



Date de dépôt : 4 mars 2025

Rapport

de la commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat autorisant la Fondation des parkings à financer la construction du parc relais « P+R P47 » de 670 places, sis sur la parcelle 2283 de la commune du Grand-Saconnex, à hauteur de 47 691 000 francs, et instituant une garantie pour un prêt en sa faveur à cet effet

Rapport de Philippe de Rougemont (page 4)

Projet de loi (13569-A)

autorisant la Fondation des parkings à financer la construction du parc relais « P+R P47 » de 670 places, sis sur la parcelle 2283 de la commune du Grand-Saconnex, à hauteur de 47 691 000 francs, et instituant une garantie pour un prêt en sa faveur à cet effet

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu l'article 31, alinéa 2, de la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017 ;
vu l'article 9, alinéa 2, lettre a, de la loi sur la Fondation des parkings, du 17 mai 2001,
décrète ce qui suit :

Art. 1 Autorisation

La Fondation des parkings est autorisée à financer la construction du parc relais « P+R P47 » de 670 places, sis sur la parcelle 2283 de la commune du Grand-Saconnex, à hauteur de 47 691 000 francs, dont au minimum 25% seront financés par ses fonds propres.

Art. 2 Garantie

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé à garantir par un cautionnement simple le remboursement d'un prêt à hauteur de 35 768 250 francs en faveur de la Fondation des parkings, pour la construction du parc relais.

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

Art. 3 Appel de la garantie

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

Art. 4 Rémunération de la garantie

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

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

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

Art. 6 Entrée en vigueur

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

Rapport de Philippe de Rougemont

La commission des travaux a étudié le projet de loi susvisé lors de sa séance du 21 janvier 2025, sous la présidence de M^{me} Angèle-Marie Habiyakare.

Le procès-verbal de cette séance a été rédigé par M. Arnaud Rosset. Nous remercions ces personnes du soutien apporté au travail de la commission.

Table des matières

1. Introduction	4
2. Présentation de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, DSM, M. Thierry Messenger, directeur à l'OCT, DSM, M. Antoine de Raemy, président, Fondation des parkings, M. Damien Zuber, directeur général, Fondation des parkings, et M. Sofiane Benarab, ingénieur travaux, Fondation des parkings	4
3. Discussion sur le PL	6
4. Votes	13

1. Introduction

Le projet de loi vise la construction d'un parking de 6 niveaux, contenant chacun 110 places. L'accès des véhicules se fait au niveau 0 et une plateforme multimodale se trouve au niveau 3 du parking. L'ouvrage est prévu pour être augmenté à l'avenir d'un étage supplémentaire de 110 places de voitures dont le coût sera d'environ 1 800 000 francs.

L'autorisation de construire a été déposée en début d'année. Il est prévu de réaliser les travaux au plus tard début 2026 pour une durée d'environ 20 mois. L'ouvrage est planifié pour une mise en service en automne 2027, la mise en service du tram se fera quelques mois plus tard, fin 2027.

2. Présentation de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, DSM, M. Thierry Messenger, directeur à l'OCT, DSM, M. Antoine de Raemy, président, Fondation des parkings, M. Damien Zuber, directeur général, Fondation des parkings, et M. Sofiane Benarab, ingénieur travaux, Fondation des parkings

Infrastructures de transports

Le but des P+R est de parquer son véhicule là où les voies de circulation automobile deviennent trop denses en trafic et les zones traversées trop

habitées et de poursuivre son chemin vers le centre en transports publics. Ce P+R sera notamment utile pour raccorder un stationnement de voitures au projet de tram qui ira de la place des Nations à Ferney. Ce projet vient d'obtenir l'autorisation fédérale. Il sera donc possible, sous réserve de recours, de commencer les travaux cette année.

