

Date de dépôt : 2 mars 2010

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat autorisant la Fondation des parkings à financer la construction du parc relais « P+R Sécheron » de 430 places, sis sur les parcelles 4491, 5101, 5068, et 4606 de la commune de Genève, section Petit-Saconnex, à hauteur de 22 000 000 F, et instituant une garantie pour un prêt en sa faveur à cet effet

Rapport de majorité de M. Ivan Slatkine (page 1)

Rapport de minorité de M^{me} Morgane Gauthier (page 24)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Ivan Slatkine

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie à 4 reprises pour étudier le projet de loi 10519 du Conseil d'Etat. La première séance s'est déroulée lors de la précédente législature, le 15 septembre 2009, sous la présidence de M. David Amsler. Les 3 séances suivantes se sont déroulées les 24 novembre, 1^{er} et 8 décembre 2009 sous la présidence de M. Gabriel Barrillier. L'ensemble des procès-verbaux ont été tenus par Mme Camille Selleger que la commission remercie.

Ont assisté aux séances : M. Mark Müller, Conseiller d'Etat, DCTI (les 1^{er} et 12 décembre 2009), M. Pierre-Alain Girard, secrétaire général adjoint, DCTI, M. Georges Albert, secrétaire général adjoint, DCTI (les 24 novembre 2009, 1^{er} et 8 décembre 2009), M. René Leutwyler, ingénieur cantonal, DCTI (les 24 novembre 2009, 1^{er} et 8 décembre 2009), M. Yves Delacretaz,

directeur général de la mobilité, DIM¹ (les 24 novembre 2009 et 8 décembre 2009) et enfin M. Laurent Drême, directeur des travaux et de la planification à la Fondation des parkings (les 15 septembre 2009, 24 novembre 2009 et 8 décembre 2009).

Présentation du projet de loi

La présentation de ce projet de loi a été faite par anticipation lors de la précédente législature. Etant donné que cette présentation a été partiellement refaite devant la nouvelle commission des travaux suite au début de la 57^{ème} législature, nous résumerons ci-dessous les propos tenus tant lors de la séance du 15 septembre 2009 que lors de celle du 24 novembre 2009.

Présentation de MM. Drême (Fondation des parkings), M. Albert (DCTI) et M. Delacretaz (directeur général de la DGM)

Le P+R de Sécheron a une longue histoire, histoire démarrée en 1991 avec le projet du tram Nations. Ce P+R avait initialement une capacité de 800 places et il faisait partie des mesures d'accompagnement liées à la construction du tram.

Ultérieurement, la capacité a été réduite à 300 places P+R et 100 places habitants en raison du trafic de la poche de Sécheron et à la suite d'une évaluation de capacité mandatée par la Fondation des Parkings². Finalement, en raison de l'optimisation des structures, le nombre de places a été porté à 430 (330 en P+R et 100 en parkings habitant).

Développement de la poche de Sécheron

En préambule, il faut relever que ce projet s'inscrit dans le développement du périmètre de Sécheron et de la place des Nations³ et qu'il est de plus non seulement lié à l'accord passé avec l'OMC mais également à la construction de logements étudiants. En effet, cet ouvrage semi-enterré

¹ Ex-DT.

² Voir annexe 1, « Evaluations qualitative et quantitative de l'attractivité du P+R de Sécheron. Synthèse des résultats et conclusions ».

³ De l'autre côté de l'Avenue de France, un projet d'importance est mené par la Ville de Genève qui réalise des logements, une crèche, un EMS et une maison de quartier. On peut ajouter le projet de développement de Serono, ainsi que le projet de la société GTPH, gestionnaire des Pharmacies Principales. Enfin, de l'autre côté des voies de chemin de fer, on trouve le nouveau collège Sismondi, la Maison de la Paix et la transformation du parc Rigaud. Une passerelle enjambant les voies de chemin de fer permettra de mettre en relation la gare RER avec le périmètre de Sécheron.

comprendra 5 niveaux⁴ et verra un immeuble de logements pour étudiants construit sur la dalle supérieure du P+R. La construction de ces logements débutera dès la réalisation du P+R achevé.

Concernant le lien entre ce P+R et le projet d'extension de l'OMC, on rappellera ici que fin 2009, le Grand Conseil a voté le projet de parking de l'OMC. Ce projet, pour être réalisé et permettre ainsi le transfert de propriété du Centre William Rappaz à l'OMC, est étroitement lié à la réalisation du P+R. En effet, la construction du parking de l'OMC ne pourra se faire que dans la mesure où la parcelle actuelle occupée par le parking provisoire sera libérée et donc le P+R réalisé.

Enfin, en vue de la réalisation du P+R de Sécheron, un projet de loi concernant la construction d'une nouvelle route sera déposé, route qui permettra de relier le parking à l'Avenue de la Paix afin de mieux gérer les flux de circulation. Cette route qui permettra de sortir du parking sera réalisée en contrebas des voies de chemin de fer et débouchera en sens unique sur l'avenue de la Paix.

Si les projets de lois concernant le parking de l'OMC, le P+R de Sécheron et la route sont liés, le département a volontairement séparé chaque projet afin de ne pas présenter à la commission un paquet ficelé.

D'un point de vue de la mobilité

Le parking P+R de Sécheron fait partie du plan d'action 2007-2010 de la DGM. Ce parking complétera l'offre en P+R sur la rive droite et il sera mis à disposition de l'OMC durant la construction de son parking comme indiqué ci-dessus. Si ce P+R ne répond pas aux normes idéales préconisées⁵, il faut relever que les possibilités sur la rive droite sont limitées. Il faudrait en fait capter les automobilistes là où se termine l'autoroute (Vengeron/Tuileries), voire même aller encore plus haut sur la Côte vaudoise (Nyon/Morges). La solution de Sécheron conserve néanmoins de nombreux atouts. Le parking provisoire de Sécheron est actuellement en liste d'attente et cette zone répond à un besoin d'intermodalité avec les transports publics. L'importance de ce type de desserte est fondamentale, pour preuve le peu de succès du P+R des Tuileries qui n'a pas de dessertes performantes en matières de transports publics.

