

*Date de dépôt : 2 septembre 2008*

## **Rapport**

**de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'étude de 4 615 000 F en vue de la construction d'un bâtiment scolaire pour l'enseignement secondaire postobligatoire à Frontenex, la réalisation d'un parking P+R et le transfert des activités sportives du terrain des Fourches sur le site de Belle-Idee à Chêne-Bourg**

*Rapport de majorité de M<sup>me</sup> Ariane Reverdin (page 1)*

*Rapport de première minorité de M. Damien Sidler (page ?)*

*Rapport de seconde minorité de M. Alberto Velasco (page )*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M<sup>me</sup> Ariane Reverdin**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

#### **Description du site**

Le site réservé à l'implantation du collège et du P+R est délimité par le chemin de la Gradelle au nord, la route de Vandœuvres à l'ouest, le chemin de Grange-Canal au sud et les limites parcellaires à l'est.

Le périmètre d'une surface totale de 19 448 m<sup>2</sup> comprend les parcelles N° 1362 et N° 1683. Celles-ci offrent respectivement une surface brute de 17 436 m<sup>2</sup> et 2 012 m<sup>2</sup>. Elles sont propriété de la Ville de Genève (parcelle N° 1362) et de l'Etat de Genève (parcelle N° 1683).

Le site est actuellement occupé par un terrain de football (terrain des Fourches), une buvette avec vestiaires en sous-sol, un parking et un terrain de

handball servant de piste d'entraînement et de compétition pour des voitures « modèles réduits » télécommandées.

Un chalet, le chalet Cayla, occupe la parcelle N° 1683. Il figure dans l'image directrice comme élément dont la valeur patrimoniale ne justifie pas à elle seule sa préservation.

Le site est bordé de l'autre côté du chemin de Grange-Canal par une école primaire et un centre sportif.

Au sud, on trouve la propriété Patry, une ancienne maison de maître au sein d'un vaste espace vert. Lié à l'espace public du futur collège, l'ensemble formera un parc public.

## ANNEXE 1

Périmètre d'implantation



Juin 2007

29

## **Parking Relais (P+R)**

### *Programme et financement*

La construction d'un parking relais est prévue sur les mêmes parcelles dévolues au collège.

Sa capacité a été fixée à 300 places et l'accès se fera depuis la route de la Gradelle via le prolongement du chemin de Grange-Canal.

En juillet 2002, la direction de l'aménagement du territoire a mandaté un bureau d'architectes afin d'étudier les conditions nécessaires pour une véritable qualité du futur quartier de la Tulette.

Le rapport final d'étude a été remis en février 2004 et il mentionnait concernant le P+R que cet ouvrage devait être enterré.

Dans le cadre de l'étude de faisabilité relative à l'implantation des bâtiments du collège, une approche a été faite afin de réaliser ce parking sous le bâtiment principal du collège. Cette solution n'a, pour le moment, pas été retenue.

Ce parking peut s'implanter en dehors de l'assiette du bâtiment principal du collège permettant de réaliser au-dessus de celui-ci soit les terrains de sports, soit les salles d'éducation physique.

Seule une étude plus approfondie permettra de prendre une décision.

Dès les premières réunions avec les représentants de la Fondation des parkings, ceux-ci ont demandé que le P+R soit construit en élévation ou semi-enterré, et ce pour des raisons de coût. En effet, le coût supplémentaire pour une construction enterrée par rapport à une construction en élévation est de l'ordre de 6 000 000 F pour un parking de 300 places.

Il s'est vite avéré que la construction d'un parking en élévation allait péjorer la surface de terrain mise à disposition pour la réalisation du collège.

En effet, la surface totale des parcelles est d'environ 19 500 m<sup>2</sup>. Certaines contraintes exigent par exemple le maintien d'une grande partie de la végétation existante. Si l'on y ajoute la surface d'environ 2500 m<sup>2</sup> au sol pour la construction d'un parking en élévation, l'espace restant pour la construction du collège, des salles de gymnastique et des équipements sportifs, s'amenuise fortement, d'autant plus qu'il y a lieu de prévoir sur le site environ 400 places pour les deux-roues.

## **Transfert des activités sportives du terrain des Fourches sur le site de Belle-Ideé à Chêne-Bourg**

Afin de pouvoir réaliser un collège sur le site des Fourches à Frontenex, occupé actuellement par un centre sportif (terrain de football, piste d'automodélisme, buvette et vestiaires), le Conseil administratif de la Ville de Genève a admis le principe de ce transfert et demande un échange foncier  $m^2$  contre  $m^2$  entre la parcelle N° 1362 (terrain de sports des Fourches) propriété de la Ville de Genève et la surface de terrain nécessaire aux transferts des activités sportives sur le site de Belle-Ideé, dont les parcelles sont propriétés de l'Etat de Genève.

Cet échange devra obtenir l'accord du Conseil municipal de la Ville de Genève.

Concernant la piste d'automodélisme, l'Etat de Genève s'est engagé, vis-à-vis de la Ville de Genève, à trouver un site de substitution.

## **Programme des locaux**

*Enseignement général : 2880 m<sup>2</sup>, soit 38 salles sèches et 7 salles multimédias :*

- sciences : 1260 m<sup>2</sup> soit 15 salles d'enseignement et locaux d'appui;
- activités artistiques : 600 m<sup>2</sup>, soit 7 salles d'enseignement;
- salles d'éducation physique et locaux annexes : 1960 m<sup>2</sup>;
- centre de documentation : 710 m<sup>2</sup>;
- administration de l'école et locaux maîtres : 875 m<sup>2</sup>;
- auditoire de 300 places : 390 m<sup>2</sup>;
- cafétéria : 480 m<sup>2</sup>;

Soit un total de 9155 m<sup>2</sup>.

DEPARTEMENT DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE  
Service technique

**PROGRAMME**  
**COLLEGE DE FRONTENEX**

Effectif 850 élèves

N° Local	Catégories	nb	surface / m2 nets		
			local	ss-tot	total
<b>ENSEIGNEMENT GENERAL</b>					<b>2880</b>
1.01	Salle de cours 24 places	32	60	1920	
1.02	Salle de cours 48/60 places	2	100	200	
1.03	Salles de séminaire 18 places	4	40	160	
1.04	Salle multimédia 24 places	7	80	560	
1.05	Bureau de disciplines	2	20	40	
<b>SCIENCES</b>					<b>1260</b>
2.01	S. polyvalente de sciences	9	60	540	
2.02	S. polyvalente de sciences	2	80	160	
2.03	Préparation biologie	1	40	40	
2.04	Laboratoire physique (y c. zone aveugle)	1	80	80	
2.05	Préparation physique	1	80	80	
2.06	Laboratoire chimie	3	80	240	
2.07	Préparation chimie	1	60	60	
2.08	Dépôt de sciences	3	20	60	
<b>ACTIVITES ARTISTIQUES</b>					<b>600</b>
3.01	Salle de dessin	2	80	160	
3.02	Atelier A.C. / Modelage / Gravure	3	80	240	
3.03	Salle image et média	1	80	80	
3.04	Dépôt	2	20	40	
3.05	Salle de musique	1	80	80	
<b>EDUCATION PHYSIQUE</b>					<b>1960</b>
4.01	Salles de gymnastique (16x30/7)	3	480	1440	
4.02	Local matériel	3	80	240	
4.03	Salle musculation	1	60	60	
4.07	Vestiaire-bureau maîtres y compris infirmerie	1	40	40	
4.08	Groupe vestiaire-douches élèves	3	60	180	
4.09	Mur de grimpe	1	0	0	
<b>CENTRE DE DOCUMENTATION</b>					<b>710</b>
5.01	Bibliothèque + médiathèque	1	360	360	
5.02	Bureau bibliothèque	1	30	30	
5.03	Salles de travail	3	40	120	
5.04	Salles multimédia	2	40	80	
5.05	Salle de cours 24 places	2	60	120	