Les auditionnés rappellent que ce P+R aux portes de l'agglomération matérialise la stratégie du Grand Genève et le plan d'action du stationnement 2024-2028, notamment par l'action 12 qui envisage de créer 2500 places dans plusieurs P+R du canton. Ce P+R créera 670 places de véhicules, 35 places autos et motos qui seront dotées de points de charge électrique avec un potentiel d'augmentation suivant la demande ainsi que des places pour les personnes à mobilité réduite. Il y a également 64 places motos.

La plateforme multimodale qui sera réalisée par l'OCGC comprendra des aménagements permettant les connexions aux voies de transports collectifs et de mobilité douce. La gare routière attenante est un élément important de ce dispositif, avec un budget séparé. Cette gare routière internationale prendra le relais de la gare routière internationale de la place Dorcière à l'horizon de la réalisation de cet ouvrage.

L'équipement comprend également une vélostation et le maintien de 80 places pour poids lourds pour Palexpo, ces deux objets étant attenants au P+R et ayant leur propre budget.

Coût écologique

Les auditionnés annoncent que l'objectif a été d'enjoliver cet ouvrage en le végétalisant avec un grand nombre de plantes prévues en façade. L'arrosage sera assuré par de l'eau de pluie, des réservoirs seront construits sur le parking. Le parking disposera sur son toit d'une toiture photovoltaïque suffisante pour en faire un bâtiment à énergie positive (produisant en une année plus d'électricité qu'il en consomme), y compris pour les recharges de voitures électriques.

Par ailleurs la Fondation des parkings réalise actuellement des parkings avec le moins possible de colonnes, de piliers et de murs. Ceci permet de faire des changements dans le futur si les voitures changent ou s'il faut ajouter des parkings de 2-roues motorisés ou non.

Le choix des matériaux de construction a suivi l'objectif d'une utilisation économe des ressources naturelles pour limiter l'impact carbone. Une étude multicritère a déterminé les matériaux de construction les plus adaptés. L'éclairage, qui est souvent le principal poste de consommation dans les

parkings, sera doté d'une régulation de puissance et de détecteurs de mouvement. Cela permet de réduire de 30 à 40% la consommation d'énergie.

Coût financier

Il s'agit ici d'un crédit important qui est le premier d'une série dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'action du stationnement et des orientations prises par le Grand Conseil sur les développements en matière de transports.

La Fondation des parkings assume le financement et les emprunts concernant la réalisation de l'ouvrage.

Le retour d'expérience de la Fondation des parkings indique qu'un parking en surface coûte entre 35 000 et 40 000 francs par place hors surcoûts. Pour cet ouvrage, le projet est estimé à 37 800 francs par place, auxquels s'ajoutent des surcoûts liés aux enjeux environnementaux, aux contraintes de site et aux enjeux urbanistiques. Le site est inscrit au registre du cadastre des sites pollués, ce qui surenchérit les travaux et les coûts de 2600 francs par place. Il y a un grand travail à faire sur les nivellements et les chaussées, il faut se niveler par rapport aux futures voies des trams qui seront construites dans le cadre du projet du canton. Cela représente 6900 francs par place. Les façades végétalisées pour l'intégration paysagère représentent environ 4800 francs par place. La dalle-toiture construite pour anticiper la surélévation représente 3200 francs par place. L'évitement de piliers en bord de place pour permettre une réaffectation de tout type de place représente une contrainte structurelle chiffrée à 3500 francs par place. L'utilisation de filières du recyclage représente 2000 francs par place. Cela fait au total un coût de 60 800 francs par place, soit 40 750 000 francs d'investissement. La demande porte sur 47 691 000 francs, car il faut ajouter les frais financiers, la TVA et des aléas pouvant subvenir durant la réalisation du projet.

Le résultat net annuel est attendu aux alentours de -1 200 000 francs. A l'instar de tous les P+R, ce résultat est déficitaire. La Fondation des parkings finance les P+R grâce aux recettes nettes de la vente des macarons, comme indiqué à l'article 7 de la loi sur la Fondation des parkings.