⁴ 2 niveaux enterrés et 3 niveaux en élévation, niveaux qui pourraient le cas échéant être transformés en logements.

⁵ Ce P+R est proche du centre-ville.

Concernant les usagers du P+R, il est rappelé que les abonnements P+R répondent à des critères très précis. L'utilisateur doit habiter et travailler dans un rayon supérieur à 2 kilomètres autour du parking. De plus, le P+R doit être situé sur la ligne la plus directe que l'utilisateur doit emprunter pour se rendre à son travail. Enfin, l'utilisateur ne doit pas avoir la possibilité d'emprunter un transport en commun à moins de 300 mètres de son domicile.

Au niveau des flux de circulation, cette question a été au centre des discussions et le nombre de places pouvant être accueillies dans le périmètre a été déterminé sur la base d'études précises⁶. La seule solution pour résoudre le problème de flux de circulation est de créer la route de sortie mentionnée en introduction, débouchant sur l'avenue de la Paix.

Concernant le nombre de places dans le périmètre, il faut mentionner qu'il y a actuellement dans la poche de Sécheron un sous-dimensionnement de capacité. On peut relever dans le périmètre⁷ l'inventaire suivant :

Stationnements publics

Horodateur 90 min.	Zone bleue	Cases 2 roues	Cases livraison	TOTAL
16	142	80	10	248

Stationnements privés

	Capacité	Etat
P+R	430	Projet
OMM	430	Existant
OMC + Biotec	560	400 places existantes pour l'OMC
Serono 1 et 2	550	Existant
Champs mines 2 et 15	350	Existant
PPGH	123	Projet
TOTAL	2'443	

La volonté de minimiser les places en surface découle de la volonté de libérer l'espace public. Un exemple est l'avenue de Sécheron qui a été

⁶ Voir annexe I.

⁷ Soit Avenue de France, rue de Lausanne, Avenue de la Paix et voies CFF.

complètement réhabilitée et aménagée avec des cheminements très importants.

Coûts du P+R

Au niveau des coûts relatifs à ce P+R, ce projet de loi a pour objet une autorisation de dépenses et l'apport d'une garantie.

Le coût global sera d'environ 22 millions. Le financement sera assuré à 25% par des fonds propres. Comme presque tous les P+R, ce parking sera déficitaire au niveau de ses coûts d'exploitation. Le coût moyen par place se situe à environ 45 000 F. Ce prix dépend de nombreux facteurs. Le P+R de Sécheron nécessite un gros travail de terrassement et également une dépollution. Le site est au demeurant étroit ce qui ne facilite pas les travaux. Enfin, il est nécessaire de construire une dalle afin de supporter le poids du futur bâtiment qui comprendra des logements pour étudiants. Le coût de cette dalle est à lui seul de 1,4 millions. L'IHEID qui sera bénéficiaire des logements devrait participer à son financement. Quant à la Ville de Genève, qui a demandé la réalisation d'une esplanade, des négociations sont en cours, mais elles sont compliquées.

Terrains

Concernant les terrains, le P+R va toucher un peu moins de 20'000 m². Les CFF ont été d'accord de vendre la parcelle à l'Etat après avoir étudié tout le dispositif. L'impact de cette parcelle sur le dispositif de la gare Cornavin est faible. Au niveau des négociations, CFF immobilier a cédé la parcelle qui abritera la Maison de la Paix au prix de 2300 F le m². Concernant la parcelle qui sera occupée par le P+R, le prix a été de 850 F le m².

La mise à disposition du terrain se fera à travers un droit de superficie en faveur de la Fondation des parkings pour le P+R et en faveur de l'IHEID pour les logements étudiants.

Au niveau du déclassement, une demande de déclasser en deuxième zone ordinaire a été faite.

Débats de la commission

Pour certains députés, le nombre de places de parking dans le périmètre de Sécheron est suffisant. Pour d'autres, le besoin en place dans le quartier est évident. Néanmoins, il leur semble que les besoins en parkings habitants sont plus importants qu'en places P+R. Pour le reste des commissaires, si la question de l'attribution des places peut être sujette à discussion, il n'en demeure pas moins que le projet est sur le point d'aboutir et qu'il fait partie des mesures d'accompagnements prévues lors de la construction du tram

Nations. De plus, ce projet de parking est étroitement lié au développement de tout le périmètre et plus particulièrement avec le projet d'extension de l'OMC. Enfin, des logements étudiants sont prévus ce qui répond à une demande clairement établie.

Il est relevé que la construction de la route permettant de sortir du P+R sur l'avenue de la Paix fait l'objet d'un autre projet de loi. Un député estime qu'il serait plus cohérent de voter sur un projet complet incluant le P+R ainsi que le projet de route pour en sortir.

Suite à cette remarque, le département indique pouvoir présenter le projet de loi à la commission en avant-projet. Selon lui, il est également possible de lier les deux projets par un amendement général si la commission le désire.

Suite à ces discussions, et avant de savoir si la commission souhaite entrer en matière sur un amendement général incluant le projet de la route dans le PL 10519, le président met au vote l'entrée en matière sur le PL 10519.

Vote d'entrée en matière sur le PL 10519

Pour :	9 (1 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC)
Contre :	4 (2 Ve, 2 S)
Abstentions :	1 (1 UDC)

L'entrée en matière est acceptée.

La route de liaison

Le projet de route permet de construire un chaînon routier manquant reliant le parking à l'avenue de la Paix, permettant au parking de se remplir aux heures de pointe en dépit du flux de trafic important. Cette route, d'une longueur de 450 mètres, se décompose en 2 parties : une partie route et une partie rampe. La rampe qui débouche sur l'avenue de la Paix engage le domaine CFF. Cette rampe, en béton armé, comporte un cheminement piétonnier.