DEPARTEMENT DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE  
Service technique

**PROGRAMME**  
**COLLEGE DE FRONTENEX**

Effectif 850 élèves

N° Local	Catégories	nb	surface / m2 nets		
			local	ss-tot	total
	<b>ADMINISTRATION</b>				<b>495</b>
6.01	Direction	1	40	40	
6.02	Secrétariat direction	1	15	15	
6.03	Secrétariat -réception	1	60	60	
6.05	Comptable	1	15	15	
6.06	Bureau gestion	1	30	30	
6.07	Bureau doyen	6	15	90	
6.08	Bureau-parloir y c. serv. rempl.	2	15	30	
6.10	Infirmierie	1	20	20	
6.11	Parloir	1	20	20	
6.12	Local photocopies secrétariat	1	15	15	
6.13	Bureau conseiller social + accueil	1	20	20	
6.14	Salle de conférences	1	100	100	
6.15	Economat	1	40	40	
6.16	Economat (sous-sol)	1	60	s-s	
6.17	Archives (sous-sol)	1	60	s-s	
	<b>LOCAUX PROFESSEURS, ASSISTANTS, ET ELEVES</b>				<b>380</b>
7.01	Salle des maîtres	1	140	140	
7.02	Salle de travail	1	40	40	
7.03	Local informatique maîtres	1	40	40	
7.04	Local photocopies maîtres	1	20	20	
7.05	Atelier assistants techniques	1	40	40	
7.06	Atelier MAV + TIC	1	60	60	
7.07	Locaux élèves	2	20	40	
	<b>AUDITOIRE</b>				<b>390</b>
8.01	Auditoire 300 pl.	1	350	350	
8.05	Dépôt matériel	1	40	40	
	<b>CAFETERIA</b>				<b>480</b>
9.01	Réfectoire 200 pl.	1	300	300	
9.02	Cuisine + self service	1	120	120	
9.03	Dépôts	1	15	15	
9.04	Bureau	1	10	10	
9.05	Chambre froide	3	5	15	
9.06	Vestiaires, douches, WC	2	10	20	

DEPARTEMENT DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE  
Service technique

**PROGRAMME**  
**COLLEGE DE FRONTENEX**

Effectif 850 élèves

N° Local	Catégories	nb	surface / m2 nets		
			local	ss-tot	total
	<b>DIVERS</b>				
10.01	10-20 zones travail ouvertes, dans circulations (pts groupes)				
10.02	700 casiers étudiants				
10.03	Appartement du concierge de 80 m2				
10.04	Locaux techniques et de nettoyage (min. 10m2 à chaque étage)				
10.05	Locaux techniques (en sous-sol)				
10.06	Monte-charge				
10.07	Local matériel jardinier (donnant sur l'extérieur)				
10.08	Stockage 25 m2 min.				
10.09	Local nettoyage gym (auto-laveuse) 8 m2				
10.10	Benne dans fosse extérieure				
	<b>AMENAGEMENTS EXTERIEURS</b>				
11.01	- 3 surfaces en dur 15 x 32 m (basket, tennis, volley)				
11.02	- 1 piste de course 100 x 4,8 m				
11.03	- 1 piste de saut en longueur ( fosse 7 x 5 m en bout de piste de course ou avec piste indépendante 40 x 3,6 m)				
11.04	- 1 aire de lancer du poids 17 x15 m				
11.05	- parking 2 roues				
11.06	- parking voitures				
11.07	- surface de préau				
	<b>TOTAL</b>				<b>9155</b>



## Crédit d'étude

### Art. 1 Crédit d'étude en vue de la construction d'un bâtiment scolaire pour l'enseignement postobligatoire à Frontenex

<sup>1</sup> Un crédit d'étude de 3 818 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de la construction d'un bâtiment scolaire pour l'enseignement postobligatoire à Frontenex sur la commune de Chêne-Bougeries.

<sup>2</sup> Le montant indiqué à l'alinéa 1 se décompose de la manière suivante :

– Frais d'étude	3 548 000 F
– TVA (7,6%)	270 000 F
– Renchérissement	<u>0 F</u>
<b>Total</b>	<b>3 818 000 F</b>

### Art. 2 Crédit d'étude pour la réalisation d'un parking P+R (participation financière sur le surcoût pris en charge par l'Etat de Genève)

<sup>1</sup> Un crédit d'étude de 446 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de la construction d'un parking relais (P+R) à Frontenex.

<sup>2</sup> Le montant indiqué à l'alinéa 1 se décompose de la manière suivante :

– Frais d'étude	414 500 F
– TVA (7,6%)	31 500 F
– Renchérissement	<u>0 F</u>
<b>Total</b>	<b>446 000 F</b>

### Art. 3 Crédit d'étude pour le transfert des activités sportives du terrain des Fourches sur le site de Belle-Ideé à Chêne-Bourg

<sup>1</sup> Un crédit d'étude de 351 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour le transfert des activités sportives du terrain des Fourches sur le site de Belle-Ideé à Chêne-Bourg.

<sup>2</sup> Le montant indiqué à l'alinéa 1 se décompose de la manière suivante :

– Frais d'étude	326 000 F
– TVA (7,6%)	25 000 F
– Renchérissement	<u>0 F</u>
<b>Total</b>	<b>351 000 F</b>

La Commission des travaux s'est réunie à 6 reprises et a délibéré sur le projet de loi 10210.

M. le Conseiller d'Etat Mark Muller précise que le projet présenté ici est un crédit d'étude.

Les estimations du SRED du DIP identifient pour la rentrée 2012 une forte augmentation des effectifs dans le postobligatoire, d'où le besoin d'un nouveau collège.

Le collège, qui sera situé sur le site de Frontenex, est destiné à accueillir 850 élèves. Un P+R y sera adjoint. En principe, les P+R sont financés par la fondation des parkings et non par l'Etat, mais ici, en raison de la situation du plateau de Frontenex qui offre un espace relativement serré, le P+R sera enterré sous le collège.

La fondation des parkings souhaitait plutôt un P+R hors sol pour des raisons financières. La solution trouvée fut un cofinancement ; en effet, l'Etat finance le surcoût dû à l'enterrement du P+R.

Un troisième volet mineur du projet est l'échange de terrain avec la Ville de Genève, car le projet occupe un terrain de foot appartenant à la Ville. En échange, l'Etat de Genève cède un terrain à Mon-Ideé afin que la Ville y conserve un terrain de foot.

M. Bonhôte, architecte, présente l'étude de faisabilité du projet du collège et du P+R. Il présente ensuite la situation du site. Au niveau du trafic, une importante pénétrante de Genève depuis Vandœuvres passe à proximité. La parcelle sur laquelle est prévue la construction appartient en majorité à l'Etat de Genève et est située principalement sur la commune de Chêne-Bougeries. Le site est actuellement occupé par les terrains de foot de la Ville ainsi que par un parking servant aux courses de modèles réduits et d'un bâtiment, le chalet Cayla, voué à disparaître. En fait, la seule contrainte réside en une station transformatrice des SIG. La zone d'habitation autour du site est vouée à se densifier.

M. Bonhôte présente ensuite la situation des transports autour du projet. Actuellement, un parking existe sur le site, et les bus 9 et 33 passent du chemin de la Gradelle à la route de Vandœuvres. Dans le futur, il est prévu que les bus empruntent le chemin de Grange-Canal où une traverse est à créer pour redescendre par le chemin Frank-Thomas vers la ville.