3. Discussion sur le PL

Un commissaire (UDC) demande si la zone de compensation mentionnée sur le plan présenté est composée des espaces verts existants qui seront conservés.

M. Messenger explique qu'il n'y a pas d'espace vert à cet endroit-là aujourd'hui.

Le commissaire relève qu'il y a une villa située dans ce périmètre.

M. Messenger indique que le projet a été travaillé avec l'idée d'une certaine qualité d'intégration, mais également pour faire des compensations, par rapport à d'autres projets, dont le tram du Grand-Saconnex, qui nécessitent de supprimer un certain nombre d'arbres. Il ne peut pas affirmer que la zone de compensation aura la forme présentée, car ils sont en train de finaliser une discussion avec Palexpo pour leur assurer un nombre de places suffisantes et l'exploitabilité de manière autonome du parking. La zone de compensation va probablement encore évoluer.

Le commissaire relève que M. Benarab a parlé de bâtiment à énergie positive. Il se demande si des panneaux seront déposés sur l'entièreté du toit ou s'il y aura un partage de surface avec une végétalisation sur le toit.

M. Benarab explique que le toit sera entièrement recouvert de panneaux sur 3400 m² et qu'ils vont produire entre 400 000 et 500 000 kWh. La consommation du parking, y compris les points de recharge électrique, est de 250 000 kWh. Le bâtiment va donc produire deux fois plus que ce qu'il va consommer.

Le commissaire relève que les chargeurs électriques sont insuffisants dans le canton, même si la Fondation des parkings fait de grands efforts pour en installer. Il souligne que le problème actuel est celui de la puissance et de la rapidité des chargeurs. Il se demande s'ils ont prévu une nouvelle génération de chargeurs électriques.

M. Zuber explique que, dans les parkings en ouvrage, ils installent de la charge lente, car il n'y a pas de capacité pour faire de la charge rapide et parce que les parkings ne sont pas des endroits adéquats pour faire de la recharge rapide. Dans le plan d'action, il y a une action qui consiste à mettre à disposition 10 emplacements dans des parkings extérieurs pour que les SIG installent des bornes rapides. Il y a donc un projet pour installer à 10 emplacements des bornes rapides par les SIG en périphérie du canton et proche des grands axes.

M. de Raemy indique que la Fondation des parkings possède environ 500 places de recharge électrique dans ses propres parkings. Le projet est d'installer 1000 places jusqu'en 2028.

Le commissaire indique qu'il loue le travail de la Fondation des parkings qui est très efficace. Il se demande ce qu'ils ont prévu concernant la largeur des places. Il relève qu'il y a eu des problèmes sur le parking du Mont-Blanc, où ils ont dû élargir les places sur un niveau. Il se demande s'ils ont prévu suffisamment de largeur de place pour les véhicules.

M. de Raemy souligne que, pour ce projet, comme pour les 2 derniers parkings qu'ils ont construits, il n'y a pas de pylônes, mais c'est de la peinture qui indique la largeur des places, ce qui permet d'être beaucoup plus confortable pour les usagers.

M. Benarab explique que les normes en matière de stationnement ont évolué lors des dernières années. Les dernières normes sont sorties en 2021 et s'appliquent à ce projet de P+R. Les places sont donc de 2,63 m, alors que le minimum est de 2,60 m.

Un commissaire (Ve) demande si le projet a été mené à l'interne ou après un concours.

M. de Raemy explique que la Fondation des parkings dispose d'un service de construction avec des ingénieurs et qu'ils font appel à des bureaux d'architectes et à des ingénieurs externes pour la réalisation d'ouvrage et pour des études.

M. Benarab indique que c'est le bureau bunq architectes qui a été mandaté dans le cadre d'un appel d'offres international réalisé en 2022 avec un groupement de mandataires.