Il est expliqué en termes de flux que toute la gestion du périmètre est faite au carrefour de l'avenue de la Paix et de la place Albert-Thomas. L'objectif est donc de faire tourner le plus vite possible les automobilistes désireux de se garer au parking de Sécheron, soit au niveau de l'Avenue de la Paix. Si l'on devait faire aller les automobilistes jusqu'à l'Avenue de France, cela poserait des problèmes de capacité, car des trams y circulent également. La seule façon de faire fonctionner le dispositif est donc de faire passer les automobilistes par l'avenue de la Paix et de ne pas avoir d'accès au P+R

depuis l'avenue de France. L'entrée du parking se fera par le chemin des Mines et la sortie des véhicules se fera par la nouvelle route en amont.

Discussion de la commission

Avant de passer à la présentation de l'amendement permettant d'intégrer le projet de route au PL 10519, une députée fait remarquer qu'il manque selon elle un préavis technique financier, préavis qui accompagne tout projet d'investissement. Au surplus, elle se demande si au niveau juridique, le fait qu'il y ait 2 maîtres d'ouvrage distincts dans le même projet de loi ne pose pas un problème.

Le département explique que si au départ le projet de route était un projet de loi classique, il est apparu qu'un amendement était tout à fait envisageable. La réalisation de cet ouvrage entraînera un projet de loi de bouclage comme tout projet d'investissement. Concernant le préavis technique, si le projet de loi d'investissement était présenté en tant que tel, le préavis y serait adjoint. Par contre, quand un amendement est voté, il n'y a pas de préavis technique.

Il est encore à relever que la coordination de l'ensemble du projet se fait en collaboration avec la Ville de Genève. Une étude spécifique a été faite relative aux aménagements de détail. Une demande de crédit a été déposée auprès du Conseil Municipal de la Ville de Genève afin de financer les aménagements.

Présentation de l'amendement du DCTI⁸

Le département indique que pour respecter les deux natures comptables des projets, qui sont différentes (garantie en faveur de la Fondation des parkings et crédit d'investissement), il est proposé d'adopter un chapitre 4, séparé de la demande de garantie en faveur de la Fondation des parkings. Ce chapitre 4 se décline en les articles usuels employés lors de crédits d'investissement, à savoir la rubrique budgétaire (article 7), la rubrique concernant les finances et l'amortissement (articles 8 et 9), ainsi que l'article 11 sur la LGAF. L'article 7 concernant le crédit d'investissement décline les montants avec le total du crédit d'investissement à hauteur de 2'617'509 F.

A la question de savoir si l'article 6 (entrée en vigueur) ne pourrait pas être déplacé à la fin du projet de loi modifié, il est répondu que cela aurait pu être imaginé, mais qu'une telle formulation n'est pas nécessaire pour un

⁸ Voir annexe 2.

crédit d'investissement. De par la loi, les crédits d'investissement entrent en vigueur dès que la loi est promulguée et qu'il n'y a pas eu référendum.

Le département précise encore qu'il faudrait compter 3 mois pour que le projet de loi concernant la route soit déposé devant la commission si cette dernière refusait l'amendement présenté.

Avant de procéder au vote de principe concernant l'amendement du DCTI consistant à lier le projet de route au PL 10519, le groupe des Verts indique comprendre cette volonté de cohérence mais que selon lui, il n'est pas nécessaire de lier les deux projets. Le fait de lier juridiquement ces deux projets qui sont de nature complètement différente est dérangeant. Pour les Verts, un préavis technique financier est indispensable. Enfin, selon eux, il est préférable de geler le traitement du PL 10519 dans l'attente que le crédit d'investissement concernant la route soit déposé par le Conseil d'Etat. La commission pourra alors traiter ces 2 projets de lois de manière simultanée.

Vote de principe concernant l'amendement du DCTI consistant à intégrer le projet de route de liaison au PL 10519

Pour : 10 (2 MCG, 3 L, 2 R, 2 PDC, 1 UDC)

Contre : 5 (3 Ve, 2 S)

Abstentions : –

Deuxième débat

En préambule, le département rappelle que le Grand Conseil vient de modifier la zone. La modification est la suivante : une zone 2 ordinaire pour P+R et une zone 2 avec activités mixtes pour le parking de l'OMC et le futur siège de GTI. Pour le parking P+R, on se trouve en zone ordinaire, donc il n'y a pas de nécessité d'adopter un PLQ. Pour la zone mixte, un plan directeur a été discuté avec la Ville de Genève. Le conseil municipal a adopté un préavis positif à ce sujet.

Titre et préambule :

Vote sur le titre et préambule du PL 10519

Pour : 10 (3 L, 2 R, 2 PDC, 2 MCG, 1 UDC)

Contre : 5 (2 S, 3 Ve)

Abstentions : –

Le titre et préambule du PL 10519 sont acceptés.

Article 1 :**Vote sur l'article 1 du PL 10519**

Pour : 10 (3 L, 2 R, 2 PDC, 2 MCG, 1 UDC)

Contre : 5 (2 S, 3 Ve)

Abstention : –

L'article 1 du PL 10519 est accepté.

Article 2 :**Vote sur l'article 2 du PL 10519**

Pour : 10 (3 L, 2 R, 2 PDC, 2 MCG, 1 UDC)

Contre : 5 (2 S, 3 Ve)

Abstention : –

L'article 2 du PL 10519 est accepté.

Article 3 :**Vote sur l'article 3 du PL 10519**

Pour : 10 (3 L, 2 R, 2 PDC, 2 MCG, 1 UDC)

Contre : 5 (2 S, 3 Ve)

Abstention : –

L'article 3 du PL 10519 est accepté.

Article 4 :

Un commissaire rappelle ici que le montant de la rémunération de la garantie est de 0,125%.

Vote sur l'article 4 du PL 10519

Pour : 9 (3 L, 2 R, 2 PDC, 1 MCG, 1 UDC)

Contre : 5 (2 S, 3 Ve)

Abstention : –

L'article 4 du PL 10519 est accepté.

Article 5 :**Vote sur l'article 5 du PL 10519**

Pour : 9 (3 L, 2 R, 2 PDC, 1 MCG, 1 UDC)

Contre : 5 (2 S, 3 Ve)

Abstention : –

L'article 5 du PL 10519 est accepté.