La route de Frontenex serait alors réservée au trafic carrossable privé. Une contrainte importante est la localisation de l'entrée au site par les voitures, qui ne peut se faire qu'en un seul point indiqué sur le plan. Par ailleurs, le site abrite un cordon boisé à maintenir, ce qui limite les

possibilités d'aménagement. Le programme du projet est l'installation d'un collège de 850 élèves, de 7300 m<sup>2</sup> de locaux, de 13'400 m<sup>2</sup> de surface de plancher totale et de cinq étages au maximum sur le rez-de-chaussée. Différents équipements extérieurs sont prévus, dont des équipements de sport et un parking pour les deux-roues de 400 places. Enfin, le P+R devra contenir 300 places.

M. Steffen remercie la commission de l'accueillir. Il indique que le bâtiment dont il est question est le quatrième prévu afin de répondre à l'augmentation d'effectif au postobligatoire. Il est vrai que le SRED demande beaucoup de nouvelles constructions et également de bâtiments provisoires afin de pallier le manque de locaux. A la rentrée 2005, il y en a eu trois, ce qui a permis d'absorber l'augmentation d'effectif pour 2005. En 2006, la surélévation de l'ECG Henri-Dunant a permis d'absorber l'augmentation d'effectif de cette école et pour la rentrée 2007, l'augmentation de la filière gymnasiale a pu être absorbée par des travaux au collège Rousseau. De manière générale, les besoins en bâtiments augmentent. Actuellement, tous les bâtiments postobligatoire sont saturés ; la surélévation faite à Henri-Dunant a été immédiatement remplie par les élèves.

En ce qui concerne la maison Patry, M. Bonhôte nous informe que cette maison sera conservée vu son intérêt patrimonial.

Un commissaire propose de construire le P+R plus en amont tout en y prévoyant plus de places. Elle note que le P+R prévu est quasiment situé en ville. Elle souhaite que la commission réfléchisse à ce problème en relation avec les nouveaux terrains de sport, qui vont eux aussi générer un important trafic. Sur la question du collège, il demande si certains efforts ne pourraient pas être faits dans le sens d'une rationalisation de l'établissement.

Un commissaire demande par ailleurs si la suppression des terrains de foot à Frontenex a été coordonnée avec les utilisateurs. Une dizaine de clubs utilisent en effet ces terrains. Ont-ils été intégrés dans les réflexions ?

Un commissaire exprime son étonnement de voir construire un P+R dans ce qui sera un nouveau quartier de la ville, sachant que l'on se situe à 500-800 m de la gare des Eaux-Vives. La volonté exprimée au moment des débats concernant la traversée de la rade de mettre les P+R en ceinture de la ville doit être concrétisée.

M. Andrié répond que les terrains de Frontenex appartiennent à la Ville, ainsi que le terrain en face des Fourches. La Ville de Genève manque de terrains et c'est pour cela que le projet prévoit la construction d'un deuxième parking. Ces terrains devront d'ailleurs être construits en synthétique afin de

pouvoir être utilisés par tous les temps. La Ville participera au surcout engendré par ce dernier point.

M. le conseiller d'Etat Charles Beer rappelle que dans les grands échéanciers en 2001, la construction de deux CO ainsi que de deux établissements pour le postobligatoire était prévue. A ce jour, l'ECG Aimée-Stitelmann est entrée en scène, mais le second établissement prévu pour la rentrée 2007 n'a pas encore été réalisé. Du retard a été pris sur ces travaux pour de multiples raisons, entre autres à cause de la réalisation d'un étage supplémentaire à l'ECG Henri-Dunant et de l'utilisation de pavillons provisoires. Aujourd'hui le DIP est confronté à l'actualisation du besoin d'infrastructures et aux opérations permettant d'y faire face. Il existe deux échéances importantes à ce niveau. D'une part, l'ECG, qui a connu une explosion de ses effectifs. Ceux-ci ont augmenté de près de 20% en trois ans et les deux bâtiments existants sont arrivés à saturation.

M. Beer indique que l'enseignement postobligatoire subit une augmentation considérable. Entre la rentrée 2003 et la rentrée 2012, les effectifs sont passés de 18 205 élèves à 21 750 élèves, ce qui représente une augmentation de plus de 20%. Cette augmentation s'explique d'une part par la croissance démographique, et d'autre part par l'effet de rétention du système. La durée de vie d'un élève dans le système scolaire est aujourd'hui plus grande qu'hier.

M<sup>me</sup> Perucchi-Graf souligne que certains problèmes existent néanmoins au niveau de la construction des bâtiments, car le bâtiment de Sismondi est attendu depuis un certain nombre d'années et la construction du bâtiment de Frontenex aurait dû s'ouvrir l'année passée. Les demandes ont pourtant été faites au bon moment. La demande du bâtiment de Frontenex a été faite il y a sept ans, et le projet en est seulement au crédit d'étude. Si les besoins en termes de filières ne sont pas toujours clairs, les besoins relatifs aux effectifs globaux sont annoncés.

Elle note que ces deux paramètres (« transformabilité » du bâtiment et extension possible) pourraient être intégrés au programme du concours.

Le président, M. Cavaleri, demande pourquoi la capacité en nombre de places du P+R de Frontenex n'est pas plus importante et quelle est la raison de l'implantation du P+R à cet endroit ?

M. Gesseney répond que dans la perspective du projet de CEVA, l'intérêt d'un P+R était évident. Dans les deux couloirs qui entourent le CEVA se situent d'une part le P+R de Genève-Plage et d'autre part, du côté de Thônex, les P+R de Moillesulaz et de Frontenex. De plus, un P+R au carrefour des Chasseurs est envisagé, à la confluence de la route nationale qui va dans le

Chablais français et de celle qui contourne Annemasse. En réalité, des réflexions sont conduites depuis un certain temps sur ces secteurs transfrontaliers. A ce propos, un document intitulé « Plan d'actions des parkings-relais » a été transmis le 10 janvier 2007. Il porte sur l'échéance 2007-2010, comme par ailleurs les plans de transports collectifs. Ce plan comprend les réalisations à effectuer dans cette période aussi bien que les projets à mettre en place. Le projet du P+R de Frontenex-Tulette y est déjà mentionné avec son chiffrage de 300 places. M. Gesseney explique que la gare du CEVA comprendra deux niveaux de services ; le train régional et le régional express. Ce dernier a une grande importance, car il desservira les gares les plus importantes de l'axe Genève-Lausanne, ce qui permettra entre autres de rejoindre l'EPFL en un temps très acceptable. Cela démultiplie l'intérêt de la gare. Il était exclu de prévoir un P+R à la gare des Eaux-Vives en raison de l'engorgement du tissu urbain à cet endroit. Le P+R a donc été envisagé en amont. Le site de Frontenex a été choisi car il correspond à la confluence de plusieurs lignes de TPG (la ligne 9 sur la route de la Gradelle, qui sera « boostée » dans le cadre de MICA et qui continuera vraisemblablement jusqu'à la Gériatrie et Puplinges, et les lignes A et 33 sur la route de Vandœuvres). Toutes les lignes seront déviées pour passer par Frank-Thomas et par la gare des Eaux-Vives. C'est cette déviation qui assurera une liaison à fréquence élevée entre le P+R et la gare. Le dimensionnement du P+R a été prévu pour répondre aux besoins de la gare du CEVA en fonction du nombre de places restantes dans le train à la hauteur de la gare des Eaux-Vives. L'intérêt de ce P+R est de capter des gens en provenance de la route de Vandœuvres, puisque beaucoup de gens qui viennent par le chemin de la Gradelle seront susceptibles de prendre le train à la gare de Chêne-Bourg, du moins pour la desserte cantonale. Le P+R n'a pas été prévu plus en amont car alors la desserte TPG y serait effectuée avec une fréquence « campagne » en raison de la faible densité de population. Dès lors, la capacité d'attirer des gens serait réduite. L'endroit envisagé dans le projet de loi est à ce titre idéal. Le projet d'agglomération a confirmé ces hypothèses. Elles sont maintenant reprises dans une étude en cours au sein du DPTR, organisme transfrontalier. Il y a un mandat commun aux Genevois (entre autres M. Grasset, ingénieur-conseil) et aux Français (société Kalia) pour procéder à cette réévaluation. Le document distribué par M. Gesseney (carte en annexe) est tiré de cette étude. Par ailleurs, la fondation des parkings a émis le souhait que le P+R soit susceptible d'être utilisé autant que possible pour des affectations complémentaires, ce qui est de plus en plus difficile à réaliser à mesure que l'on s'éloigne du centre-ville. Dans le cas de P+R de Frontenex, la chance est d'avoir un centre sportif et un complexe scolaire à proximité, ce qui augmente les chances de rentabiliser l'ouvrage.