M. Maudet explique qu'il y a eu un appel d'offres au préalable qui a mené à l'attribution du projet. Il relève que le commissaire (Ve) pense peut-être à un concours à proprement parler. Il n'y a pas eu de concours, mais un appel d'offres ouvert selon les canons habituels de l'appel. Il n'y a pas eu de concours préalable. Il relève que le résultat du concours n'aboutit parfois pas à l'attribution au projet lauréat.

Un commissaire (PLR) se demande s'il y a des contraintes liées aux panneaux solaires pour l'aéroport ou l'aviation civile qui pourraient être gênés par ces panneaux. Il se demande, concernant la gare routière, pourquoi il n'est fait mention que de 8 places alors que l'actuelle gare routière de la place Dorcière en compte 16. Il se demande ce que deviendraient ces 8 places en moins. Il relève que la place multimodale est bien située par rapport au P+R, au tram et à la future gare routière, mais qu'elle est un peu perdue par rapport aux terminaux de l'aéroport et à la gare de l'aéroport. Il se demande quels sont les coûts prévus pour les aménagements à prévoir.

M. de Raemy indique, concernant la gare routière, qu'elle n'est pas concernée par ce projet de loi. Le budget de la gare routière sera plus faible pour l'intégrer par la Fondation des parkings sans passer par un projet de loi. Il s'agira d'ouvrir cette gare routière aux bus de ligne, comme les FlixBus, et non pas aux bus touristiques, pour libérer la place Dorcière de tous ces bus de transit qui passeront par ce pôle multimodal qui sera idéal pour ce type de véhicule.

M. Benarab explique que les orientations et inclinaisons des panneaux solaires ont été étudiées par rapport à la vision des pilotes. C'est pris en compte et cela fonctionne.

M. de Raemy relève qu'il y a aussi des panneaux solaires sur le toit de Palexpo.

Le commissaire relève que Palexpo se situe 100 m plus loin.

M. de Raemy indique que pour les pilotes c'est la même chose.

M. Messenger indique que la gare routière est faite de 8 places en épi qui permettent d'accueillir 8 bus en même temps. Comme M. de Raemy l'a rappelé, c'est la partie internationale qui est déménagée ici. Toutes les études menées par le canton et par la Ville ont montré qu'il y a un besoin avéré au centre-ville de maintenir l'accueil de bus et de cars touristiques. Ce projet est très intéressant pour les lignes internationales, car elles n'ont pas Genève pour terminus mais comme escale. La nouvelle gare routière leur permet de faire un crochet en sortant de l'autoroute et en y rentrant à nouveau pour prendre ou déposer des passagers. C'est un emplacement idéal, notamment aussi grâce au tram des Nations qui sera en connexion avec cet ouvrage et qui permettra un accès au centre-ville très rapide.

Concernant la liaison avec l'aéroport, il explique que tous ces projets visent des infrastructures performantes le long de la façade pour les transports collectifs afin d'assurer des liaisons de qualité, rapides et à haute fréquence entre le P47 et l'aéroport, voire Blandonnet, puisqu'il s'agit d'un système de desserte très important pour les emplois, les loisirs ou l'aéroport. Il y a des systèmes avec correspondances qui permettent de desservir pleinement toutes ces adresses depuis le P47.

M. Maudet explique que le programme de l'aéroport est financé par l'aéroport lui-même et qu'il prévoit de lourdes modifications sur l'actuelle zone Kiss & Fly, sur l'entrée de la gare et sur l'étalement de la façade aéroportuaire. Il est également prévu une rénovation complète du terminal 1. Il doit donc y avoir une distribution par des navettes qui vont du P47 jusqu'au terminal vers la tour de contrôle qui permette de diffuser les voyageurs avec leurs valises qui arrivent par les lignes internationales, par la gare souterraine CFF ou par taxi.

Le commissaire se demande si la politique d'attribution des places pourrait éviter d'offrir ces places à des gens qui seront sur la future ligne de tram, même s'ils remplissent les critères actuels d'éligibilité pour les abonnements P+R. Il se demande s'ils ont anticipé ces aspects.

