

Date de dépôt : 3 juin 2013

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit au titre de subvention d'investissement de 3 129 406 F pour les années 2013 à 2015 pour participer au financement de la construction, sur territoire français, de cinq parcs relais (P+R) d'intérêt transfrontalier

Rapport de M. Guy Mettan

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux a examiné ce projet de loi lors de ses séances des 23 avril, 14 et 21 mai 2013 sous la présidence de M. Roger Golay, en présence de M. Pierre-Alain Girard, secrétaire général adjoint du DU, de M^{me} Anne Karina Kolb, directrice des affaires extérieures, et MM. Pierre-François Unger, conseiller d'Etat, DARES, Jean-Baptiste Ferey, chef de projet infrastructures de mobilité transfrontalières, DIME, et Sylvain Ferretti, chef de service du projet d'agglomération, DU. Le procès-verbal a été assuré par Mme Laura Plachkov.

Audition de M. Pierre-François Unger, conseiller d'Etat, DARES, M^{me} Anna-Karina Kolb, directrice des affaires extérieures, DARES, et MM. Jean-Baptiste Ferey, chef de projet, DGM, et Sylvain Ferretti, chef du projet d'agglomération, DU

Tout est parti des projets d'agglomération 1 et 2 (ci-après PA1 et PA2), et d'une motion de M. Mettan suggérant de créer un fonds de 200 millions de francs pour que Genève puisse participer à des investissements français lorsqu'il y a un intérêt clair des deux côtés de la frontière. Le présent PL concerne un projet de cinq P+R qui sont des lieux potentiellement d'échanges et de transfert modal entre des véhicules automobiles et des TP. Ainsi, il y

aurait un parking à Veigy, aux Chasseurs, à côté du lycée Jean-Monnet, en renforcement du pôle d'échange multimodal Valleiry et à la gare de Saint-Julien. Ces P+R sont d'une importance cardinale pour éviter l'arrivée de pendulaires. Créer de nouvelles routes ne suffit pas. Il faut privilégier le parking des habitants, le parking des visiteurs, et les livraisons. Pour que ces gens circulent, il faut que les pendulaires circulent autrement, sans faire de transit, mais en faisant le tour. L'argent de la Confédération est là pour élargir l'autoroute de contournement. S'agissant de l'argent pour la traversée de la rade, ils ont reçu le message du Conseil fédéral disant que la traversée de la rade pourra être inscrite. Cela ne veut pas dire que l'argent est octroyé. Toutefois, cela fait partie du cortège qui démarre en 2016 quand les choses pourront être réexaminées. Le projet déposé était un peu incomplet. Ce PL s'inscrit dans une coopération avec la France.

On n'avait pas pu retenir la motion de M. Mettan à la CACRI il y a un an, parce que le module d'un fonds ne correspond pas à la manière dont le CE veut agir. Le CE ne veut pas d'un fonds, car cela pourrait enlever l'acte premier du parlement qui est le vote ou le refus d'un projet. Par contre, avec l'approche actuellement privilégiée, le parlement peut se prononcer projet après projet. Jusqu'au 9 décembre 2013, c'est M. Unger qui mènera ces projets, dans le sens d'une amélioration qui profite aux uns et aux autres – en particulier à Genève qui souffre le plus. Les travailleurs qui viennent de France souffrent également de ces bouchons qui rallongent leur trajet, polluent l'air, et sont néfastes à la croissance harmonieuse de l'agglomération.

Un commissaire (L) demande une carte pour situer ces P+R. Il s'enquiert aussi des connexions de TP qui y sont liées. Ainsi, tout le monde est pour l'élargissement de l'autoroute de contournement, mais tant que l'on n'élargit pas la douane de Bardonnex, cela restera un entonnoir, et le problème de bouchon va persister. Il la pratique tous les jours. Il peut dire que le bouchon de Bardonnex est en train de remonter chaque semaine plus haut, et bientôt le bouchon de Vernier sera le bouchon de la douane de Bardonnex. Dans le concept d'élargissement de l'autoroute de contournement, il faut trouver une solution pour élargir la douane, sans quoi il y aura minimum 2,5 à 3 km de bouchon tous les matins sur France, et tous les soirs sur l'autoroute de contournement en Suisse. Il tient à le signaler, car il ne sait pas si les ingénieurs de l'OFROU connaissent bien la situation sur le terrain. Il demande ce qui va assurer le taux de remplissage de ces parkings d'échanges sur territoire française. Il imagine que le frontalier qui habite aux Voirons par exemple, prend sa voiture le matin, car les dessertes TP français ne sont pas très compétitives. S'il a déjà fait une dizaine de kilomètres, on ne voit pas

pourquoi il poserait sa voiture au P+R des Chasseurs pour se mettre dans un tram. Par ailleurs, il remarque que pour les P+R sur territoire genevois, il y a une répartition entre les TP et la Fondation des parkings au niveau du tarif de l'abonnement. Il demande comment cela se passe dans le cas qui les concerne. Les TP français ne sont pas dans Unireso. On ne va pas être sur le même concept de tarification. Il demande qui va payer quoi, et comment vont se répartir les recettes. Dans le concept P+R à Genève, les gens qui ont une place P+R, paye un tarif et cela donne aussi l'abonnement de bus à un prix concurrentiel. A Genève, avec la construction de P+R sur territoire Suisse, les TPG ne touchent presque rien en mettant à disposition ce genre d'abonnements. Il demande comment tout ceci va fonctionner dans les P+R en France et qui va gérer cela.

Sur le taux de remplissage, on a une bonne idée de ce que cela va donner avec le P+R de Veigy, qui est sur une ligne TP et une ligne qui fait Thonon-Genève. La commune de Veigy a souhaité faire un P+R provisoire qui est déjà plein. Des voitures se garent le long des routes. Il y a un tel déficit de TP dans ces territoires que l'offre de TP et le P+R ont un effet incroyable sur le report modal. Il y a moins de 5 ans en arrière, il y avait quatre allers-retours par jour sur cette ligne. Aujourd'hui, c'est plus de 20. Les TPG ont aussi augmenté de façon impressionnante leurs courses. Il est donc probable que la même chose va se produire dans les autres P+R. Il y a des priorisations des TP et tout-à-coup, les personnes ont un accès au centre-ville beaucoup plus rapide en TP qu'en voiture. A l'heure actuelle, l'expérience et les planifications mises en œuvre donnent une bonne idée du taux de remplissage qui sera très important.

On s'est d'ailleurs posé la même question quand on a construit les P+R à Genève. Bernex est resté vide très longtemps. Il est maintenant plein, de même que les Acacias. Il cite aussi le P+R de la Nautique qui est déjà plein, alors qu'il est resté vide pendant 4 ou 5 ans. La connexion est importante, car en milieu urbain, la circulation est devenue impossible.

A Veigy, la ligne T71 arrive dans le centre de Genève et il n'y a pas de transbordements. En plus, il y a la ligne G qui va de Veigy jusqu'au centre de Genève. A terme, s'il y a un développement urbain ralenti, avec une ligne rapide Pallanerie-centre de Genève, il pourrait y avoir un transbordement. Une vraie priorisation des bus est faite, notamment avec les travaux de Vésenaz. Les gens vont laisser la voiture et prendre le bus, car c'est plus rapide.

Pour les Chasseurs et Jean-Monnet, ils sont au terminus du BHNS qui permettra en moins de 10 minutes de chaque extrémité de rejoindre la future

gare CEVA. Cela a tout son sens. Il rabattra aussi le futur projet de tram d'Annemasse pour aller vers Genève.