M. Gesseney conclut en disant que ce P+R tel qu'il est prévu dans le projet de loi est d'une taille adéquate et que sa localisation est bonne.

Un commissaire estime qu'il serait étonnant que les utilisateurs de la gare du CEVA utilisent ce P+R, situé à une certaine distance (près de 1 km). Si le P+R est destiné à réduire le nombre de pendulaires, la capacité prévue est insuffisante. La capacité prévue couvre à peine les besoins actuels, sans compter les besoins futurs. Il faudrait donc quasiment le double de places. Il ajoute que du moment que le P+R doit être construit, l'augmentation du nombre de places ne devrait pas coûter beaucoup plus cher.

M. Gesseney note qu'il n'y aura pas de places de parking à la gare des Eaux-Vives, donc les gens iront au P+R Frontenex, qui sera desservi par quatre lignes TPG, ce qui assurera un transfert immédiat vers la gare. Concernant le trafic, il est d'environ 15'000 véhicules par jour sur la route de Frontenex. Cela ne signifie pas que l'on peut capter sur les TPG ! Les gens qui font l'intégralité du parcours sont souvent dans des pourcentages étonnamment faibles. Le P+R vise plutôt les heures de pointe, qui représentent pour la route de Frontenex environ 10% du trafic journalier. Sur ce nombre, beaucoup ont une place de parking à l'arrivée, ce qui fait que l'on ne peut pas les capter. Il ajoute que les gens logeant sur la ligne de transport en commun urbaine n'auront pas accès au P+R, ce qui découle du bon sens, car ils auraient pu prendre la ligne de TPG pour atteindre la gare ou le centre. Il ne sert donc à rien de surdimensionner ce P+R. Il ajoute finalement que la gêne occasionnée au collègue n'est pas négligeable et qu'il faut en tenir compte lorsque l'on songe à augmenter la capacité du P+R. L'OCM estime que pour ces raisons, le dimensionnement du P+R est correct. Elle note que ce P+R est déjà quasiment en ville, et évoque que l'idée d'un P+R situé en amont, vers la zone de Thônex-Chêne-Bourg, n'aurait pas été plus appropriée compte tenu du développement des terrains sportifs vers Belle-Idée et le CO de la Seymaz, qui aurait l'avantage de le situer à proximité de MICA. Il existe un trafic très important qui provient d'une zone bien en amont.

M. Gesseney répond que ces gens habitent le long de la ligne du 9 et que des instructions seront clairement données pour ne pas attribuer de places de P+R à des gens habitant le long d'une ligne de TPG urbaine.

Un commissaire estime que le P+R prévu de 300 places ne changera absolument rien à la donne régionale au niveau du trafic. Il ne comprend pas le raisonnement consistant à dire que les places de ce P+R ne seront pas attribuées à des personnes habitant le long de la ligne du bus 9 et à les attribuer à des gens de Vandœuvre et de Coligny, qui se situent le long des lignes de bus A (Coligny) et 33 (Vandœuvre). L'OCM sort-elle de sa réflexion les lignes non urbaines ? Dans ce cas, ne vaudrait-il mieux pas

développer ces lignes à une cadence urbaine afin de répondre à l'extension de la ville ? De toute manière, il ne comprend pas la logique sous-jacente à ce P+R de 300 places.

M. Andrié explique que le crédit d'étude comprend le devis général et l'autorisation, mais pas les soumissions. Les appels d'offres sont faits après le vote du crédit de construction. Il passe ensuite en revue le document concernant le coût du crédit d'étude pour le collège de Frontenex. La surface du programme utile, transmise par le DIP, y est de 9155 m<sup>2</sup> auxquels s'ajoute un appartement de concierge. Pour arriver à calculer la surface brute, on multiplie cette surface par 1,9, ce qui donne une surface brute de 17 600 m<sup>2</sup>. Il faut ensuite multiplier cette surface brute par 4,9 pour obtenir le volume SIA. Les coefficients appliqués sont une moyenne des coefficients habituellement prescrits, et ils seront imposés comme maximal dans le concours d'architecture à un degré. Ensuite, le coût estimatif (y compris les honoraires) par CFC est explicité. Les chiffres présentés sont obtenus par rapport aux données de référence. La dernière donnée est le collège Stitelmann, qui va être terminé dans deux mois et demi. Entre les coûts votés pour le collège Stitelmann et aujourd'hui, l'indice genevois de coût de construction a augmenté de 8,7%. Pour le présent projet, un taux plus faible a été appliqué (2%) pour le CFC 2 et 3. On est donc au-dessous de Stitelmann, qui était déjà un des collèges les meilleurs marché. Ces prix seront tenus, puisqu'ils seront imposés lors du concours d'architecture.

M. Andrié explique qu'à l'annexe 4, se trouve une récapitulation finale qui prend en compte les 2 570 000 F des honoraires d'étude des mandataires, les honoraires gérés par le DCTI et les frais secondaires, ce qui donne un total de 2 878 000 F, auquel est appliqué un coefficient de 4% pour les divers et imprévus. Le total est de 2 998 000 F, soit environ 8% du coût de construction. Enfin, le concours d'architecture à un degré, qui comprend le montant des mentions et prix ainsi que les membres du jury externes, s'élève à 550 000 F. Le coût du crédit d'étude est donc de 3 818 000 F pour le collège, chiffre que l'on retrouve dans le projet de loi.

M. Andrié répond que l'échange de terrains a été discuté avec la Ville. Il y a d'abord eu une lettre du Conseil d'Etat au Conseil administratif, qui a donné son accord. Il note que ce projet sera effectué sous réserve du vote positif du Conseil municipal, ce qui est également mentionné dans le projet de loi. L'échange de la première partie de terrain sera de 12 000 m<sup>2</sup>. Il rappelle que la Ville de Genève a l'intention de construire un deuxième terrain d'entraînement, plus petit, ce qui portera l'échange à près de 20 000 m<sup>2</sup>. Concernant le programme sportif du transfert, des discussions ont eu lieu entre M. Andrié et le service des sports. Le DCTI s'est battu pour que la Ville

prenne en charge la moitié du surcoût de l'installation de surface synthétique sur le terrain.

M. Andrié note en outre que peu de parkings sont prévus. Cette question entraîne toujours une vive discussion entre l'OCM et les utilisateurs et communes concernées. Actuellement, deux places de véhicules-service et quinze places de véhicules-usagers sont prévues, plus trente places pour les spectateurs. De plus, 55 places sont disponibles sur le parking de la Seymaz, qui se situe à moins de 200 m. En fin du chapitre 8 du projet de loi, le texte dit que « des solutions concrètes en matière de parcage devront être trouvées et être avalisées par toutes les entités concernées ». En effet, les communes de Thônex et de Chêne-Bourg sont très réticentes à ce nombre de places de parking.

Le DCTI va donc continuer à essayer d'obtenir des places de parking supplémentaires auprès de l'OCM, faut de quoi les communes pourraient s'opposer au projet.