Article 6 :**Vote sur l'article 6 du PL 10519**

Pour : 9 (3 L, 2 R, 2 PDC, 1 MCG, 1 UDC)

Contre : 5 (2 S, 3 Ve)

Abstention : –

L'article 6 du PL 10519 est accepté.

Concernant l'article 6, et malgré les explications déjà fournies par le département, une députée revient sur la pertinence de placer l'entrée en vigueur avant l'amendement du DCTI (Chapitre 4). Selon elle, pour un crédit d'investissement, l'entrée en vigueur est fixée par la loi-cadre. Celle-ci précise que la loi d'investissement tombe si le crédit n'a pas été dépensé dans un certain délai. Le département indique qu'en effet, il y a une différence entre les natures comptables des deux projets. L'un est un crédit d'investissement, qui ne nécessite pas la fixation d'une date d'entrée en vigueur, tandis que l'autre est un octroi de garantie, qui lui nécessite la fixation d'une date d'entrée en vigueur. C'est la raison pour laquelle aucune modification de l'article 6 n'a été proposée.

Chapitre IV :**Article 7 (nouveau) :****Vote sur l'article 7 (nouveau) du PL 10519**

Pour : 9 (3 L, 2 R, 2 PDC, 1 MCG, 1 UDC)

Contre : 5 (2 S, 3 Ve)

Abstention : –

L'article 7 (nouveau) du PL 10519 est accepté.

Article 8 (nouveau) :**Vote sur l'article 8 (nouveau) du PL 10519**

Pour : 9 (3 L, 2 R, 2 PDC, 1 MCG, 1 UDC)

Contre : 5 (2 S, 3 Ve)

Abstention : –

L'article 8 (nouveau) du PL 10519 est accepté.

Article 9 (nouveau) :**Vote sur l'article 9 (nouveau) du PL 10519**

Pour : 9 (3 L, 2 R, 2 PDC, 1 MCG, 1 UDC)

Contre : 5 (2 S, 3 Ve)

Abstention : –

L'article 9 (nouveau) du PL 10519 est accepté.

Article 10 (nouveau) :**Vote sur l'article 10 (nouveau) du PL 10519**

Pour : 9 (3 L, 2 R, 2 PDC, 1 MCG, 1 UDC)

Contre : 5 (2 S, 3 Ve)

Abstention : –

L'article 10 (nouveau) du PL 10519 est accepté.

Article 11 (nouveau) :**Vote sur l'article 11 (nouveau) du PL 10519**

Pour : 9 (3 L, 2 R, 2 PDC, 1 MCG, 1 UDC)

Contre : 5 (2 S, 3 Ve)

Abstention : –

L'article 11 (nouveau) du PL 10519 est accepté.

Position des groupes avant le vote final

Le MCG indique que, s'il souhaite la construction d'un parking dans le périmètre de Sécheron, il doit s'agir d'un parking habitantS et non d'un P+R. La zone de Sécheron n'est pas propice à un P+R. Dans ce sens, le MCG proposera en 3^{ème} débat un amendement remplaçant le terme « P+R » par « Parking public et d'habitation » dans tout le projet de loi.

Pour le groupe libéral, ce parking doit conserver sa vocation de P+R. Néanmoins, il entend que si le P+R n'atteignait pas les objectifs en termes d'occupation, il serait alors possible pour la Fondation des parkings d'adapter l'offre en conséquence⁹.

Pour le groupe PDC, il faut également maintenir le projet de loi tel qu'il a été adopté en 2^{ème} débat car on se situe dans un contexte particulièrement délicat (extension de l'OMC, construction de logements pour étudiants,

⁹ La Fondation des parkings a confirmé en commission que si le P+R ne rencontrait pas le succès escompté, une réflexion serait menée de concert avec la DGM afin de modifier une partie de l'affectation du parking.

développement de la zone de Sécheron dans son ensemble). L'idée de modifier ultérieurement la vocation du parking peut être envisagée.

Pour le groupe socialiste, un parking habitants aurait un sens à cet endroit, au contraire d'un P+R. De plus, pour les socialistes, le lien entre le projet de loi et la route ne convient pas.

Pour les Verts, la conception d'un P+R à cet endroit est complètement dépassée. S'il y avait bien le projet de construire 1 000 places de parking en compensation de l'accès au tram, le récapitulatif des places de parking dans le quartier a mis en évidence une capacité totale de 2 443 places dans cette zone, ce qui est amplement suffisant et largement supérieur aux 1 000 places demandées. Construire un P + R à deux pas de l'OMM revient selon les Verts à se tirer une balle dans le pied. De plus, les études démontrent que ce P+R coûtera une fortune et ne sera jamais rentable. Finalement, la situation de ce P+R est complètement incohérente au vu de la vocation initiale d'un P+R, qui doit se situer à la périphérie de la ville et non en son centre.

Enfin, pour les radicaux, si l'on peut polémiquer sans fin sur la pertinence de ce P+R, ils rappellent toutefois que le territoire urbain est extrêmement limité, avec une offre de places de parking dans les gares restreinte. Il faut donc construire des P+R en relation avec un réseau de transports publics urbains. Concernant ce projet de P+R, on ne peut pas se permettre de continuer à ergoter. Actuellement, l'opportunité de réaliser le P+R de Sécheron est la seule existante, valable et immédiatement réalisable. Ce P+R doit donc être accepté en tant que tel. On pourra toujours redéfinir sa vocation, voire sa pérennité, par la suite. Le groupe radical acceptera donc ce P+R en l'état, tout en déplorant son coût à la place trop élevé en raison de sa situation.

Troisième débat

Le MCG propose un amendement consistant à remplacer les termes « P+R » par « parking public et d'habitation » dans tout le PL 10519.

Cet amendement est refusé

Vote sur l'amendement proposé par le MCG

Pour :	1 (1 MCG)
Contre :	8 (3 L, 2 R, 2 PDC, 1 UDC)
Abstentions :	5 (3 Ve, 2 S)

Vote final

Vote final sur le PL 10519

Pour : 9 (3 L, 2 R, 2 PDC, 1 UDC, 1 MCG)

Contre : 5 (3 Ve, 2 S)

Abstentions : 1 (1 MCG)

Le PL 10519 est accepté.