Ensuite, il y a Saint-Julien, qui est connecté au ferroviaire et à la ligne D, qui a eu des priorisations et qui sera améliorée. Il y a une bonne fréquence, des bons temps de parcours. Là aussi, ce P+R a toute sa pertinence. La ligne D est aussi prolongée jusqu'à Valleiry, qui a une gare là où le P+R est de dimension moindre. Sur Saint-Julien, il y a 150 places, mais à l'avenir, il y aura certainement une 2ème phase pour monter en puissance, une fois que le tram arrivera dans quelques années. Ce sont des étapes successives en lien avec le développement des axes TP forts, car un P+R n'a pas de sens s'il n'est pas connecté à ligne de TP.

Le même commissaire demande si ce n'est pas aberrant de construire un P+R à Perly et Saint-Julien. L'un des deux ne sera pas utilisé. Il rappelle que la place de P+R à Genève coûte 110 F. Il y a une subvention conséquente pour les utilisateurs de P+R. Il demande si c'est le même mode de fonctionnement pour l'ensemble des frontaliers. Prenant l'exemple du tram de Saint-Julien, si on était sur le même tarif, le contribuable genevois sera alors amené à subventionner l'abonnement TPG des frontaliers. C'est peut-être un peu beaucoup.

Cela dépend de l'affectation de chacun. Perly est directement connecté à l'autoroute. On est en train de redéfinir le dimensionnement de ce P+R pour étudier son impact et peut-être le revoir à la baisse. Il a vocation à accueillir des gens du sud du canton et de Saint-Julien. Le P+R a plus vocation à accueillir les utilisateurs français. Des discussions sont en cours quant à leur dimensionnement, et leur accès. S'agissant de la gestion, aujourd'hui rien n'est cadré. Ils ont une séance prochainement pour voir éventuellement ce que la Fondation des parkings est en mesure de proposer comme services aux partenaires français pour exploiter ces P+R. Il n'a pas d'éléments aujourd'hui. La fondation pourrait proposer ses services aux partenaires français. A Genève, dans le cadre du PA, l'Etat mène des études à l'échelle de l'agglomération au niveau des gestions, des financements, etc. Les réflexions sont en cours avec la Fondation des parkings.

Quant à la question de la tarification, elle n'est pas encore réglée. Les TP augmentent au-delà des frontières. Par exemple, un P+R à Moillesulaz aura peut-être une autre vocation par la suite, une fois que le tram ira jusqu'au cœur d'Annemasse et il y aura d'autres P+R autour de cette ligne. La tarification ne sera peut-être pas la même sur les P+R sur Genève et à l'extérieur, pour inciter les gens à aller sur les P+R le plus en amont possible, et éviter de créer le bouchons. Toutes ces réflexions sont encore à mener. Le but n'est pas de subventionner plus les abonnements Unireso, sachant que les

transports annemassiens collectifs font partie d'Unireso. Il faut voir quel type d'abonnement peut être proposé. Le DARES ajoute qu'un P+R en France est mieux placé, mais aussi beaucoup moins cher.

Un commissaire (R) se dit en faveur des P+R en France. Il a compris que l'Etat de Genève va payer la moitié, mais il s'enquiert de la suite : qui va payer l'exploitation et ce qu'il en est des recettes. Pour que les Français aillent dans un P+R, il faut que cela soit chaotique au niveau de la circulation à Genève, et il faut que cela soit très bon marché. Il n'aimerait pas trop que Genève paye cette subvention. Il pense que la France devrait aussi participer. Ces sont deux éléments essentiels pour aller plus loin avec ce PL.

La subvention porte sur la construction. L'exploitation n'est pas du tout à la charge du canton de Genève. Si la Fondation des parkings était amenée à développer une offre en France, il faudrait mettre en place un mode de fonctionnement et là, il faudrait être vigilant à ne pas subventionner du fonctionnement ailleurs.

Un commissaire (L) est d'accord pour la théorie qui veut que les gens qui sont dans des TP n'encombrent pas les routes, pour autant que les routes ne soient pas détruites. Il n'a pas une confiance totale envers les autorités françaises. Tout ce qu'ils ont vu ces derniers mois par les autorités françaises à Saint-Julien ou Saint-Genis, c'est l'emplacement de centres commerciaux. S'ils peuvent se payer des centres commerciaux, il demande pourquoi ils ne peuvent pas se payer des P+R.

Les centres commerciaux sont payés par des privés, pas par l'Etat. Ce raisonnement n'est pas conforme aux faits. Genève est entrée en matière pour participer à un certain nombre d'investissements, projet par projet, car cela améliore la qualité de vie des deux populations.

En outre, il y a une raison financière qu'il faut prendre en compte. A Genève, l'Etat impose les frontaliers et restitue 3,5 % de la masse salariale brute, soit 240 millions de francs à la France. Dans le canton de Vaud, c'est l'inverse : les frontaliers payent leurs impôts en France, et la France restitue au canton de Vaud 4,5 % de la masse salariale brute. Historiquement, Genève a fait une bonne affaire. Des avantages de cette nature, on n'en trouve nulle part. Cela a très bien été négocié par leurs ancêtres. Pour des raisons d'intérêts convergents des territoires français proches et de Genève, personne n'a envie d'y toucher. Les 3,5 % restitués sont adressés au Trésor français, qui n'a pas le droit d'ouvrir l'enveloppe sans l'aval du département concerné, qui lui peut l'ouvrir, et s'en servir. Les communes n'ont pas trop avantage à râler, car si tout part à Paris, cela risque d'être distribué aux DOM-TOM ou ailleurs. Ils ne vont pas toucher à la Convention de 1973. Les Français de

Paris ont très envie d'y toucher, mais ne joueront pas trop avec cela. Ils seraient ravis de faire le même système que le canton de Vaud. Ils jouent dans un jeu qui n'est pas à somme nulle. Localement, tout le monde y gagne.

Il évoque le téléphérique du Salève qui a pris un essor fantastique ces dernières années. Les TPG ont fait une offre pour la gestion du téléphérique et se sont révélés être bien meilleurs et bien moins chers que les Français. Les TPG ont donc eu le marché. Ce marché sera très intéressant pour le tourisme genevois. S'agissant de la gestion des parkings, peut-être que les Français voudront le faire eux-mêmes, ou peut-être pas. Il faut regarder les choses avec circonspection.

La région grandira ensemble, ou elle ne grandira pas. On souhaiterait un peu plus d'amabilité dans la relation entre les Etats centraux. Il est vrai que le commerce de détail à Genève souffre, mais personne n'a trouvé de solution. Chiffres à l'appui, il est montré que les contrôles hors douane ont toujours rapporté beaucoup plus que les contrôles aux douanes. Economiquement et pour la qualité de vie, il faut aller de l'avant avec cette affaire.

S'agissant des accords de 1973, un commissaire (UDC) se rappelle avoir lu que l'argent restitué devait uniquement servir à payer toutes les infrastructures, y compris routières, sur sol français. L'idée est séduisante de construire ces P+R. Il est quand même assez sceptique, y compris à propos des remarques relatives aux coûts d'exploitation. Il demande si l'argent rétrocédé sur l'impôt est bien utilisé pour ce à quoi il doit servir et uniquement à cela. Par ailleurs, il demande pourquoi devoir encore rajouter de l'argent du canton, alors qu'il n'y en a pas pour le budget, surtout qu'il va falloir emprunter de l'argent pour des infrastructures qui vont au final être de l'autre côté de la frontière. Enfin, il s'enquiert de la garantie que Genève a que l'Etat français ne vienne pas dire que les P+R ne fonctionnent pas et qu'il va falloir payer.