Un commissaire estime que l'on ne peut pas voter non au collège, dont la nécessité est évidente, mais elle regrette que le projet soit lié à des questions d'aménagement et de mobilité. Elle n'a pas trouvé d'autres exemples de parkings de telle ampleur liés à des écoles. Ici, l'entrée du parking sera à proximité de l'esplanade scolaire, ce qu'elle regrette vivement. C'est un précédent regrettable dont il faut se soucier pour l'avenir.

Un commissaire trouve que ce P+R est mal placé, car il est situé à la jonction des routes de la Gradelle et de Vandœuvres, où il y a tous les matins des embouteillages énormes qui vont aujourd'hui presque jusqu'à Vandœuvres. Un P+R situé là serait inadéquat et créerait encore plus d'embouteillages. Ce P+R doit être situé en amont, c'est-à-dire vers Belle-Idée ou la Gériatrie.

Les P+R construits sur la périphérie devraient avoir une capacité d'environ 2000 à 3000 places. Dans ce projet de loi, le parking prévu est d'une capacité de 300 places.

Le parking prévu ici ne mérite donc pas la qualification de P+R, ou alors il faut l'appeler P+R « local » ou « régional ». Son objectif n'est clairement pas de fixer les pendulaires et il ne résoudra pas le problème de circulation dans la zone. Ce P+R doit être ouvert aux gens de la région désireux de descendre en ville pour deux ou trois heures.

Un commissaire rappelle que la commission avait déjà discuté de l'opportunité de mettre des parkings dans les écoles, et que finalement les parkings avaient été admis dans l'idée qu'ils seraient réservés aux professeurs « voltigeurs », se déplaçant d'un établissement à l'autre. Il avait été établi que



si l'on augmentait la capacité des parkings, on entrerait dans une spirale infernale, car les gens empruntaient de plus en plus leur voiture et n'étaient plus incités à prendre les transports en commun. Dans le cas présent, ce parking a peu de justification. Il serait cependant intéressant d'avoir un P+R en amont.

M<sup>me</sup> Perucchi-Graf précise que le parking prévu n'est absolument pas destiné aux enseignants.

Le président procède ensuite au vote d'entrée en matière sur le projet de loi 10210.

### **Vote d'entrée en matière sur le projet de loi 10210**

Pour : 14 (1 MCG, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC, 3 S, 2 Ve)

Contre : –

Abstentions : –

M. Drème de la Fondation des parkings rappelle dans un premier temps que la Fondation des parkings est un organe opérationnel qui répond aux directives en matière de stationnement du Département du territoire au travers de l'OCM. Son rôle est défini dans la loi sur la Fondation des parkings, approuvée par le Grand Conseil. Concrètement, la Fondation des parkings contribue à élaborer le plan d'action des P+R genevois pour la période 2007-2010, mais c'est l'OCM qui est l'auteur de ce plan, qui se trouve par ailleurs sur le site internet de l'OCM. La Fondation des parkings s'inspire de ce plan pour réaliser son travail opérationnel, c'est-à-dire à réaliser des études demandées et à concrétiser les projets planifiés et réalisables. Par ailleurs, la Fondation des parkings a des ressources, des moyens, des objectifs et des priorités propres, qui sont définis chaque année dans un plan stratégique quinquennal. Les projets importants qui sont aujourd'hui planifiés dans le plan stratégique de la Fondation des parkings et qu'elle s'engage à réaliser dans les cinq prochaines années sont les suivants :

- le P+R de Sécheron;
- l'extension du P+R de Sous-Moulin (470 nouvelles places);
- le P+R de Frontenex, dont il est aujourd'hui question;
- le P+R de Versoix (80 places);
- le P+R au terminus du tram TCOB (300 places);
- le P+R en liaison avec la gare du CEVA au Bachet (300 places);

- divers P+R dont l'emplacement n'est actuellement pas entériné (d'une capacité de 1'000 à 1'200 places).

Le financement de ces projets est déjà intégré dans la planification financière de la Fondation des parkings. En amont, la Fondation des parkings collabore avec l'OCM sur la planification des P+R dans l'agglomération franco-valdo-genevoise. D'autres projets P+R sont d'ores et déjà envisagés mais des points importants, comme l'emplacement, la faisabilité foncière et technique, la desserte des transports sont encore mal définis, et donc ne sont pas encore intégrés à la planification financière de la Fondation des parkings.

L'OCM soumet ses besoins à la Fondation des parkings qui y répond en termes de faisabilité financière et technique. Le rôle de la Fondation des parkings n'est pas de réévaluer le projet ni de quantifier les besoins ; elle peut éventuellement veiller à la précision du besoin, mais en aucun cas contredire l'OCM sur un besoin qu'il aurait identifié. Concernant le P+R de Frontenex, l'OCM a expliqué à la Fondation des parkings qu'il y avait un besoin d'environ 1000 à 1250 places sur le couloir du Chablais, que le P+R de Genève-Plage couvrait une grosse partie de ce besoin (900 places) et que la situation du collège de Frontenex, à l'intersection d'axes relativement importants et à un nœud de transports publics, permettait de répondre au besoin restant. L'OCM a présenté cette argumentation au conseil de fondation de la Fondation des parkings, qui l'a approuvée et qui a donc pris la décision de financer ce projet dans les conditions qu'elle a indiquées.

M. Drême répond que l'étude du projet permettra de définir la structure et la capacité exacte du parking dans les budgets fixés, mais elle ne va pas remettre en question la faisabilité d'un parking sous un bâtiment. Sur le fond, la faisabilité de ce P+R souterrain ne sera pas remise en question.

Un commissaire fait une remarque en indiquant qu'il s'agit plutôt d'un parking « de délestage » à proximité du centre-ville que d'un P+R.

M. Drême répond que pour lui le P+R de Frontenex est comparable à celui de Genève-Plage ; il est proche de la ville, mais la desserte de transports publics est bonne et les utilisateurs ont la possibilité d'y aller à pied. Les P+R doivent en effet servir de relais vers des modes de transport plus doux, plus vert. A ce titre, le P+R de Genève-Plage est une réussite. Il est aujourd'hui plein et très demandé. Le futur P+R de Frontenex partage les mêmes caractéristiques. C'est donc un véritable P+R.

Un député estime que le P+R de Genève-Plage est bien situé et bien adapté, mais il ne comprend pas la construction d'un P+R à Frontenex. Il estime nécessaire qu'un P+R bien plus important soit située en amont, vers Belle-Idée. Celui-ci serait beaucoup plus adapté et serait relié aux

communaux d'Ambilly, à la route de Jussy et au tram qui sera construit là d'ici quelques années.

M. Drême nous dit qu'en théorie, les P+R doivent se situer idéalement à la périphérie. Dans la pratique, il existe d'autres critères, comme l'efficacité des lignes de transports publics et le fait que le P+R ne doit pas être accessible à des personnes habitant ou travaillant à moins de 2 km du P+R. Ce dernier critère est fixé par l'Etat via l'OCM.

M. Drême répond qu'il y a trois conditions nécessaires à l'obtention d'un abonnement P+R :

- habiter à plus de 2 km du P+R
- travailler à plus de 2 km du P+R
- habiter à plus de 300 m d'un arrêt de TPG

M. Drême explique ensuite la façon dont se finance la Fondation des parkings. Le coût d'un abonnement P+R est de 100 F par mois, sur lesquels 63 F sont reversés aux TPG (ce qui correspond au coût d'un abonnement de TPG mensuel, moins les frais de gestion). Le revenu d'un abonnement P+R est donc d'environ 40 F pour la Fondation des parkings. Le coût moyen d'une place de P+R étant de 200 F par mois, la Fondation des parkings a des revenus complémentaires issus de la vente des quelque 25 000 macarons de stationnement (vendus 180 F l'unité) et peut également compter sur des recettes issues du contrôle du stationnement (un service d'environ 26 personnes effectuent le contrôle du stationnement en Ville de Genève. L'ensemble de ces revenus permettent de financer la construction et l'exploitation des P+R. il ajoute que la Fondation des parkings va financer le P+R de Frontenex, et que la somme supportée par l'Etat correspond au surcoût nécessaire à l'enterrement de ce parking. En effet, la Fondation des parkings avait établi à l'origine qu'un P+R en surface pouvait être construit, ce qui est dans la politique de la Fondation des parkings afin de réduire les coûts.