Conclusion

Le P+R de Sécheron s'inscrit dans un contexte particulier. En lien avec l'extension de l'OMC et la construction de son parking, il permet de plus la réalisation de logements pour étudiants, logements indispensables pour répondre à la demande.

La poche de Sécheron et l'ensemble du périmètre sont voués à une profonde mutation avec la construction de la Maison de la Paix au nord des voies CFF, la construction de logements de l'autre côté de l'avenue de France par la Ville de Genève et, enfin, le développement d'entreprises privées.

De plus, le P+R de Sécheron fait partie des mesures d'accompagnement liées à la construction du tram Nations, mesures attendues depuis maintenant plus de 10 ans.

L'étude menée par la Fondation des Parkings en terme de demande et l'ensemble des mesures prises en termes de mobilité démontrent, au surplus, la nécessité de construire la route permettant de sortir du P+R sur l'avenue de la Paix afin de ne pas perturber les flux de mobilité sur l'avenue de France. Dans ce sens, le fait de lier l'autorisation de dépense pour le P+R avec le crédit d'investissement de la route a tout son sens. Revenir sur cet objet par le dépôt d'un projet de loi spécifique pour la route n'aurait pas de sens sachant que si le PL 10519 est accepté par la majorité du Grand Conseil, la construction de la route sera une nécessité. C'est donc de manière pragmatique et guidée par un souci de rationalité et de cohérence que la majorité de la commission a accepté l'amendement présenté par le département liant le PL 10519 au crédit d'investissement pour la route.

Connaissant la différence entre un parking habitants et un P+R, le projet de Sécheron va objectivement désengorger le centre-ville. L'état du nombre de places actuellement disponibles et à venir ne doit pas être mal interprété. La grande majorité des 2500 places actuellement dans le périmètre répond soit à des besoins liés au développement des entreprises privées, soit au développement de l'OMC et donc de la Genève internationale.

Si certains députés doutent du succès d'un P+R dans ce périmètre, on relèvera ici que si le besoin en places P+R n'est pas constaté, la Fondation des parkings s'est engagée à envisager un changement d'affectation.

Pour la minorité, la construction de places de parking n'est jamais justifiée même quand ces dernières font partie d'accords passés lors de la construction et l'extension du réseau de tram ou pour le développement de la Genève internationale. Comme l'a indiqué la minorité, l'amendement du DCTI n'est pas à l'origine de sa position. Non, la minorité, confondant places de parkings habitants et d'entreprises avec places P+R et refusant de manière dogmatique toute infrastructure cherchant à résoudre les problèmes de mobilité en apportant une solution aux véhicules privés, se campe sur une attitude dangereuse pour le développement de notre canton. La minorité n'apporte en effet aucune solution pragmatique pour soulager le centre-ville du trafic privé et plus particulièrement du trafic pendulaire. Au surplus, par son attitude dogmatique, elle met en péril l'accord lié à l'extension du siège de l'OMC, extension qu'elle a pourtant soutenue lors du vote en Ville de Genève en novembre dernier. Enfin, par sa position, la minorité bloque également la construction de logements pour étudiants, logements au combien indispensables.

Parce que la majorité est cohérente et responsable, elle vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à soutenir le PL 10519 tel qu'amendé en commission permettant ainsi d'autoriser la construction du P+R de Sécheron ainsi que la route qui lui est liée. Par ce vote, au-delà d'un simple P+R, notre Grand Conseil tiendra les engagements pris avec l'OMC et résoudra, certes que partiellement, la crise du logement qui touche particulièrement les étudiants.

Projet de loi (10519)

autorisant la Fondation des parkings à financer la construction du parc relais « P+R Sécheron » de 430 places, sis sur les parcelles 4491, 5101, 5068, et 4606 de la commune de Genève, section Petit-Saconnex, à hauteur de 22 000 000 F, et instituant une garantie pour un prêt en sa faveur à cet effet et ouvrant un crédit d'investissement de 2 617 509 F pour la construction de la route de desserte pour la sortie du P+R Sécheron et du futur parking OMC sur l'avenue de la Paix

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu les articles 8 et 9 de la loi sur la Fondation des parkings, du 17 mai 2001,
décrète ce qui suit :

Chapitre I Engagements

Art. 1 Autorisation

La Fondation des parkings est autorisée à financer la construction du parc relais « P+R Sécheron » de 430 places, sis sur les parcelles 4491, 5101, 5068 et 4606 de la commune de Genève, section Petit-Saconnex, à hauteur de 22 000 000 F, dont au minimum 25% seront financés par ses fonds propres.

Chapitre II Garantie des emprunts

Art. 2 Garantie

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé à garantir par une caution simple le remboursement d'un prêt à hauteur de 16 500 000 F, y compris les frais d'acquisition, en faveur de la Fondation des parkings, pour la construction du parking désigné à l'article 1.

² Le montant résiduel de cette caution est mentionné en pied du bilan de l'Etat de Genève.

Art. 3 Appel de la garantie

Un appel de la garantie donne lieu à un arrêté du Conseil d'Etat publié dans la feuille d'avis officielle.

Art. 4 Rémunération de la garantie

Cette garantie fait l'objet d'une rémunération inscrite chaque année dans la loi établissant le budget administratif de l'Etat de Genève.

Art. 5 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

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.

Chapitre III Dispositions finales et transitoires**Art. 6 Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

Chapitre IV Crédit d'investissement pour la construction de la route de desserte pour la sortie du P+R Sécheron et du futur parking OMC sur l'avenue de la Paix

Art. 7 Crédit d'investissement

¹ Un crédit d'investissement de 2 617 509 F (y compris TVA et renchérissement est ouvert au Conseil d'Etat pour la construction de la route de desserte pour la sortie du P+R Sécheron et du futur parking OMC sur l'avenue de la Paix.