Il faut avoir confiance. Jusqu'à preuve du contraire, l'économie genevoise va bien, malgré toutes les attaques dont elle fait l'objet. L'emploi va bien : il y a 1,3 % d'emplois en plus à fin 2012 qu'à fin 2011, alors qu'en Europe c'est moins 5 %. Il y a de bonnes raisons d'avoir confiance. S'agissant de l'utilisation de la rétrocession, c'est une question qui l'a beaucoup préoccupé quand il est devenu responsable de la région. Il s'est rendu compte que cela n'avait pas toujours été bien utilisé. Il y avait une marge d'interprétation. Si un village de quelques habitants fait une piscine olympique, ce n'est pas adéquat. A partir du moment où il faut construire un collège, parce qu'il y a beaucoup de Genevois qui habitent en France, il ne trouve pas indécent que la rétrocession serve à construire le collège. Ils ont beaucoup travaillé là-dessus dans le cadre du CRFG durant les trois dernières années, pour appliquer

l'accord de 1973 et que Genève sache ce que les autorités font avec ces rétrocessions. Dans le passé, la rétrocession était de 1 à 2 millions F, mais maintenant, elle est à plus de 200 millions. Genève a donc le droit de savoir ce qu'ils en font. Il y a des tas de choses à regarder pour savoir si c'est intéressant de les aider ou pas. Toutes leurs règles sont extrêmement claires : c'est maximum la moitié, une fois déduit tout ce que l'Etat français et l'Etat suisse sont prêts à payer en fonction du type d'infrastructure.

Enfin, si un centre n'aide pas sa périphérie, il étouffe. C'est le cas dans tous les centres du monde. Il est possible de faire du laisser-aller comme à Los Angeles et finir avec des autoroutes à 12 voies. Si le centre n'aide pas de manière structurante la périphérie d'une agglomération, c'est le centre qui étouffe. Cela vaut même pour les petites villes.

On se voit maintenant plusieurs fois par année avec les Français. Dans le canton de Vaud qui n'a pas eu la chance d'avoir les négociateurs que Genève a eus en 1973, c'est la France qui touche la masse totale que Genève touche. Genève a vraiment eu une négociation très avantageuse. Genève a refusé la proposition du député-maire d'Annemasse – de droite –, qui disait que le plus simple serait de faire la même règle dans le canton de Vaud. Ils ont dit non, car cela signifiait que les deux Etats devaient signer, i.e. la Suisse et France, et pas juste les autorités locales. A Bercy, le risque aurait donc été grand qu'ils commencent à se rendre compte qu'ils pouvaient peut-être tout prendre.

D'autre part, les institutions françaises font que c'est le parlement qui donne les autorisations de dépenses. Le CE ne veut pas avoir un fonds, mais des projets sur lesquels le parlement peut se prononcer. Il préfère un parlement qui puisse s'opposer à un projet que des fonds où plus personne n'y voit clair. Il préfère avoir un PL qui est discuté avec le parlement, qui est voté, avec la possibilité d'avoir un référendum ou pas.

Le même député remarque le fait que les règles sont strictes : 50 % de financement du projet au maximum. Il demande ce qu'il se passe en cas de dépassement.

Le surplus est le problème des Français. Le PL dit clairement à qui est la charge du dépassement. Le préavis technique financier dit que dans la mesure où il s'agit du crédit maximum de 3 129 406 F à l'art. 1 du PL 11115, l'Etat de Genève ne participera pas au financement d'éventuels surcoûts des travaux, ni en cas de variation du taux de change. Il n'y a aucune charge de fonctionnement liée à ce projet. Le texte de l'art. 1 parle d'un crédit maximum de 3 129 406 F. S'il y avait une participation à un fonctionnement, il faudrait qu'elle fasse l'objet d'une rubrique dans le budget de

fonctionnement qui est soumis au parlement. Ce serait contraire à cette loi, et chaque modification de loi doit faire l'objet d'un crédit supplémentaire, soit d'un PL. C'est pour cela que le CE voulait proposer un projet et pas un fonds. Il veut que les choses soient totalement claires avec le parlement.

Un commissaire (R) estime que le P+R de Veigy fait sens, de même que celui prévu à la gare de Saint-Julien, car un tram va y arriver prochainement et permettra d'offrir un transport qui amène directement en ville de Genève. Par contre, il reste interloqué que l'on propose de financer des P+R aux Chasseurs, et à Jean-Monnet – encore que là, on n'est pas trop loin du RER. Mettre les gens dans les TP, cela marche s'il y a un seul échange. Sur les longues distances, il peut y avoir des échanges voitures-RER, échange RER-transports urbains si possible direct à destination. Plus de changements ne marche jamais. Ce qui est proposé sur ces parkings c'est de reporter des gens sur des lignes urbaines ou locales d'Annemasse qui ne mènent pas à Genève, éventuellement au RER, mais avec un changement de plus, donc des temps de parcours qui ne sont pas attractifs. En réalité, ce que l'on demande de financer est un P+R qui sera utile au terminus du BHNS, qui ne fait que desservir la gare d'Annemasse, et ne dessert pas Genève. C'est donc un P+R que Genève va financer pour la joie de l'agglomération d'Annemasse.

S'agissant de celui de Valleiry, il n'y croit pas, car la ligne D roule avec des fréquences à 30 minutes, et s'agissant du lien avec la ligne ferroviaire Bellegarde-Annemasse, il n'y a pas de train. S'il y en avait, ils n'iraient pas à Genève, car il n'y a pas de financement et il n'y a pas la voirie ferroviaire nécessaire. Les gens à Valleiry ont largement intérêt à prendre le tram à Saint-Julien, et mettre leur voiture au P+R de Saint-Julien. Si les gens doivent se garer aux Chasseurs pour aller à la gare d'Annemasse, ils trouveront une autre solution. On ne met pas les gens dans un P+R pour leur faire prendre un bus pour aller à une gare. On met un P+R dans une gare, qui peut être à l'extérieur aussi. Il signale que les P+R en France ont tous échoué.

Il évoque le cas d'une personne qui a garé sa voiture au P+R proposé au téléphérique du Salève, et qui n'avait plus de roues en une semaine. La petite criminalité et un problème. S'ils ne sont pas gardés, peu de gens iront garer leur voiture. Les Chasseurs se trouvent à côté du campement des Roms. Il est interloqué par ces propositions. Il pense qu'il s'agit de dépenser de l'argent pour le plaisir des Français et pour se donner bonne conscience. Ce ne sont pas des solutions acceptables. Il faut mettre les P+R à des endroits stratégiques tels que les stations de chemin de fer entre Thonon et Genève, où à Saint-Cergues, car les trains RER qui s'arrêteront à Saint-Cergues amèneront à Genève. Il n'y a aucune raison d'être en lien avec le BHNS qui dessert Annemasse. Le BHNS est prévu pour ramener les gens sur la gare

d'Annemasse, mais certainement pas pour les pendulaires. Il pense qu'il y a autre chose à faire de cet argent. Il demande à quoi servent ces parkings.

Les P+R évoqués sont des projets. Il y a une question de maturité et de mise en place des différents projets, de montée en puissance des différentes lignes de TP. S'agissant des Chasseurs, la circulation sera revue avec la mise en place du BHNS et du tram d'Annemasse. Il ne serait plus possible de circuler comme aujourd'hui. D'autres contraintes inciteront avec cette priorisation prévue pour ces axes de TP forts, pour accéder au futur CEVA, à l'horizon 2018. Peut-être qu'au début, il y aura un temps de montée en puissance, mais au moins, ils auront le mérite d'être en place en même temps que le BHNS et donneront cette visibilité tout de suite que l'on peut se connecter avec cette nouvelle offre.

Sur les lignes ferroviaires de la vallée de l'Arve et du Chablais, ces P+R sont prévus à des horizons de temps un plus loin, car ils sont plus en lien avec la mise en place de l'offre ferroviaire liée à CEVA, il s'agit donc d'un horizon de temps entre 2015 et 2018. Là, ils ont présenté une liste de projets prêts à être mis en place dans les 2 ans à venir.

Il faut reprendre les PA1 et 2, car il est difficile de voir cela de façon abstraite. L'agglomération avance vite et il ne faut pas attendre. Si le BHNS ou un autre moyen de transports arrive à un endroit où il n'y a pas de parking, les gens ne descendront pas de leur voiture pour prendre les TP. Il faut regarder cela avec une vue dynamique et avoir un peu de modestie. Comment réagiraient les commissaires si le préfet de Haute-Savoie venait expliquer où mettre des routes et des parkings à Genève ? Les gens connaissent bien leurs besoins, et voient évoluer la région.