Un commissaire salue l'effort du DCTI sur l'enveloppe financière globale raisonnable de ce projet, qui est d'environ 47 millions de F pour 850 élèves. En comparaison, le CO de Drize a coûté 65 millions de F, le collège Stitelmann près de 80 millions de F. Il demande comment le DCTI va faire pour faire respecter cette enveloppe financière lors du concours d'architecture à un degré. Il désire savoir si une analyse financière de projet va être menée parallèlement à une analyse architecturale. Concernant le P+R de Frontenex, ce commissaire note que la commission n'a pas obtenu d'explication satisfaisante ni de la part de M. Gesseney, représentant de l'OCM, ni de M. Drême, représentant de la Fondation des parkings, qui est seulement

l'exécutant du projet. Il ajoute cependant qu'il est intéressant de concevoir ce parking de Frontenex comme une réserve pour le développement futur de cette zone urbaine. Les libéraux sont donc favorables à ce P+R.

Un commissaire informe la commission qu'il proposera un amendement après l'article 3.

M. Andrié affirme que le coût de ce collège est plus bas que celui d'autres collèges, comme Stitelmann, car le DIP a fait des efforts de rationalisation, notamment sur les surfaces d'enseignement. Les surfaces-programme de Stitelmann étaient de 10 800 m<sup>2</sup> contre 9245 m<sup>2</sup>. Concernant les normes énergétiques, le DCTI est tenu de respecter tous les règlements et il est contrôlé par le SCAN.

Un commissaire souhaite de son côté s'assurer que les économies réalisées sur le collège de Frontenex ne seront pas faites au détriment du paiement correct des entreprises mandataires. Par ailleurs, il ajoute que seule l'étude permettra de connaître les tenants et aboutissants du P+R en terme d'emplacement, de faisabilité c'est pourquoi il invite ses collègues à voter ce projet de loi.

Un commissaire annonce que les socialistes proposeront un amendement.

Le président met aux voix l'entrée en matière du projet de loi 10210 ouvrant un crédit d'étude de 4'615'000 F en vue de la construction d'un bâtiment scolaire pour l'enseignement secondaire postobligatoire à Frontenex, la réalisation d'un parking P+R et le transfert des activités sportives du terrain des Fourches sur le site de Belle-Ideé à Chêne-Bourg.

Vote d'entrée en matière sur le projet de loi 10210

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

Contre : -

Abstentions : -

Le président procède ensuite au vote article par article.

**Titre : accepté**

**Article 1 : accepté**

**Article 2 :**

Un commissaire propose son amendement consistant à supprimer l'article 2. Le président met cette proposition aux voix.

Vote sur l'amendement (suppression de l'article 2)

Pour : 4 (3 S, 1 Ve)

Contre : 8 (2 PDC, 1 UDC, 2 R, 2 L, 1 MCG)

Abstentions : –

**Article 2 : accepté****Article 3 : accepté****Article 4 :**

Un commissaire propose un amendement consistant en la suppression de l'actuel article 4 et en un article 4 (nouveau) qui prévoit que : « Ce crédit d'étude est réalisé de manière cloisonnée pour les trois objets et les crédits d'investissement feront l'objet de projet de loi séparés. »

Un commissaire est d'accord avec la première partie de la phrase, car les études seront de toute manière réalisées de manière séparée, mais il estime que la deuxième partie de la phrase est inutile, car au moment du crédit d'investissement un amendement peut toujours être fait par un groupe sur une partie du projet. Il comprend le fond de l'amendement présenté, mais n'est pas convaincu par sa portée.

Un autre commissaire note qu'au moment du crédit d'investissement il est toujours trop tard pour faire de telles modifications. Il estime que la formulation est beaucoup plus claire avec cet amendement.

Un commissaire exprime la volonté des socialistes d'être arrangeant pour le crédit d'étude mais ils tiennent à séparer les crédits d'investissement, ce qui selon lui engendrera un coût minime. Il ajoute que cela n'hypothéquera pas le vote socialiste, même sur le P+R, mais cela obligera l'OCM et la Fondation des parkings à s'expliquer sur ce projet.

Un autre commissaire acquiesce au raisonnement de ses préopinants. Il est nécessaire de faire cette étude. Ensuite, il sera toujours possible de ne pas voter une partie du projet. Il ajoute que les radicaux se posent eux aussi des questions quant à l'opportunité de faire cet investissement.

Un commissaire répond que l'amendement proposé permettrait de montrer une réticence sur une partie du projet.

Un commissaire estime que le problème est que le projet soit ficelé. Il indique que les Verts vont donc s'abstenir.

Le président met l'amendement aux voix. Cet amendement est refusé.

Vote sur l'amendement (suppression de l'article 4 actuel et nouvel article 4)

Pour :	5 (3 S, 2 Ve)
Contre :	9 (2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 1 MCG)
Abstentions :	–

Le président met l'article 4, 5, 6, 7 tels que prévus dans le projet de loi aux voix. Les articles 4, 5, 6, 7 sont acceptés.

Le président passe au troisième débat.

Un commissaire indique que les Verts vont refuser le projet de loi en raison du projet de P+R qu'il comporte. Un commissaire a relu le projet fait sous la houlette des communes genevoises de la rive gauche concernant les déplacements et dans lequel des propositions de P+R situés bien en amont du P+R de Frontenex sont faites, notamment dans la région de MICA, et qui sont beaucoup plus intéressantes que le P+R dont il est ici question. Il est regrettable d'en arriver là, mais les Verts sont dans l'obligation de refuser le projet et de faire un rapport de minorité.

Un commissaire indique qu'il est très sceptique sur ce projet de loi mêlant trois objets hétéroclites. De plus, la situation du P+R envisagé ici lui paraît mauvaise étant donné le trafic à cet endroit. Cependant, la remarque d'un autre commissaire le rassure dans la mesure où des projets de P+R sont envisagés dans la région de MICA, ce qui va permettre aux frontaliers de se parquer en amont et de ne pas venir se garer dans le P+R de Frontenex. A long terme, ce parking sera un complément intéressant au projet de collège et aux autres établissements qui se trouvent dans la zone. Il est de plus à proximité du tram 12, ce qui est non négligeable. C'est pourquoi l'UDC soutiendra ce projet d'étude.

Un autre commissaire estime que la présentation d'un tel paquet ficelé est détestable. Il note que les libéraux veulent peut-être soutenir leur conseiller d'Etat, mais que les socialistes ne voteront pas ce projet de loi. Un débat aura lieu en plénière et il se réserve le droit de faire un rapport de minorité.

Un commissaire regrette la tournure uniquement politique que prend le débat. Il se réfère à la page 16 du projet de loi et rappelle que seule une étude permettra d'éclaircir ce projet afin qu'une décision finale soit prise. Les radicaux prennent note des deux rapports de minorité annoncés, mais ils les

regrettent car cet investissement est important, surtout en ce qui concerne le collège.

Le président met aux voix le projet de loi 10210 dans son ensemble.