² Il se décompose comme de la manière suivante :

– construction partie 1, route	760 740 F
– construction partie 2, rampe avenue de la Paix	931 269 F
– adaptation lignes de contact CFF	65 500 F
– honoraires	310 000 F
– TVA 7,6 %	160 000 F
– renchérissement	160 000 F
– divers et imprévus	<u>230 000 F</u>
Total	2 617 509 F

Art. 8 Budget d'investissement

Ce crédit sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2011, sous rubrique 05.05.05.00.501.0.0000 L'exécution budgétaire de ce crédit sera suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 9 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 amortissement sont à couvrir par l'impôt.

Art. 10 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 concernés, l'amortissement est porté au compte de fonctionnement.

Art. 11 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.



Evaluations qualitative et quantitative de l'attractivité du P+R de Sécheron

Synthèse des résultats et conclusions

Carole Baud

**Avec la collaboration de Patrick Boillat, Valérie Piuz-
Loubier et Stéphanie Haas**

Sous la direction de Giuseppe Pini

Septembre 2005



SYNTHÈSE DES RÉSULTATS ET CONCLUSIONS

Le mandat réalisé par l'OUM (Université de Genève) avait pour but de réaliser une évaluation de l'attractivité du parking relais (P+R) de Sécheron à Genève. Pour ce faire, le travail s'est appuyé sur :

- une évaluation qualitative, d'une part en appliquant et en adaptant la matrice des facteurs de réussite des P+R préalablement définie par l'OUM¹ au P+R de Sécheron, d'autre part en se référant aux résultats de deux enquêtes, une enquête *in situ* et une enquête téléphonique, effectuées auprès des abonnés et ex-abonnés du P+R de Sécheron (**demande réalisée**) ;
- une évaluation quantitative, en analysant les flux origine-destination des pendulaires genevois, français, vaudois, jurassiens, neuchâtelois, bernois, fribourgeois et valaisans se rendant à Genève pour y travailler (**demande potentielle**), par le biais du recensement fédéral de la population 2000² pour les pendulaires suisses et de l'enquête réalisée aux frontières genevoises en 2002³ pour les pendulaires français.

Evaluation qualitative

L'évaluation qualitative de l'attractivité du P+R de Sécheron est globalement positive, hormis pour certains facteurs (14 évaluations positives ou très positives, contre 9 évaluations négatives).

Parmi les facteurs positifs, on peut signaler son excellente localisation par rapport au réseau TP, la qualité de la desserte TP, ou encore la bonne qualité de l'interface.

Quelques facteurs obtiennent une évaluation négative, qu'il s'agira de corriger (les possibilités alternatives de stationnement à proximité du P+R, la sécurité du parking en général, d'ajuster (la cohérence entre la taille du P+R et la capacité des voiries existantes, et le dimensionnement du parking) et/ou d'intégrer dans l'évaluation globale sur l'opportunité de réaliser le P+R (la proximité d'importants pôles d'emploi, l'important taux de stationnement privé à destination, la concurrence de l'offre P+R avec les lignes de TP desservant l'origine).

Evaluation quantitative

L'évaluation quantitative du P+R de Sécheron n'a concerné que la demande potentielle pour cette infrastructure. Elle n'a par conséquent pas traité les questions d'efficience économique et écologique du P+R de Sécheron.

Afin d'estimer la demande potentielle d'usagers du P+R de Sécheron, trois méthodes de calcul ont été employées et appliquées à trois hypothèses :

- la première hypothèse a considéré que le P+R de Sécheron aurait la même efficacité, autrement dit la même capacité à capter les pendulaires se rendant dans le centre de l'agglomération depuis l'extérieur, que la moyenne des P+R genevois. Le taux de capture des P+R genevois a été estimé à 2.8% des pendulaires se rendant dans les communes de Genève et Carouge depuis l'extérieur de ces deux communes (2514 abonnés du système P+R divisé par 89'875 pendulaires). Ce taux a ainsi été appliqué à l'ensemble

¹ BARBEY Julie (et al.), *Analyse des facteurs de réussite des parcs relais de Genève, rapport d'étude*, avril 2000.

² Office fédéral de la statistique (OFS), *Recensement fédéral de la population 2000*.

³ République et Canton de Genève, Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement (DIAE), Office des transports et de la circulation, Observatoire des déplacements, Plan régional des déplacements, *Enquête sur les déplacements aux frontières genevoises, Rapport de synthèse*, novembre 2002.

des pendulaires, estimé à 10'258 personnes, situés dans le couloir origine-destination du P+R de Sécheron. Le potentiel d'usagers du P+R de Sécheron s'élève ainsi, selon cette hypothèse, à 287 personnes ;

- la deuxième hypothèse s'est appuyée sur le calcul de l'intermodalité dans les flux pour le motif travail situés dans le couloir origine-destination du P+R de Sécheron. Elle est partie du principe que le P+R de Sécheron capture tous les pendulaires pratiquant l'intermodalité TI voiture – TP urbain dans ce couloir. Le potentiel d'usagers du P+R de Sécheron s'élève ainsi, selon cette hypothèse, à 283 personnes ;
- la troisième hypothèse a considéré que la demande potentielle du P+R de Sécheron pouvait être estimée par comparaison avec le P+R de Genève-Plage, en s'appuyant sur le calcul de son taux de capture. Le P+R de Genève-Plage a été choisi comme base de comparaison en raison de sa réussite commerciale (709 abonnés sur 900 places) et de sa localisation comparable à celle du P+R de Sécheron, mais côté rive gauche. Le taux de capture du P+R de Genève-Plage a été estimé à 8.07%. Toutefois, ce taux n'a pas été appliqué directement au P+R de Sécheron. En effet, des différences notables en termes d'infrastructures de transport distinguent les deux P+R et exercent très probablement une forte influence sur leurs demandes potentielles respectives. Ainsi, l'absence d'autoroute et de ligne ferroviaire, de même que le nombre d'itinéraires possibles pour accéder au centre plus restreint dans le couloir du P+R de Genève-Plage, limitent les alternatives de déplacement pour les pendulaires et accroissent son attractivité. Le taux de capture du P+R de Genève-Plage a donc été corrigé de façon à neutraliser notamment la concurrence du rail et de l'autoroute. Le taux de capture corrigé, estimé à 4.5%, a ensuite été appliqué aux 10'258 pendulaires situés dans le couloir origine-destination du P+R de Sécheron. Le potentiel d'usagers du P+R de Sécheron s'élève ainsi, selon cette hypothèse, à 461 personnes ;

La demande potentielle du P+R de Sécheron, déterminée par les trois méthodes de calcul et selon les trois hypothèses présentées ci-dessus, est donc comprise entre 283 et 461 pendulaires. Pour rappel, le P+R de Sécheron compte aujourd'hui 79 abonnés pour 110 places de stationnement.