Un commissaire (PDC) dit qu'il y a deux façons de voir les choses : soit ce que l'on envisage là est inutile, soit c'est au contraire beaucoup trop timide étant donné les besoins liés aux gares. Les investissements genevois sont de plus de 600 millions de francs par an. Toutefois, ce que l'on consacre à la France, qui fait entièrement partie de l'agglomération, est 6 millions, soit un centième, alors que les échanges quotidiens de population sont 10 ou 20 fois plus grands. C'est donc 10 ou 20 fois plus qu'il faudrait mettre pour être raisonnable étant donné la démographie de part et d'autre de la frontière. Personnellement, il trouve que ce n'est que le timide début de ce qu'il faudrait faire. Il en faudrait 10 PL comme celui-ci pour résoudre les problèmes de transports. Il trouve ce PL remarquable dans la modicité de la somme. Il cite le P+R de la Nautique, qui a coûté 60 millions, alors qu'ici, il y a 6 parkings pour le prix d'un dixième de P+R à Genève. Il faut se rappeler de cela.

Il a compris que le Conseil d'Etat est contre l'idée d'un fonds. Il aurait été possible de le faire administrer par une fondation, dont Genève aurait été partie prenante. Cette fondation aurait été contrôlée par le parlement, comme la Fondation des parkings. Il y aurait des rapports, etc. C'est une solution qu'il aurait trouvée préférable à ce PL. Les fondations sont aussi un moyen de garder un contrôle démocratique. Il cite d'autres exemples comme la FIPOI, où chacun a un droit de regard. Rien n'empêcherait que cet argent soit accordé à titre d'investissement, et qu'après, s'il est profitable, donne lieu à un remboursement. On aurait ainsi l'avantage d'avoir des constructions qui associeraient les parties, tout en apprenant ensemble à gérer des projets en commun.

Les interlocuteurs en France sont les communes, les groupements de communes, les départements, la région et l'Etat. La structure d'une fondation, étant donné la manière dont les Français constituent leurs projets et leur budget, à l'heure actuelle, est mal appropriée. C'est une question d'apprentissage mutuel. Ce n'est pas impossible à faire. Pour le moment, il n'y a pas de budget d'investissement. Dans 4 ou 8 ans, quand les parties seront d'accord sur l'essentiel des grands projets, cela pourrait changer. A l'heure actuelle, même entre institutions, ils ne se comprennent pas suffisamment bien à ce propos.

Le groupe MCG est favorable à la réalisation de P+R sur territoire français, mais il s'interroge sur le financement et les emplacements. Il trouve ainsi dommage que cela soit en partie pris en charge par l'argent des contribuables genevois, alors que la France pourrait très bien investir elle-même pour les parkings dont elle a besoin. Il trouve aussi regrettable que Genève n'ait pas un mot à dire sur l'emplacement. Il pense que Genève est mal engagée en mettant de l'argent là-dedans. Le chef du DU avait dit que s'il y avait un financement de la part des Genevois, ce serait un « one shot » et qu'après, Genève allait payer en fonction de l'avancée des travaux. La Fondation des parkings n'a pas vocation à construire des parkings sur sol français. La seule implication qu'elle pourrait avoir là-dedans est si ces P+R sont mis au concours pour l'exploitation. Elle pourrait éventuellement soumettre une offre, mais il ne pense pas que cela puisse aller plus loin.

Il s'agit bien d'un paiement en fonction du degré d'avancement des travaux, pour une seule fois, sans participer ni à l'entretien, ni à l'exploitation, sauf si une entreprise genevoise s'intéressait à exploiter lesdits parkings. Elle pourrait postuler et le faire à sa charge, respectivement à son bénéfice. Pour ce qui est des emplacements, ceux-ci sont en réalité fixés par le PA1, qui a été déposé et validé en 2007. Ce sont des emplacements qui font sens par rapport à la liaison avec les TP. Enfin, pour ce qui est du

contribuable genevois, il rappelle que Genève restitue à la France 3,5 % de la masse salariale brute. Tous les autres cantons restituent 4,5 % à la France. Les lois qui pourraient venir à hauteur de 250 millions de francs sur 10 ans pour des co-financements d'infrastructures en France correspondent à bien moins que 1% de plus. Ce sont de nouveaux financements pour une agglomération qui grandit, avec à l'heure actuelle, des avantages très significatifs pour le canton.

Lorsque la traversée de Vézenaz sera ouverte, les gens se rendront compte que c'est bien de se parquer à Veigy. C'est l'agrandissement de la cité qui veut cela. Le parking de la Nautique, qui paraît aujourd'hui être un parking de centre-ville, a été conçu à l'époque comme un P+R. Il est plein tout le temps. Le parking de l'Etoile est aussi plein tout le temps, mais il n'a pas été plein depuis le début. Il s'est rempli au bout de 2 ans. Il n'est pas possible de garantir un taux de remplissage complet dès le 1er jour, mais on peut être sûrs du succès sur la durée.

Le commissaire (UDC) remarque que dans l'exposé des motifs il est dit que le financement porte sur un montant maximal de 240 millions d'euros. Cela veut dire que Genève est susceptible de devoir voter des crédits pour une valeur de 240 millions d'Euros.

C'est la part genevoise sur 10 ans, soit une moyenne de 24 millions d'euros par an, avec des fluctuations selon les années. La part française est de plus de 1 milliard d'euros. Il s'agit de 240 millions d'euros maximum sur 10 ans, pour des infrastructures routières, ou d'autre nature. Cela représente un versement annuel, en plus de la rétrocession. Il rappelle que les autres cantons suisses reversent à la France voisine 4,5 % et non pas 3,5 %. 1 % de différence fait plus de 20 millions par année. Cela revient à la même somme que si Genève avait décidé de passer à 4,5 % – ce qui n'a pas été décidé et ne fait pas partie des intentions. En effet, avec ce PL, c'est limité dans le temps, et Genève est codécideur. Le jour où l'on met 1 % de plus dans la rétrocession, on n'est plus codécideur. Ici, au contraire, le Grand Conseil pourra voter ou non les projets un par un. C'est beaucoup plus respectueux du parlement.

Il y a 2 ans, un élu maire avait faussement annoncé dans les journaux que l'accord avait été renégocié pour monter à 4,5 % de rétrocession. M. Unger avait rectifié cela et lui avait rappelé que c'est aux Etats et non aux communes de négocier une telle chose et que tout serait versé à l'Etat français qui n'aurait aucune considération particulière pour les communes du Grand Genève. En augmentant la rétrocession, on perdrait la main. Avec les P+R, Genève se fait cadeau de pouvoir garder éloignée de Genève une bonne partie des voitures de pendulaires ou de gens qui traversent Genève sans rien

apporter et qui ne représentent aucun intérêt pour Genève. C'est pour Genève que nous agissons, pas pour eux.

Un commissaire (MCG) comprend que c'est dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Il pense que les Vaudois auraient dû mettre la main au portefeuille.

Les Vaudois mettent déjà la main au portefeuille, puisqu'ils restituent déjà 4,5 % à la France voisine, donc 1 % de plus que le canton de Genève. Ils vont aussi contribuer à des gares, une voie CFF supplémentaire, éventuellement la 3^e voie autoroutière depuis Coppet. On ne va pas leur demander de financer un parking à Veigy.

Un député Vert calcule que si l'on divise le coût demandé par ce PL par le nombre de places prévues, le prix de 3 765 F la place. Il demande si l'on peut construire des places de parking à Genève à ce prix.