Vote d'ensemble sur le projet de loi 10210 (troisième débat)

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

## Projet de loi (10210)

ouvrant un crédit d'étude de 4 615 000 F en vue de la construction d'un bâtiment scolaire pour l'enseignement secondaire postobligatoire à Frontenex, la réalisation d'un parking P+R et le transfert des activités sportives du terrain des Fourches sur le site de Belle-Ideé à Chêne-Bourg

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

### Art. 1 **Crédit d'étude en vue de la construction d'un bâtiment scolaire pour l'enseignement postobligatoire à Frontenex**

<sup>1</sup> Un crédit d'étude de 3 818 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de la construction d'un bâtiment scolaire pour l'enseignement postobligatoire à Frontenex sur la commune de Chêne-Bougeries.

<sup>2</sup> Le montant indiqué à l'alinéa 1 se décompose de la manière suivante :

- Frais d'étude	3 548 000 F
- TVA (7,6%)	270 000 F
- Renchérissement	<u>0 F</u>
<b>- Total</b>	<b>3 818 000 F</b>

### Art. 2 **Crédit d'étude pour la réalisation d'un parking P+R (participation financière sur le surcoût pris en charge par l'Etat de Genève)**

<sup>1</sup> Un crédit d'étude de 446 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de la construction d'un parking relais (P+R) à Frontenex.

<sup>2</sup> Le montant indiqué à l'alinéa 1 se décompose de la manière suivante :

- Frais d'étude	414 500 F
- TVA (7,6%)	31 500 F
- Renchérissement	<u>0 F</u>
<b>- Total</b>	<b>446 000 F</b>



**Art. 3      Crédit d'étude pour le transfert des activités sportives du terrain des Fourches sur le site de Belle-Ideé à Chêne-Bourg**

<sup>1</sup> Un crédit d'étude de 351 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour le transfert des activités sportives du terrain des Fourches sur le site de Belle-Ideé à Chêne-Bourg.

<sup>2</sup> Le montant indiqué à l'alinéa 1 se décompose de la manière suivante :

- Frais d'étude	326 000 F
- TVA (7,6%)	25 000 F
- Renchérissement	<u>0 F</u>
<b>- Total</b>	<b>351 000 F</b>

**Art. 4      Budget d'investissement**

<sup>1</sup> Ce crédit sera réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2009 sous la rubrique 05.04.02.00 5040.

<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. 5      Financement et charges financières**

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

**Art. 6      Amortissement**

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

**Art. 7      Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève**

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 septembre 2008*

## RAPPORT DE LA PREMIERE MINORITÉ

### **Rapport de M. Damien Sidler**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Si les Verts ont voté contre le projet de loi 10210, ils tiennent d'emblée à faire savoir qu'ils ne s'opposent en aucun cas au crédit d'étude visant la construction du collège de Frontenex. En effet, les capacités manquantes sont avérées par des estimations rigoureusement menées par le service de la recherche en éducation (SRED) et la direction générale de l'enseignement secondaire postobligatoire (DGPO). L'identification des équipements nécessaires et la planification des étapes de cette construction sont également parfaitement maîtrisées par le DCTI.

Notre opposition à ce projet de loi réside dans la manière de procéder du Conseil d'Etat, qui présente à la Commission des travaux l'étude d'une solution déjà totalement ficelée. Outre le nouveau bâtiment scolaire, on nous sert dans le même plat le transfert d'équipements sportifs de la Ville, nécessitant l'utilisation de nouvelles parcelles situées en zone de logement villas (et actuellement dévolues à l'agriculture), et l'implantation d'un P+R urbain au surcoût prohibitif !

Or il est clair que ces différentes composantes du projet de loi 10210 devraient, en procédure normale, faire l'objet d'études approfondies en Commission de l'aménagement en ce qui concerne le développement des activités sportives en zone villas proche de MICA, en Commission des transports pour l'implantation du P+R, et même en Commission des finances en ce qui concerne les accords passés avec la Ville de Genève. On se souvient de l'aboutissement des négociations passées avec la Ville dans le cadre du collège Sismondi, qui a permis au tennis-club de l'ONU de se voir offrir un équipement sur mesure et entièrement neuf aux frais de la République...

## Le P+R de Frontenex

Les projets importants qui sont aujourd'hui planifiés dans le plan stratégique de la Fondation des parkings et qu'elle s'engage à réaliser dans les cinq prochaines années sont les suivants :

- Le P+R de Sécheron
- L'extension du P+R de Sous-Moulin (470 nouvelles places)
- Le P+R de Frontenex (300 places)
- Le P+R de Versoix (80 places)
- Le P+R au terminus du tram TCOB (300 places)
- Le P+R en liaison avec la gare du CEVA au Bachet (300 places)
- Divers P+R dont l'emplacement n'est actuellement pas entériné (d'une capacité de 1000 à 1200 places)

Or la Commission des travaux s'attendait à voir dans cette liste des P+R de périphérie, tels que Bardonnex et la Pallanterie, ou en amont de MICA, en liaison avec la gare CEVA de Chêne-Bourg. Qu'attend l'OCM pour intégrer ces ouvrages périphériques dans ce plan stratégique ?

Les Verts ont déjà maintes fois eu l'occasion de faire part de leur opposition aux P+R situés dans des secteurs déjà fortement urbanisés.

Lorsque la desserte des lignes principales TPG ne va pas assez loin dans les zones périurbaines, ou que les lignes secondaires de campagne nécessitent une fréquence accrue afin de connecter de façon performante les P+R de périphérie au réseau principal, les Verts estiment que l'Etat peut et doit intervenir pour soutenir l'attractivité et la rentabilité d'un dispositif global qui se révélera durable et payant sur le long terme.

A l'inverse, à cause d'un manque de performance ou de rentabilité de certaines lignes TPG, le Conseil d'Etat nous propose de rapprocher les P+R du centre, et de couvrir, outre le déficit annuel récurrent de rentabilité de la Fondation des parkings, le surcoût de nouveaux ouvrages que l'intégration urbaine rend techniquement difficiles.

Pour les Verts, cela n'est pas admissible. Pas plus que de restreindre la prise de position de certains groupes du parlement en les obligeant à refuser l'ensemble des propositions, faute de vouloir toutes les soutenir.

Le rapporteur de minorité vous invite, Mesdames et Messieurs les députéEs, à suivre les amendements des socialistes et des Verts et, en cas de refus, à rejeter ce projet de loi « fourre-tout » qui restreint les prérogatives parlementaires de façon inacceptable.

*Date de dépôt : 1<sup>er</sup> septembre 2008*

## RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

### **Rapport de M. Alberto Velasco**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

#### **Introduction**

Dans ce canton j'étais parmi ceux qui, eu égard à un passé récent, étaient convaincus que la pratique du paquet ficelé avait traumatisé le Conseil d'Etat au point d'oublier une telle pratique. Rappelons qu'à l'époque, le peuple avait infligé au Conseil d'Etat, et avec raison, une gifle au score sans appel. C'est vrai qu'à cette époque M. Muller, conseiller, siégeait uniquement au municipal et n'a pas vécu les émotions de cette aventure institutionnelle.

En effet, la majorité des citoyens se sont sentis floués avec cette pratique de chantage qui consiste à leur fourguer plusieurs objets de nature différente dans un seul paquet. De sorte que s'opposer à un seul objet conduit à la perte des autres. Dans le projet qui nous concerne c'est pire, Mesdames et Messieurs les députés ! Car à l'époque, le paquet ficelé soumis au peuple était composé de divers objets mais de même nature économique. Ici on nous fourgue trois objets : un bâtiment scolaire, un équipement sportif et, cerise sur le gâteau un parking.

Pour le groupe socialiste, l'opportunité de construire un nouveau bâtiment scolaire et le transfert des activités sportives ne fait l'objet d'aucune opposition au crédit d'étude hormis les remarques émises lors de son étude en commission.