M. de Raemy indique qu'ils ont un règlement concernant l'attribution des places.

Le commissaire indique qu'il pense que le règlement permettrait justement à cette clientèle qui aurait une desserte de tram assez confortable d'utiliser ce P+R, ce qui serait dommage. Il se demande s'il serait possible d'améliorer ce règlement ou d'avoir un règlement spécifique à chaque parking.

M. Zuber explique que les règles sont les mêmes pour tous les P+R. Il indique que, si la personne réside à moins de 2 km du P+R ou si elle a une bonne desserte de transports publics, elle n'a pas le droit à une place. Il s'agit d'un critère d'attribution et la priorité est donnée aux personnes qui n'ont pas de meilleur choix que de prendre leur véhicule jusqu'à ce P+R. C'est toujours le P+R le plus proche sur le trajet qui est attribué. Ces règles sont déjà fixées et observées. Elles le seront aussi sur ce P+R.

Un commissaire (S) relève qu'ils ont évoqué l'action 12 qui prévoit 2500 places à l'horizon 2024-2030. Il y a donc 700 places ici, 1000 au Trèfle-Blanc et ils en ont cité d'autres à la Goutte de Saint-Mathieu, à Vailly et à Hermance.

M. Maudet relève que celui d'Hermance est un tout petit P+R aux Tuileries derrière le nouveau siège de Lombard-Odier.

Le commissaire se demande s'ils ont un ordre de grandeur de chacun de ces ouvrages.

M. Maudet indique qu'il y a 1000 places au Trèfle-Blanc, 670 places au P47, 250 places aux Tuileries et une soixantaine à la Goutte de Saint-Mathieu. Il indique ne pas être certain de ces chiffres et qu'ils peuvent faire parvenir à la commission les chiffres exacts.

Le commissaire indique qu'il souhaitait un ordre de grandeur. Il se demande s'ils ont une modélisation des transferts modaux sur ce projet ou sur les P+R in globo. Il a conscience de s'éloigner de l'objet, mais souhaite l'insérer dans son contexte de mobilité plus large.

M. de Raemy indique que tous les P+R de la Fondation des parkings sont quasi complets. Si le P+R est construit à côté d'un transport public efficace, il est occupé immédiatement. Plus des P+R seront construits aux bons endroits en périphérie du canton, plus ils seront attractifs et moins il y aura de voitures qui circuleront dans les villes.

M. Messenger indique que le P+R est un des éléments du dispositif de mobilité. Une fois que la place est occupée, il s'agit d'une voiture en moins dans le système. Les P+R peuvent aussi contribuer pour d'autres activités le weekend et ne sont donc pas simplement pour les pendulaires. Il s'agit d'un élément du dispositif de mobilité et de transfert modal souhaité.

M. Maudet indique que les P+R ne constituent qu'une goutte d'eau. Il y a 670 000 franchissements de frontières par jour. Grâce au Léman Express, il y en a en moyenne 80 000 qui s'opèrent avec le train. Une très petite part s'opère par des vélos. Il souligne qu'il ne s'agit pas que de la France, mais aussi du canton de Vaud. 2500 places à l'horizon 2028 ne constituent pas l'élément de régulation majeur, cela d'autant plus que le canton a des ambitions pour des P+R de l'autre côté de la frontière, il évoque de bonnes nouvelles de ce côté-là. Des opérateurs, comme ATMB, comptent financer seuls des constructions de P+R de l'autre côté de la douane, comme à Thônex-Vallard ou à Archamps. Il y a un P+R qui devrait être construit à Ferney-Voltaire qui pourrait être cofinancé entre Genève et la France avec une logique d'accès au tram et de délestage indirect assez fort. Cela reste malgré tout relativement marginal.