Non ! Si l'on fait les places en France c'est pour plusieurs raisons. Tout d'abord, c'est pour s'épargner de trafic inutile et évitable. Deuxièmement, c'est beaucoup moins cher de construire en France. Troisièmement, on n'est pas obligé d'exploiter. La place de parking tourne autour de 50 000-60 000 F à Genève ; et à la Nautique, elle a fini à 90 000 F.

Un commissaire libéral demande pourquoi l'on ne voit que des P+R sur la rive gauche et aucun sur la rive droite. Il pense particulièrement au secteur du CERN. Le Grand Conseil a voté récemment l'extension d'une ligne de tram qui va sur Saint-Genis. Il demande pourquoi ne pas prévoir à cet endroit un P+R à côté d'une ligne. Il voit bien le P+R de Saint-Julien, lié au tram de Saint-Julien qui viendra à l'horizon 2020 ou plus. Il semble que celui près du CERN va arriver plus vite. Par ailleurs, il demande s'il serait possible d'avoir cette carte avec une superposition des P+R existants sur territoire genevois. Il serait bien d'avoir une fois une vision globale de tous les P+R sur le canton, pour avoir une bonne appréciation de la répartition de ces derniers.

Par ailleurs, il demande à quel taux de change a été fait ce PL. Enfin, il demande si les entreprises genevoises de la construction pourraient répondre aux appels d'offres et, le cas échéant, participer aux travaux. Il est clair qu'à 3 000 F suisse la place, ce sera peut-être difficile pour des entreprises suisses d'y répondre. Enfin, un député UMP de Haute-Savoie a demandé l'imposition des résidents genevois sur territoire français. Il demande ce qu'il en est de l'impact de cette action politique menée en France par rapport à ces projets. Si l'Assemblée nationale votait cette loi, cela déséquilibrerait quelque peu l'approche économique globale.

On a commencé avec la rive gauche, car c'est là que c'est le plus urgent. Le CE aurait pu venir avec un PL avec 10 P+R, mais cela faisait beaucoup.

On a préféré cibler les projets prêts à démarrer en 2013-2014. Après, il y a d'autres projets, notamment sur le pays de Gex, en lien avec le tram de Saint-Genis. Là, les travaux ne commenceront qu'à partir de 2015. S'agissant de Saint-Julien, une 2^e étape en lien avec le tram viendra plus tard. Au niveau du PA, ils mènent une étude sur les P+R pour mettre tous les P+R à moyen et long terme et avoir cette vision d'ensemble. C'est une étude en cours qui sera terminée d'ici cette année. Il est possible de faire cette carte. S'agissant de la question du taux de change, le taux de 1,25 franc suisse pour 1 euro a été utilisé.

Il existe des projets réalisés par les Suisses en France voisine. Le plus simple pour que les entreprises genevoises puissent conquérir le marché au prix décrit est d'ouvrir une filiale, ce qui est relativement simple. Un bureau s'occupe de cela à Genève et Annemasse. Beaucoup de projets ont été faits. Il y a un guide très pratique fait par l'Union lémanique de l'artisanat et des métiers (ULAM) à ce sujet. Pour ce qu'il en a lu dans la presse, le PL français évoqué concerne les citoyens genevois installés en France qui gardent une adresse fictive à Genève. Ce n'est pas la même chose. Il faudra que ces Genevois choisissent où ils ont leur résidence secondaire. Il y a fort à parier qu'en principe, leur résidence principale est à Genève si leurs enfants sont scolarisés à Genève, et inversement.

Le même commissaire évoque un reportage du journal de France 2, qui parlait des fraudeurs suisses en France. Il était expliqué que ces gens qui résident principalement de l'autre côté de la frontière participent au financement des crèches, des écoles, etc. De nombreux Genevois, faute d'avoir trouvé un logement en Suisse, se sont installés en France voisine, mais par attache sentimentale, ont gardé leur adresse en Suisse. Ces gens vont devoir faire un choix, mais ils vont amener plus de ressources aux communes de France voisine, donc plus de moyens pour ces communes de développer ces infrastructures qui bénéficient à l'agglomération.

Si ces gens ont des appartements à Genève, on ne peut pas en rendre les Français responsables. Il faudrait simplifier les règles d'octroi. Soit le domicile à Genève n'est pas fictif, et c'est un scandale qu'il soit vide ; soit il est fictif, ce qui est problématique aussi. Avant les accords bilatéraux, quand les douaniers voyaient passer toutes celles et ceux qui avaient un domicile à Veigy et passaient par la frontière trop souvent, ils les pinçaient avec les mêmes conséquences. La déclaration de domicile à Genève est obligatoire et la députée française a évoqué la possibilité de la rendre obligatoire en France aussi.

Son collègue (L) est convaincu qu'il faut faire quelque chose pour que les gens n'utilisent pas leur véhicule pour venir en Suisse. Ceci dit, il faut aller

de l'avant. Il a aussi clairement entendu des politiciens français dire qu'il n'y a pas de raison que Genève soit une exception en Europe s'agissant des impôts. La décision va se prendre entre Paris et Berne. Si Paris dit à Berne que l'accord de 1973 qui impose de taxer sur le lieu de travail n'est plus tenable et qu'à Genève l'impôt est sur le lieu de domicile, on aura du souci à se faire concernant les finances du canton.

S'agissant de l'aspect plus pratique, il a eu des remarques d'habitants qui sont sur la ligne de Saint-Julien ou d'autres. Aujourd'hui, on met les Français dans les TP, et les Genevois restent sur les quais. Le RER va jusqu'à Bellegarde. Quand il arrive à la Plaine, il reste quelques places et quand il arrive à Satigny, le train est plein. Les gens ont payé leurs abonnements, leur P+R, leurs impôts, et les frontaliers sont tranquillement en train de lire le journal ; alors que le citoyen genevois attend sur le quai.

Il évoque l'idée de faire des trams qui ne restent qu'en Suisse. La ZIMEYVER, le barreau nord de Bernex, c'est 15 000 emplois qui ne sont pas reliés avec les TP depuis la Savoie. Le Savoyard qui met sa voiture à Valleiry et travaille à ZIMEYVER doit changer 2 fois de transports. C'est prouvé que les gens n'acceptent de faire qu'un seul changement, et pour un trajet de plus de 30 minutes, ils prennent leur voiture. On amène tous les frontaliers dans la région de Carouge et le centre-ville, mais pas là où il y a des emplois de frontaliers, i.e. dans la ZIMEYSA, la Praille-Carouge, et pas au centre-ville. Il n'est pas contre, mais il faut savoir quels sont leurs métiers et où ils se rendent. De toute évidence, il manque un arc de cercle entre la rive gauche et la rive droite.

On lui répond que les frontaliers genevois ne payeront pas leurs impôts en France, s'ils sont déclarés comme habitant en France. Ils payeraient leurs impôts sur le lieu de travail. Berne ne va pas aller se battre pour perdre cet avantage important pour la Suisse. La Suisse n'a aucun intérêt à négocier une perte. Cela ne va pas changer quoi que ce soit de la position sur ces parkings dont l'impératif est actuel, dont il y a fort à parier qu'ils seront largement amortis. Si la France veut imposer de tout changer, les choses seront très compliquées et les Français perdront beaucoup. Ils y trouvent leur compte à l'heure actuelle.

Par ailleurs, le fait que les RER soient pleins est plutôt une bonne nouvelle. C'est bien la preuve que les gens viennent pour travailler et rentrer chez eux. Il est juste de dire que cela ne suffira pas et qu'il faut des trains supplémentaires – c'est prévu via le nouveau fonds d'infrastructure. On attend la décision du parlement fédéral fin juin.