Il en va tout autrement sur l'opportunité de construire un parking P+R dans un tel périmètre. Plusieurs interrogations sont soulevées, notamment sa localisation, sa capacité, sa desserte. En effet, ce P+R est déjà quasiment en ville, et il est évoqué l'idée, pertinente, d'un P+R situé plus en amont qui serait plus approprié compte tenu du développement des terrains sportifs vers Belle-Ideé et le CO de la Seymaz, qui, par ailleurs, aurait l'avantage de le situer à proximité de MICA.

## Commentaires des auditions

Le représentant de l'OCM répond que ces gens habitent le long de la ligne du 9 et que des instructions seront clairement données pour ne pas attribuer de places de P+R à des gens habitant le long d'une ligne de TPG urbaine. Par ailleurs, il nous indique que ce serait une erreur de situer le P+R en aval de la fourche allant vers Coligny et que les 300 places du P+R de Frontenex sont destinées aux personnes venant du couloir de la route de Vandœuvres, et non aux personnes venant du chemin de la Gradelle et de MICA.

Certains commissaires estiment qu'il n'est pas crédible de prévoir que les gens prendront le bus pour aller à la gare du CEVA après avoir déposé leur voiture. Cette option n'étant pas attractive, ces commissaires pensent que le P+R devrait alors être installé à la gare du CEVA. Car dans le périmètre de la gare sera construit un théâtre et des commerces viendront s'installer, justifiant plus encore l'installation d'un P+R. Par ailleurs, si le P+R de Frontenex est en revanche destiné à faire la liaison avec les lignes TPG, ce que l'on pourrait éventuellement envisager pour les gens venant de Vandœuvres et de Coligny, le parking se trouve du mauvais côté de la route. Par ailleurs, selon l'argument d'un des commissaires, pour que ce P+R fonctionne, il faut selon l'OCM booster la ligne 9. Mais si les lignes sont coincées, car sans voie réservée, cela ne sert à rien d'augmenter la fréquence des bus car les bus circuleront alors lentement, ce qui dissuadera les usagers d'emprunter le bus.

Afin de dissiper les doutes qui s'installent chez les commissaires, le représentant répond que l'accès au P+R sera assuré par un nouveau barreau qui sera créé dans le site. Cela permettra aux voitures venant de Vandœuvres et allant dans ce P+R d'échapper à la file de voitures en direction de Genève. La sortie du parking accèdera à la route menant de la Gradelle à Vandœuvres, qui est un axe peu chargé. L'OCM prévoit donc de travailler en contre-flux sur les charges de ce carrefour et est confiant quant au fonctionnement de cette desserte routière. Il précise par ailleurs que le bus 9 ne circulera plus sur la route de Frontenex, mais sur le chemin Frank-Thomas, où une voie lui sera réservée. La liaison assurée sera donc tout à fait correcte.

Seulement voilà, on apprend aussi que pour des raisons de cohabitation école/parking, et de sécurité, la proposition de l'OCM d'utiliser la tête du barreau pour accéder au P+R a été vivement contestée par le DIP et a fait l'objet d'une discussion chaude. Le point de vue de l'OCM est que la charge de trafic (300 véhicules) répartie sur environ 2h-2h30 est parfaitement conciliable avec une structure scolaire de niveau collège. La crainte

principale de l'OCM en matière de sécurité concerne plutôt les deux-roues motorisés, qui sont plus difficiles à gérer dans les carrefours.

Comme exemple de cohabitation, l'OCM cite le CO de Montbrillant situé en face du parking de la Poste ainsi que l'EIG. Mais le représentant du DIP indique que le parking de l'EIG a posé quelques problèmes, mais plutôt en relation avec la « faune » de personnes marginales qui s'y installaient, le parking étant situé à proximité de la gare, zone sensible dans le marché de la drogue. Pour cette raison, le parking est dorénavant fermé durant la nuit.

Face aux nombreuses questions soulevées et réticences exprimées par les commissaires sur le bien-fondé de l'emplacement de ce parking, des commissaires proposent de séparer le projet en deux projets de lois avec les crédits correspondants. De sorte que, lors du dépôt des crédits d'investissements avec les solutions arrêtées, le refus d'un projet de loi ou de demande de modification n'affecte pas l'établissement d'enseignement ou l'aménagement sportif. Et ce d'autant plus que le parking, comme indiqué par le DIP n'est pas destiné au personnel de l'établissement d'enseignement.

Les commissaires étant divisés sur l'opportunité de voter ce crédit d'étude tel que proposé, soit école et P+R, et la question de séparer ces objets étant posée, ils décident néanmoins de voter l'entrée en matière en se ralliant à la proposition des l'un des commissaires, à savoir : voter l'entrée en matière et ensuite abroger l'article 2 concernant le crédit d'étude pour ce P+R, qui coûtera 500 000 F. Rien n'empêchait la commission de modifier ce projet de loi ultérieurement, après l'audition de la Fondation des parkings qui est requise.

Le moins que l'on puisse dire est que l'audition de la Fondation des Parking n'a pas levé les doutes entourant ce projet de loi au sujet du bien fondé de ce parking.

### **Au sujet des votes**

Afin de ne pas s'opposer au projet de loi le groupe socialiste propose un amendement consistant à substituer l'actuel article 4 par un article 4 (nouveau) qui dirait: « Ce crédit d'étude est réalisé de manière cloisonnée pour les trois objets et les crédits d'investissement feront l'objet de projets de lois séparés. »

Mis à part les Verts et les socialistes, cet amendement est refusé sans ménagement par la droite qui estime que la deuxième partie de la phrase est inutile, car au moment du crédit d'investissement, un amendement peut toujours être fait par un groupe sur une partie du projet. Elle comprend le fond de l'amendement présenté, mais elle estime que sa portée est inutile.

Seulement voilà, ce que l'on refuse à l'heure actuelle et qui permettrait de voter les trois crédits d'étude en obligeant le Conseil d'Etat (c'est là que bât blesse) à présenter trois crédits d'investissement séparés, ne sera pas accepté lors du vote des crédits d'investissement.

Car lorsqu'un projet d'investissement revient en commission, il est illusoire de pouvoir le séparer en plusieurs projet de loi, c'est pourquoi le rapporteur de minorité estime qu'il est plus facile pour ceux qui élaborent le projet d'investissement d'amener trois projets de lois séparés. Il note que c'est la première fois qu'il voit un projet de loi comprenant trois objets si différents.

Malgré le plaidoyer des verts et socialistes pour séparer ces projets, la droite, nantie de son arrogance conséquence de la brumeuse majorité qu'elle détient dans ce Conseil, et tout en affichant un autisme pusillanime, refuse tout compromis. Ce qui provoque lors du troisième débat le refus de ce projet de loi par les Verts et socialistes.

## **Conclusions**

La présentation d'un tel paquet ficelé est détestable parce qu'il met sur le même plan la nécessité d'une école et celle d'un parking. La mission d'instruire la collectivité avec celle d'assurer le déplacement individuel avec les conséquences que l'on connaît pour l'environnement. Parce qu'il prend non seulement l'opposition en otage, mais les citoyens et citoyennes qui ne pourront pas donner leur avis au moyen de la démocratie directe. C'est prendre notre démocratie en otage et c'est grave ! Que va-t-on nous servir demain, la construction d'une maternité avec l'agrandissement du stade de Genève ! La traversée de la rade avec une augmentation des rentes de vieillesse !

Mesdames et Messieurs les députés, ce projet bien discutable sur le fond, mais acceptable en matière d'étude, est à rejeter sur la forme. C'est la raison pour laquelle le rapporteur vous enjoint de refuser ce projet de loi en l'état si notre amendement est de nouveau rejeté.

## **Amendement proposé par le rapporteur de minorité**

### **Art. 4 (nouveau)**

« Ce crédit d'étude est réalisé de manière cloisonnée pour les trois objets et les crédits d'investissement feront l'objet de projets de lois séparés. »

Les articles 4, 5, 6 et 7 actuels deviennent les articles 5, 6, 7 et 8.