Ces estimations ont été réalisées sur la base des comportements observés des pendulaires, tels que transcrits dans le Recensement fédéral de la population 2000 et l'enquête aux frontières genevoises 2002. Elles ne prennent donc pas en considération les facteurs suivants, susceptibles d'influencer la demande de mobilité pendulaire :

- évolution du nombre d'emplois en ville de Genève : entre 1985 et 2001, la ville a perdu 12'000 emplois (-7.8%) dans les secteurs secondaire et tertiaire ; dans le même temps, le reste du canton gagnait 32'933 emplois (+38.3%). Entre 1998 et 2001, la ville a cependant regagné 4'435 emplois (+15'086 pour le reste du canton)⁴. Mais les potentiels de croissance de l'emploi en ville de Genève semblent limités, en raison de la rareté des espaces disponibles à la construction. De plus, une forte croissance de l'emploi au centre n'aurait très probablement que des effets marginaux sur la demande de stationnement en parking d'échange dans le couloir origine-destination du P+R de Sécheron. Dans l'hypothèse d'une croissance de 10'000 emplois dans les communes de Genève et Carouge, et à supposer que tous ces emplois soient occupés par des personnes extérieures à ces deux communes, cette demande peut être estimée comme suit :
 - nombre d'emplois situés à Genève et Carouge occupés par des personnes résidant à l'extérieur des ces communes : 89'875⁵ ;
 - nombre de pendulaires situés dans le couloir origine-destination du P+R de Sécheron : 10'258, soit 11.4% des pendulaires extérieurs ;

⁴ Recensements fédéraux des entreprises 1985 à 2001.

⁵ Estimation des pendulaires travaillant dans les communes de Genève et Carouge mais résidant à l'extérieur de ces deux communes.

- nombre de nouveaux pendulaires situés dans le couloir origine-destination du P+R de Sécheron : $10'000 \times 11.4\% = 1140$ personnes ;
 - taux de capture moyen du système des P+R genevois : 2.8% ;
 - potentiel supplémentaire de clients du P+R de Sécheron : $1140 \times 2.8\% = 32$ personnes.
- évolution de la part des pendulaires travaillant en ville de Genève provenant de l'extérieur de la commune : entre 1990 et 2000, on a enregistré en ville de Genève une croissance de 3'032 pendulaires (+4.6%) en provenance d'une autre commune suisse⁶ ; dans le même temps, le nombre d'actifs occupés travaillant et résidant en ville diminuait de 1591 personnes (-2.4%)⁷ ;
 - modifications des conditions-cadres, telles que :
 - construction, dans le couloir du P+R de Sécheron, d'autres P+R ou P+Rail (Tuileries, Ferney, Grand-Saconnex) susceptibles de lui prendre des parts de marché ;
 - diminution du nombre d'abonnements vendus à des pendulaires dans les parkings publics du centre-ville, par des mesures réglementaires ou par une augmentation du différentiel entre le prix de l'abonnement P+R et celui des abonnements vendus aux pendulaires dans les parkings de centre-ville ;
 - maîtrise de l'offre de stationnement privée au centre-ville et de son utilisation par les pendulaires ;
 - mise en œuvre par diverses mesures des objectifs de la politique des transports afin de faire évoluer la répartition modale en direction du centre-ville.

Néanmoins, le potentiel du P+R de Sécheron semble limité. La réalisation de ce potentiel nécessitera des mesures de valorisation du P+R, de promotion de l'intermodalité et de réduction des capacités de stationnement au centre-ville (diminution des abonnements pour pendulaires). Cependant, la création de nouveaux P+R ou P+Rail dans le couloir du P+R de Sécheron devrait limiter sa demande potentielle. Dès lors, celle-ci aura du mal à franchir le seuil des 300 abonnés.

Enfin, d'autres éléments seront à considérer afin de juger de l'opportunité du projet de P+R à Sécheron, comme son coût de réalisation, ou la possibilité de capter les flux de pendulaires plus en amont de la ville.

- ➔ Au terme de l'évaluation qualitative du P+R de Sécheron, celui-ci a été jugé de manière globalement positive, notamment en raison de ses qualités de desserte en transports publics.
- ➔ Au terme de l'évaluation quantitative, il apparaît que son potentiel d'attractivité est limité et qu'il ne devrait pas excéder 300 personnes.

Genève, OUM, le 05.09.2005

⁶ Entre 1990 et 2000, la ville perd également 3'681 travailleurs frontaliers. Cette baisse s'explique toutefois par la conjoncture défavorable du début des années 90, qui a conduit au non-renouvellement de nombreux permis frontaliers.