Le Conseil d'Etat a déjà donné son accord pour la version à 6,4 milliards de francs. Il faut que le Conseil national le confirme. Cela dit, il se peut qu'un individu habite Chamonix et travaille dans la ZIMEYVER. Toutefois, les grands flux sont des flux de concentration autour de la frontière. Les P+R peuvent aussi servir à concentrer le covoiturage. En effet, le problème en France voisine est le mitage du territoire, qui veut dire que les gens ont beaucoup de peine un TP près de chez eux. Ces P+R sont des lieux de rencontre pour éventuellement du covoiturage. Plusieurs projets sont en discussion pour mettre en place des endroits où les gens se rencontrent et ne repartent qu'à une voiture. Aucun train, ni aucune mesure ne règlera l'ensemble des problèmes.

Un commissaire (MCG) constate que, dans l'exposé des motifs, figure un montant en euros. Il avait été expliqué aux commissaires que le calcul avait été fait en fonction d'un taux de change à $1 \text{ €} = 1,25 \text{ F}$. Il demande ce qui garantit que ce taux ne va pas bouger dans les 5 ou 10 ans à venir. Il aimerait savoir si la facture des Genevois va augmenter si le taux de change bouge.

L'objectif du cofinancement est fixé en euros. En revanche, les montants figurant dans le PL le sont en francs. La conversion s'est faite au taux de ce jour, soit $1 \text{ €} = 1,25 \text{ F}$. Ce financement est une sorte de subvention, un forfait en francs suisses au-delà duquel l'Etat n'ira pas. Si le taux de change varie, ce sera aux Français d'en assumer l'impact, le cas échéant. Par ailleurs, il n'est pas autorisé de libeller un PL dans une monnaie autre que le franc suisse. C'est ainsi que la subvention au téléphérique du Salève avait été fixée avec un taux de $1 \text{ €} = 1,55 \text{ F}$. Ce qui était dû à l'effet de change n'a simplement pas été dépensé. Quant au risque que la subvention en francs suisses explose suite à une chute du franc, le montant est fixé par une loi, laquelle ne permet pas de changer le taux de change. Les Français recevront le montant en francs suisse fixé dans ce PL, quel que soit le taux de change.

Un commissaire (R) pense que deux de ces parkings sont parfaitement dans la ligne d'un effort judicieux du canton de Genève : celui de Veigy, qui existe déjà pour partie et qu'il s'agit de pérenniser, ainsi que celui de la gare de St-Julien, où il y a déjà une ligne de transports publics qui va vers le centre de Genève et où, dans des délais relativement courts, il y aura un tramway à disposition permettant aux gens de se rendre dans le centre de Genève.

En revanche, il s'interroge sur l'utilité d'un parking d'échange à Valleiry, sur une ligne d'autobus qui fait un rabattement sur une autre ligne d'autobus à St-Julien. Il n'y a aucune utilité, pour Genève, à financer ce parking, mais admet qu'il ne coûte pas très cher et que ce financement ne serait ainsi pas si grave.

Là où ce PL devient vraiment problématique, c'est à propos des 2 P+R assez coûteux prévus autour de l'agglomération d'Annemasse (Chasseurs et Jean-Monnet). Ils sont certainement parfaits pour aider Annemasse à se débarrasser d'une partie du trafic qu'il y a dans cette cité. En revanche, si l'on espère, par une rupture de charge supplémentaire, attirer des gens au CEVA, c'est peine perdue. Chacun sait qu'une rupture de charge diminue de 50 % l'attractivité du transport collectif. S'il y a deux ruptures de charge, il ne reste plus beaucoup d'attractivité. Il ne faut pas oublier qu'un P+R représente toujours une rupture de charge supplémentaire. Il vaudrait mieux garder cet argent pour financer les futurs parkings qu'il y aura sur les prolongements du CEVA en France voisine. Le parking des Chasseurs serait très avantageusement remplacé, du moins pour les résidents genevois, par un parking du côté de la gare d'Ambilly.

Il serait peut-être aussi bienvenu de songer à mettre un peu d'argent sur le territoire genevois pour capter les pendulaires qui viennent du canton de Vaud, lesquels ont très peu de possibilités de parcage. Il signale que Coppet est saturé et qu'il n'y a presque pas de possibilités de parkings d'échange sur les autres gares de la ligne Lausanne-Genève. Il rappelle que, sur la ligne de la Plaine, les possibilités de parkings d'échange sont extrêmement limitées et que la tarification des CFF est fortement dissuasive par rapport à celle de la Fondation des parkings (FdP) et UNIRESO. Il serait plus judicieux de mettre de l'argent là où il y a des besoins avérés plutôt que de favoriser le report modal au sein de l'agglomération d'Annemasse. Cela est certes fort intéressant pour Annemasse, mais ne justifie pas un financement genevois. Il conclut son propos en disant qu'il considère que ce projet est plus politique que pratique.

Des P+R le long de la ligne Annemasse-Thonon sont prévus, mais que ceux-ci sont plus en lien avec la montée en puissance du ferroviaire et du CEVA et qu'ils ne seront prêts à être réalisés que dès 2015 ; ils figureront donc dans d'autres PL futurs. Le canton de Vaud est en train de tirer des lignes de rabattement vers les gares pour aller chercher la clientèle en divers endroits de son territoire. Chaque territoire a ses enjeux et les collectivités construisent petit à petit. Le bus à haut niveau de service (BHNS) à Annemasse n'est pas encore en service ; il s'agira d'organiser une ligne de bus efficace qui rabatte les gens sur le futur CEVA. Il faut anticiper ce développement et essayer de desservir au mieux l'agglomération. Les ruptures de charge péjorent effectivement un peu l'attractivité, mais il vaut mieux construire ces P+R que de ne rien faire, car cela péjorerait encore plus la situation générale. Ils agissent petit à petit, par étapes. Les solutions proposées ne sont pas des solutions miracle, mais elles permettent au moins

d'améliorer un peu les choses. Il faut permettre les alternatives à la voiture dans les déplacements.

On a priorisé les parkings figurant dans ce PL en choisissant ceux qui étaient les plus avancés. Il faudra aussi construire des P+R sur la rive droite. Plus tard, il y aura une autre volée de P+R. S'agissant des pendulaires lausannois, prochainement, les parkings de Sécheron et de l'OMC seront fonctionnels et il y a une gare et un tramway à Sécheron.

Discussion et vote

Pour les Verts, les P+R sont un des maillons importants dans le cadre du trafic et du report modal. Ils se réjouissent que des P+R, dans le projet du Grand Genève, soient mis en construction de l'autre côté de la frontière. Elle signale qu'à Veigy, le P+R a vite rencontré du succès grâce au bus qui circule à des intervalles intéressants. Les Verts voteront donc l'entrée en matière et le PL.

Le PLR votera l'entrée en matière et le PL tel quel. Il est sensible aux remarques visant à dire que les emplacements de certains de ces P+R ne sont pas les meilleurs choix, mais il relève qu'ils s'inscrivent dans un projet global. Il est nécessaire de montrer la volonté de l'Etat de résoudre le problème de la mobilité dans cette agglomération. Il faut que les Français développent des infrastructures et il convient donc de donner un signe positif. Ce serait une erreur politique de ne pas entrer en matière ou d'amender ce PL, puisqu'il fait partie du PA1. Il faut travailler main dans la main avec les partenaires français et vaudois. Il souhaiterait également que des P+R soient construits sur le canton de Vaud, afin de soulager les pendulaires vaudois qui se rendent à Genève.

Le MCG est favorable à la réalisation de P+R sur sol français, mais ajoute qu'il n'envisage pas de faire cela avec l'argent des contribuables genevois. Dès lors, il n'entrera pas en matière sur ce PL.

Vu les éléments développés lors des différentes séances consacrées à ce PL, l'UDC le soutiendra finalement, toutefois sans grand enthousiasme. Il l'acceptera, car il porte sur un montant unique, qu'il n'engagera pas l'Etat au niveau de la gestion de ces infrastructures et parce que l'UDC avait appelé cela de ses vœux dans divers programmes électoraux, dans les législatures précédentes.

