecturale complexe;
- au dessus du parking, il est prévu de construire le siège administratif de la multinationale JTI et il est important que la question du financement du parking OMC soit réglée avant le démarrage du projet pour clarifier le partenariat;

## 5. Planification de la réalisation du parking de l'OMC

Il est demandé à la commission des travaux une anticipation sur le vote d'un crédit d'investissement, les travaux de construction de ce parking ne pouvant intervenir avant 2012.

- 1<sup>ère</sup> étape, réalisation du P+R Sécheron :
  - Modification de zone et autorisation de construire définitive fin 2009;
  - La modification de la zone est à l'examen pour préavis auprès du Municipal de la Ville de Genève;
  - Mise en exploitation du P+R fin 2011.
- 2<sup>ème</sup> étape, réalisation parking définitif OMC :
  - Affectation provisoire du P+R pour l'OMC afin de libérer la parcelle n° 4491;
  - Mise en œuvre du projet mixte, siège de la JTI, partie Biotech, et parking OMC 2012-2013;
  - Ouverture du parking OMC fin 2013.

Au bénéfice des explications qui précèdent, je vous prie, Monsieur le Président, Mesdames les députées, Messieurs les députés, d'accueillir favorablement la présente demande.



Mark Muller

### *Historique des études du parking pour l'OMC*

Un premier projet de parking à l'angle de l'avenue Blanc et du chemin des Mines a été rapidement abandonné pour des raisons techniques et de coût.

En juillet 1997, un second projet de 400 places, situé en sous-sol de la parcelle n° 4491, propriété de l'Etat, a fait l'objet d'un projet de loi pour l'ouverture d'un crédit de construction (projet de loi n° 7725) ainsi que d'une demande en autorisation de construire. Considérant que ce projet était contraire à la destination industrielle de la zone concernée et qu'il contredisait les principes directeurs de l'urbanisation de l'ensemble du secteur de Sécheron, la Ville de Genève a émis un préavis défavorable. Ce deuxième projet a été abandonné.

Fin 1997, la Ville de Genève et le département de l'aménagement de l'équipement et du logement (DAEL) ont alors examiné l'hypothèse d'implanter un parking pour l'OMC au-dessus des voies CFF contiguës à la parcelle 4491. Un rapport de faisabilité a confirmé la possibilité de réaliser ce nouveau projet de parking pour l'OMC en relation avec la halte RER.

Le Conseil d'Etat a accepté de mettre en suspens le projet de loi n° 7725 et de lui substituer la solution issue de l'étude de faisabilité. Le 20 mars 1998, le PLQ n° 28991 relatif au parking OMC situé à l'avenue de la Paix, au-dessus des voies CFF, et l'exposé des motifs l'accompagnant ont été mis à l'enquête, avec le rapport d'enquête préliminaire de l'étude d'impact.

Entre fin 1998 et mi-2000, le contexte général des réalisations des CFF a fortement évolué. Devant la nécessité pour les CFF d'aller de l'avant avec leurs travaux, des nouvelles conditions de trafic ferroviaire et d'utilisation des voies, les conditions et contraintes pour réaliser le parking OMC au-dessus des voies sont devenues beaucoup trop contraignantes.

Les conséquences inhérentes à ces contraintes ont été multiples, non seulement sur la faisabilité du parking, mais également sur son coût et les délais de réalisation. Sur ces constatations, ce troisième projet a dû être abandonné et d'autres solutions ont été recherchées.

En juin 2002, le Grand Conseil vota un crédit extraordinaire d'investissement (loi 8565) de 860 800 F, au titre d'une subvention d'investissement à la Fondation des parkings destinée à financer l'étude d'un parking pour l'OMC en envisageant deux variantes d'implantation : l'une intégrant ce parking au P+R de Sécheron et l'autre prévoyant ce parking à proximité immédiate du bâtiment de l'OMC.

Les diverses variantes menées sur les deux sites proposés ont conclu de prévoir la construction du parking de l'OMC sur le site même du centre William Rappard. Cette décision a été prise notamment pour permettre la construction d'un parc-relais P+R d'une capacité de 800 places sur le site de Sécheron.

En effet, en tenant compte des parkings existants et des parkings futurs, notamment ceux de l'entreprise MERCK-SERONO, il n'était pas envisageable d'inscrire également sur ce site le parking de l'OMC, essentiellement pour des questions de circulation et d'accès à l'avenue de la Paix.

Cette décision a été prise par le Conseil d'Etat en date du 19 mars 2003, sur la base d'un rapport élaboré par le groupe de travail Etat/Ville pour la coordination des projets du secteur de Sécheron.

Sur proposition de ce groupe et suite à la décision du Conseil d'Etat, la Fondation des parkings a donc établi un projet de construction de parking de 400 places pour l'OMC dans le site du centre William Rappard. Ce parking avait été envisagé entre le bâtiment lui-même et le lac, en prévoyant de rétablir, une fois les travaux terminés, la pelouse existante. L'autorisation préalable de construire cet ouvrage a été délivrée le 10 mai 2004.

Au moment de signer les dossiers de demande définitive d'autorisation de construire, la direction de l'OMC a demandé un nouvel aménagement des accès du parking et du bâtiment William Rappard. Cette demande découlait des nouvelles exigences et normes des organisations internationales suite aux attentats du 11 septembre 2001.

Les modifications du projet sont devenues très importantes et la situation du parking est devenue difficilement conciliable avec les exigences de sécurité requises par les nouvelles normes.

L'exigence des aménagements liés à la sécurité, mais également les oppositions qui auraient pu surgir en maintenant ainsi des constructions à cet emplacement, ont justifié d'arrêter les études de ce quatrième projet de parking et de rechercher un nouvel emplacement.

Pour tenir compte de cette nouvelle situation, à savoir l'abandon du parking de l'OMC au centre William Rappard, le Conseil d'Etat a demandé à la Fondation des parkings d'étudier la faisabilité d'un parking OMC sur le site de Sécheron.

Au vu de toutes les données de ce dossier très complexe, de l'aménagement du secteur de Sécheron et en tenant compte des remarques émises par la Ville de Genève en 1997, des diverses exigences et contraintes liées à ce quartier, les études ont confirmé la faisabilité de l'implantation du parking pour l'OMC sur la parcelle n° 4491, avec comme conditions :

- capacité du P+R ramenée à 400 places maximum et
- sorties des véhicules de ce parking et de celui de l'OMC dirigées vers l'avenue de la Paix par une nouvelle route de desserte le long des voies du chemin de fer.