⁷ Office fédéral de la statistique, Recensement fédéraux de la population 1990 et 2000, www.pendlerstatistik.admin.ch



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département des constructions et des technologies de l'information
Office du génie civil

Commission des travaux du 8 décembre 2009

DEMANDE D'AMENDEMENT

Présentée par le département des constructions et des technologies de l'information :

PL 10519 autorisant la Fondation des parkings à financer la construction du parc relais "P+R Sécheron" de 430 places, sis sur les parcelles 4491, 5101, 5068 et 4606 de la commune de Genève, section Petit-Saconnex, à hauteur de 22'000'000F, et instituant une garantie pour un prêt en sa faveur à cet effet

TEXTE

Titre **Projet de loi** autorisant la Fondation des parkings à financer la construction du parc relais "P+R Sécheron" de 430 places, sis sur les parcelles 4491, 5101, 5068 et 4606 de la commune de Genève, section Petit-Saconnex, à hauteur de 22'000'000F, et instituant une garantie pour un prêt en sa faveur à cet effet **et ouvrant un crédit d'investissement de 2 617 509 F pour la construction de la route de desserte pour la sortie du P+R Sécheron et du futur parking OMC sur l'avenue de la Paix**

Chapitre IV **Crédit d'investissement pour la construction de la route de desserte pour la sortie du P+R Sécheron et du futur parking OMC sur l'avenue de la Paix**

Art. 7 **Crédit d'investissement**

al. 1 Un crédit d'investissement de 2 617 509 F (y compris TVA et renchérissement est ouvert au Conseil d'Etat pour la construction de la route de desserte pour la sortie du P+R Sécheron et du futur parking OMC sur l'avenue de la Paix.

al. 2 Il se décompose comme de la manière suivante :

- construction partie 1, route	760 740 F
- construction partie 2, rampe avenue de la Paix	931 269 F
- adaptation lignes de contact CFF	65 500 F
- honoraires	310 000 F
- TVA 7,6 %	160 000 F
- renchérissement	160 000 F
- divers et imprévus	230 000 F
Total	2 617 509 F

Art. 8 **Budget d'investissement**

Ce crédit sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2011, sous rubrique 05.05.05.00.501.0.0000 L'exécution budgétaire de ce crédit sera suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 9 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 amortissement sont à couvrir par l'impôt.

Art. 10 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 concernés, l'amortissement est porté au compte de fonctionnement.

Art. 11 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.

Date de dépôt : 2 mars 2010

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M^{me} Morgane Gauthier

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des travaux a examiné ce projet de loi durant la semaine du sommet sur le climat de Copenhague. Alors qu'aujourd'hui personne ne peut nier que le réchauffement climatique est causé par l'homme, que toutes les actions en faveur du climat sont à prendre et que chacune et chacun d'entre nous a la possibilité d'agir pour avoir un comportement « climat compatible », la majorité parlementaire refuse d'allier les promesses électorales aux actes! Quasiment chaque parti représenté au Grand Conseil consacre une partie de son programme électoral plus ou moins importante à la protection de l'environnement. Ce sont des promesses électorales qui ne résistent pas à l'épreuve des faits.

Il est vrai que quand on aime on ne compte pas... mais tout de même, dans un canton aussi exigü que le nôtre, caser plus de deux mille quatre cents voitures dans un quartier en pleine mutation, au cœur de la ville, il n'y a que des amoureux sans raison qui peuvent le prôner!

Un serpent de mer... qui se mord la queue

Plusieurs crédits ont été déposés en amont de ce projet de loi, seul l'un d'eux a trouvé grâce aux yeux de la majorité bourgeoise du parlement : celui de l'aile dure de l'alliance gauche en 2002 ! Mais l'idée même de placer un parking au centre-ville est bien plus ancienne, bien avant la réalisation du tram 13, de la halte ferroviaire et de l'amélioration des dessertes de bus !

Les partisans de cet ouvrage ont quelques arguments sur les mesures de compensation prévues lors de l'accord conclu pour la réalisation du tram : les engagements de l'époque ont largement été respectés, la liste des places de stationnement prévues dans le quartier a été fournie à la commission. Il s'agit de **2013 places de parking prévues** (hors P+R) dans le quartier !

Les 430 places prévues par ce projet de loi qui doivent être destinées aux pendulaires ne le seront pas, et ce, pour plusieurs raisons :

- La première est que le P+R actuel qui propose 110 places n'est pas rempli : seuls 79 abonnés utilisent cette infrastructure.
- La seconde est qu'une fois que les automobilistes sont arrivés jusque là, ils n'estiment pas utile de se garer alors que leur destination (urbaine) est toute proche, après de longues attentes dans les bouchons, poser sa voiture pour prendre le tram n'est plus une utilité.
- La troisième est qu'en commission, certains commissaires estimant qu'effectivement un P+R à cet endroit est absurde imaginent déjà transformer cet ouvrage en parking pour les habitants. Mais les logements construits par la Ville de Genève ont un ratio de places largement suffisant : quatre-vingts places pour nonante-huit logements !!!

L'échec de ce P+R est programmé ! La minorité se positionne en faveur des parkings d'échange mais dans les lieux qui ont du sens : en périphérie de la ville et du canton.

Une évaluation qui a du sens

En 2005, l'observatoire universitaire de la mobilité a produit un rapport à propos des évaluations qualitative et quantitative de l'attractivité du P+R de Sécheron. Les conclusions sont évidemment tempérées mais les éléments négatifs relevés nous semblent importants :

Le taux de 'capture' est très faible.

« Le potentiel du P+R semble limité ». (p. 4)

Il faudrait capter les flux plus en amont de la ville.

« Au terme de l'évaluation quantitative, il apparaît que son potentiel d'attractivité est limité et qu'il ne devrait pas excéder 300 personnes ».

Les conclusions sont tellement explicites qu'il ne nous paraît pas imaginable d'accepter ce PL. Des P+R en amont, le long de la ligne de chemin de fer et de taille réduite, nous semblent totalement acceptables.

La cerise sur le gâteau

Pour terminer ce rapport de minorité, il ne nous semble pas inopportun de relever que cette garantie pour la Fondation des parkings est assortie d'un crédit d'investissement, payé par l'Etat, pour financer les routes d'accès.

Il semble que, lors du dépôt de ce projet de loi, les auteurs aient négligemment oublié que les voitures entrent et sortent de cet endroit et qu'aucune route ne permet d'y aller. Il a donc fallu un micmac législatif, inédit, pour combiner cet ouvrage inutile à un crédit oublié.

Heureusement que les emplâtres sur les jambes de bois ont de beaux jours devant eux.

Pour conclure, Mesdames et Messieurs les députés, la minorité de la commission des travaux vous propose de refuser fermement un projet inutile, coûteux et pas compatible avec la protection de l'air et du climat.