Un commissaire (R) entend bien que ce projet est ancré dans le PA. Il persiste néanmoins à penser que l'apport de ces constructions sera modeste ou nul pour Genève et qu'il s'agit d'une dépense d'une somme d'argent qui pourrait être mieux investie ailleurs. Il relève qu'on leur dit d'un côté que la

réalisation du prolongement d'un tramway va être repoussée par manque de moyens et qu'il faut étaler les investissements et, d'un autre côté, on trouve de l'argent pour des choses qui lui semblent relativement inutiles par rapport à Genève même. Il est fort bien de rendre service aux voisins, mais il préférerait que l'argent soit mis d'abord là où il est nécessaire et urgent d'intervenir, comme à Bernex, où des clients sont soumis à des ruptures de charge inadmissibles depuis longtemps. Cela avait été promis deux ans après la mise en service du TCOB. Ce délai est déjà largement dépassé, car l'Etat n'a pas l'argent, alors que l'Etat aurait de l'argent à gaspiller dans ce PL, pour quelque chose qui ne sera pas utile à Genève. Il a de la peine à comprendre ce genre de choix. Personnellement, il est un peu choqué par cette différence de traitement, qui lui semble plus guidée par l'opportunité politique que par le bon sens.

Le PDC est ravi que la majorité des partis ici présents ait décidé de soutenir ce PL, auquel il attribue plusieurs avantages. Il rappelle que ces P+R sont liés au projet d'agglo et au CEVA, que les députés ont voté le CEVA, que ses travaux ont commencé et qu'il sera inauguré en 2016 ou 2017 ; ces P+R s'inscrivent dans ce projet d'agglo-CEVA. En effet, il est inutile de faire un CEVA s'il n'est pas possible de basculer de la route vers le rail. Il rappelle que, par l'adoption de la Constitution, le peuple a voté la complémentarité des transports et que, dans ce PL, il y a justement une complémentarité, raison pour laquelle il faut l'accepter. Il estime que ce projet est un peu timide et qu'il faudrait faire 10 à 20 P+R et non que 5, mais qu'il constitue cependant un début, le premier PL du genre à être voté. Dès lors, il convient de le voter sans arrière-pensées. Il suggère au CE de rapidement présenter des PL relatifs à d'autres P+R.

Les socialistes voteront avec enthousiasme ce PL. Il s'agit d'une première étape pour concrétiser le PA1. C'est une petite étape, car il faudrait plus de P+R pour réellement améliorer la circulation et qu'il y ait d'avantage de transfert modal. Il faut encourager le CE à construire plus. Les travailleurs frontaliers français paient leurs impôts à Genève, contrairement aux travailleurs Vaudois. Ce racisme anti-Français venant de la droite le surprend, sachant que personne ne disait rien lorsque ceux-ci venaient mettre de l'argent dans les banques suisses.

Le DARES précise que l'idée, en mettant des P+R de l'autre côté de la frontière, est d'inciter les gens qui viennent d'encore plus loin que les P+R de s'y arrêter et ne pas entrer sur Genève avec leur voiture, ce qui engendrera une diminution des entrées et sorties de voiture de Genève. C'est à Genève et aux Genevois que ces P+R rendent services. Le but est que les commerçants puissent continuer à exercer leur activité, que les habitants du quartier

puissent continuer à se parquer à proximité de leur logement et que les visiteurs puissent continuer à s'y rendre. Ils ne veulent plus une masse de pendulaires et de transit, raison pour laquelle le CE est favorable à une traversée du lac, qui permettra de faire le tour plutôt que le transit par le centre-ville.

Il rappelle aussi que la France fournit une main d'œuvre de l'ordre de 60 000 personnes, sans lesquelles le taux de chômage à Genève ne serait que très légèrement baissé. S'il n'y avait pas de frontaliers, il faudrait supprimer 90 % des 60 000 emplois qu'ils occupent. On pourra en reparler le jour où on pourra dire avec précision quels emplois il faut supprimer en étant sûr que ce sont des Français qui les occupent.

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 11115.

L'entrée en matière du PL 11115 est acceptée par :

Pour : 13 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC)

Contre : 2 (2 MCG)

Le président met aux voix le titre et le préambule.

Les commissaires acceptent le titre et le préambule du PL 11115 par :

Pour : 13 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC)

Contre : 2 (2 MCG)

Un commissaire (R) propose un amendement à l'alinéa 1^{er} de l'article 1^{er} « Crédit d'investissement » sur le montant, pour le limiter à 950 992 F, couvrant les P+R de Veigy, de St-Julien et de Valleiry, lequel a au moins le mérite d'être sur une ligne de chemin de fer qui sera plus ou moins liée au CEVA. Les montants pour les P+R qui ne sont pas en relation directe avec le CEVA et qui visent à décharger l'agglomération d'Annemasse (Chasseurs et Jean-Monnet) seraient tracés de ce PL.

Le DARES précise que les P+R des Chasseurs et de Jean-Monnet sont des parkings très importants, car ils concentrent toute cette région de la France du pied des Voirons, du pré-Chablais sur une ligne de bus à haut niveau de service, qui permet de rejoindre le centre en moins de 10 minutes, en site propre, en France. Il pense que ce serait une erreur de les supprimer.

Le président met aux voix l'alinéa 1^{er} de l'article 1^{er} « Crédit d'investissement », tel qu'amendé et dont la teneur est la suivante :

« Un crédit maximum de 950 992 F est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement pour participer au financement de la construction, sur territoire français, de cinq parcs relais (P+R) d'intérêt transfrontalier »

Les commissaires refusent l'alinéa 1^{er} de l'article 1^{er} « Crédit d'investissement », tel qu'amendé par :

Pour : 3 (1 R, 2 MCG)

Contre : 7 (2 S, 3 Ve, 2 PDC)

Abstentions : 5 (1 R, 3 L, 1 UDC)

Le président annonce que cet amendement est refusé.

Le président met aux voix l'article 1^{er} « Crédit d'investissement ».

Les commissaires acceptent l'article 1^{er} « Crédit d'investissement », par :

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

Contre : 3 (1 R, 2 MCG)

Le président met aux voix l'article 2 « Budget d'investissement ».

Les commissaires acceptent l'article 2 « Budget d'investissement », par :

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

Contre : 2 (2 MCG)

Abstention : 1 (1 R)

Le président met aux voix l'article 3 « Subventions d'investissement accordées et attendues ».

Les commissaires acceptent l'article 3 « Subventions d'investissement accordées et attendues », par :

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

Contre : 2 (2 MCG)

Abstention : 1 (1 R)

Le président met aux voix l'article 4 « Financement et charges financières ».

Les commissaires acceptent l'article 4 « Financement et charges financières », par :

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

Contre : 2 (2 MCG)

Abstentions : 1 (1 R)

Au sujet de l'article 5 « Amortissement », un commissaire (L) a une question d'ordre financier. Il comprend que ce PL vise une subvention d'investissement, avec un apport net de quelque 3 millions, puis qu'il y aura une exploitation française. Or, dans cet article est évoqué un amortissement de l'investissement calculé chaque année sur la valeur d'acquisition. Il ne voit pas ce qui est acquis et ce qui est à amortir. Il faudrait passer ce montant en une fois dans le compte de pertes et profits, en charges, car il n'y a pas de consommation d'un bien. Il n'est pas là pour ouvrir un débat sur un aspect technique. Il comprend que l'on amortisse un collège, par exemple ; l'idée est de pouvoir l'autofinancer au bout de 50 ans. L'amortissement permet de créer une réserve permettant l'autofinancement. En l'espèce, il s'agit d'une

subvention d'investissement à des tiers et l'Etat ne se mêlera pas de l'exploitation du bien. Dès lors, il ne voit pas pour quelle raison il faudrait amortir cet investissement dans la durée. Si Genève était intéressée dans l'exploitation, il comprendrait la notion d'amortissement. Il aimerait obtenir un avis technique du DF sur ce point.

Son collègue pense que ce n'est pas tant la question de l'amortissement qui se pose. Dès lors que la dépense est activée, il est logique qu'elle soit amortie. En réalité, elle ne devrait pas être activée. Il se demande si ce sont les normes MCH2 qui imposent cela. Le préavis technique et financier stipule que tout est en ordre, alors il imagine que tel est le cas. Une réponse à cette question peut être apportée ultérieurement, avant le vote en plénière.

Le président met aux voix l'article 5 « Amortissement ».

Les commissaires acceptent l'article 5 « Amortissement », par :

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

Contre : 2 (2 MCG)

Abstentions : 2 (1 R, 1 L)

Un commissaire (L) aimerait ajouter un alinéa 3 à l'article 6 « But », stipulé ainsi :

« En cas de sous-utilisation de ces P+R, des mesures de restriction de circulation peuvent être prises aux entrées en douane ».

Les commissaires refusent l'alinéa 3 (nouveau) de l'article 6 « But », tel que proposé par le commissaire (L), par :

Pour : 4 (1 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : 8 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 R)

Abstentions : 2 (1 R, 1 L)

Le président met aux voix l'article 6 « But ».

Les commissaires acceptent l'article 6 « But », par :

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

Contre : 2 (2 MCG)

Abstentions : 2 (1 R, 2 L)

Le président met aux voix l'article 7 « Durée ».

Les commissaires acceptent l'article 7 « Durée », par :

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

Contre : 2 (2 MCG)

Abstention : 1 (1 R)

Un commissaire (L) propose un nouvel article 8, dont la teneur serait la suivante ou aurait une formulation de ce genre :

« Le Conseil d'Etat fournit un rapport détaillé au Grand Conseil sur l'utilisation effective de ces P+R et ses conséquences sur les transports publics genevois ».

Le but est d'avoir un rapport détaillé sans avoir à le réclamer aux Français et de savoir s'il convient de continuer dans cette voie.

Le DARES n'est pas opposé à cela, car il est toujours bien d'avoir une évaluation de ce qui se fait, pour savoir si cela fonctionne. Il suggère de mettre cela en article 9 et que l'article 9 devienne l'article 10.

Le président met aux voix l'article 8 « Aliénation du bien ».

Les commissaires acceptent l'article 8 « Aliénation du bien », par :

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

Contre : 2 (2 MCG)

Abstention : 1 (1 R)

S'agissant de sa proposition de nouvel article 9, il convient de fixer un délai. Le DARES propose de mettre d'emblée un délai à fin 2017. Il faut attendre que la construction des parkings soit finie et que les habitudes des automobilistes soient modifiées. Fin 2017 est le moment où le CEVA va ouvrir. Par ailleurs, ce crédit d'investissement devra être bouclé par une loi de bouclément, qui devra être déposée dans les 24 mois suivant l'expiration du crédit. Il pourrait être indiqué, dans le PL 11115, qu'avec la loi de bouclément, il faut un rapport d'évaluation. Des discussions s'ouvrent ensuite sur le délai à fixer et la proposition d'amendement est reformulée comme suit :

« Avec la loi de bouclément, mais au plus tard à fin 2017, le Conseil d'Etat fournit un rapport détaillé au Grand Conseil sur l'utilisation effective de ces P+R et ses conséquences sur les transports publics genevois ».

Le président met aux voix l'article 9 (nouveau).

Les commissaires acceptent l'article 9 (nouveau) par :

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

Contre : 1 (1 Ve)

Abstention : 1 (1 R)

Le président met aux voix l'article 9 « Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève », qui devient l'article 10.

Les commissaires acceptent l'article 9 « Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève », qui devient l'article 10, par :

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

Contre : 2 (2 MCG)

Abstention : 1 (1 R)

Vote en troisième débat

Le MCG précise qu'il s'est opposé à l'entrée en matière et sur tous les articles ou presque, mais qu'il ne fera pas de rapport de minorité pour autant.

Le PL 11115, dans son ensemble, est adopté par :

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

Contre : 2 (2 MCG)

Abstention : 1 (1 R)

Catégorie de débats : extraits (III).

Suite à ces délibérations, la majorité de la Commission des travaux vous demande, Mesdames et Messieurs les députés, d'accepter ce projet de loi.

Projet de loi (11115)

ouvrant un crédit au titre de subvention d'investissement de 3 129 406 F pour les années 2013 à 2015 pour participer au financement de la construction, sur territoire français, de cinq parcs relais (P+R) d'intérêt transfrontalier

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
vu la Constitution de la République et canton de Genève, du 24 mai 1847;
vu l'accord de Karlsruhe sur la coopération transfrontalière entre les collectivités territoriales et organismes publics locaux, du 23 janvier 1996, et la loi ratifiant l'extension au canton de Genève dudit accord du 22 avril 2004;
vu la loi relative aux organismes de coopération transfrontalière, du 14 novembre 2008;
vu la convention instituant le Groupement local de coopération transfrontalière « Projet d'agglomération franco-valdo-genevois », en vue d'en assurer la gouvernance, du 1^{er} décembre 2011;
vu la loi approuvant la création du Groupement local de coopération transfrontalière « Projet d'agglomération franco-valdo-genevois », du 1^{er} décembre 2011;
vu la loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, du 27 janvier 2011,
décrète ce qui suit :

Art. 1 Crédit d'investissement

¹ Un crédit maximum de 3 129 406 F est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement pour participer au financement de la construction, sur territoire français, de cinq parcs relais (P+R) d'intérêt transfrontalier.

² Il se décompose comme suit :

<i>Mesure</i>	<i>Maîtrise d'ouvrage</i>	<i>Coût total</i>	<i>Crédit</i>
P+R Veigy	Commune de Veigy	1 389 485 F	694 742 F
P+R Chasseurs	Annemasse Agglo	2 405 824 F	1 202 911 F
P+R Jean-Monnet	Annemasse Agglo	1 950 931 F	975 503 F
P+R gare de St-Julien	Communauté de Communes du Genevois	187 500 F	93 750 F
P+R gare de Valleiry	Commune de Valleiry	775 000 F	162 500 F
Total		6 708 740 F	3 129 406 F

Art. 2 Budget d'investissement

¹ Ce crédit de 3 129 406 F est comptabilisé par tranches annuelles de 2013 à 2015 sous la politique publique « O – Autorité et gouvernance » (rubrique 08.01.11.10-56.10.00.00).

² L'exécution budgétaire de ce crédit est suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 3 Subventions d'investissement accordées et attendues

¹ Les subventions d'investissement accordées dans le cadre de ce crédit au titre d'indemnité d'investissement s'élèvent à 3 129 406 F.

² Les subventions d'investissement attendues dans le cadre de ce crédit au titre d'indemnité d'investissement s'élèvent à 0 F.

Art. 4 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'investissement « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et en amortissements sont à couvrir par l'impôt.

Art. 5 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. 6 But

¹ Cet investissement doit permettre l'amélioration des infrastructures de transport qui concourent à la qualité de vie sur le territoire du projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

² Il s'inscrit dans le cadre prévu par la Confédération qui invite les bénéficiaires des subventions fédérales du fonds d'infrastructure à compléter les financements fédéraux par des financements d'agglomération.

Art. 7 Durée

La disponibilité du crédit d'investissement s'éteint à fin 2015.

Art. 8 Aliénation du bien

En cas d'aliénation du bien avant l'amortissement complet de celui-ci, le montant correspondant à la valeur résiduelle non encore amortie est à rétrocéder à l'Etat.

Art. 9 (nouveau)

Avec la loi de boucllement, mais au plus tard à fin 2017, le Conseil d'Etat fournit un rapport détaillé au Grand Conseil sur l'utilisation effective de ces P+R et ses conséquences sur les transports publics genevois.

Art. 10 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, du 7 octobre 1993, et au règlement sur les investissements, du 22 novembre 2006.