Le commissaire relève donc qu'il y a 670 places pour 670 000 franchissements/jour, ce qui représente donc 0,1%. Le transfert n'est jamais de 100%, ce qui signifie que ce projet ne va finalement enlever que 0,1% de trafic.

M. Maudet relève aussi que 670 places représentent un aller et un retour donc 2 franchissements évités. Il relève que l'intérêt de ce dispositif, avec l'introduction de la route des Nations et avec des changements très importants dans le secteur du Grand-Saconnex, est de délester ce secteur. Les vrais projets à long terme sont les projets structurants à l'horizon 2045-2050, notamment le plan du Conseil d'Etat sur les liaisons. Il prend pour exemple un P+R à Saint-Genis qui relève du P+R industriel.

Le commissaire souligne que ses questions plus larges ne remettent pas en question l'intérêt qu'il porte à cet ouvrage. Il se demande quelle est la connexion entre la route des Nations et le P+R.

M. Maudet relève que c'est un tunnel de 20,2 km qui a coûté 170 millions et qui vaut la peine d'être utilisé pour son esthétique et pour la performance qu'il représente. La route marche très bien en termes de circulation et la fréquentation va encore augmenter avec la fermeture de la route de Ferney. Quand la route sera fermée, le tunnel des Nations jouera son rôle complet. La sortie du tunnel débouche sur un rond-point de distribution. Dans une logique de continuité, il faut franchir un pont qui donne sur le raccordement envisagé sur le P47.

M. Messenger présente une carte pour montrer le giratoire qui assure la connexion à l'autoroute ou à la route des Nations.

Le commissaire relève qu'il n'est pas très intuitif d'avoir la connexion sur cet axe qui sort de la ville pour aller à un P+R.

Un commissaire (UDC) se demande si ce projet va handicaper Palexpo, au niveau de la place pour les camions ou pour les véhicules qui sont entreposés là pendant les expositions. Il se demande également comment cela va se passer au niveau des AIMP. Il se demande s'il y aura un concours, un concours sur invitation ou autre chose.

M. Maudet indique, concernant la deuxième question, que des appels d'offres internationaux ont été faits en 2022. Concernant la première question, comme M. Messenger l'a dit, ils sont encore en train d'affiner, car cela se joue au camion près. Pendant longtemps, la mobilisation de toutes les parcelles possibles se faisait à la faveur du Salon de l'Auto qui générerait, par l'installation des stands plusieurs semaines en amont, des immobilisations de poids lourds. Il n'y a plus de Salon de l'Auto, mais le Salon de l'Horlogerie mobilise le même type de véhicules. La préoccupation de Palexpo, partagée par le Grand Conseil, est de pouvoir, au moins une fois par année et pour plusieurs semaines, réquisitionner le maximum de places au sein du dispositif de surfaces partagées entre l'aéroport, l'Etat et le parking pour une exploitabilité optimale. Ils sont sur le point d'aboutir à une jauge à 80 places, légèrement extensible. Le dispositif devrait leur permettre de ne pas gêner Palexpo.

Un commissaire (LC) se demande comment ils ont envisagé de végétaliser la façade. Il se demande aussi si la Fondation des parkings a la capacité financière d'assurer le financement de l'ensemble du projet.

M. de Raemy indique que la Fondation des parkings a des finances très saines. Il explique qu'ils emprunteront probablement 75% du financement.

M. Maudet indique que la Fondation des parkings redistribue à l'Etat une partie de son bénéfice. Pour la période qui s'est ouverte au 1^{er} janvier, le Conseil d'Etat a renoncé à percevoir le bénéfice de quelques millions comme il le faisait sur la période précédente. Il estime que l'on ne prend pas d'un côté ce qu'on rend de l'autre. Pour les 4 ans qui viennent, le plan financier tient compte de la mobilisation de ces sommes pour le parking.

Le commissaire relève être soucieux en raison d'analogies précédentes, notamment avec les TPG qui ont eu un taux d'endettement parfois un peu élevé. Il relève que la Fondation des parkings n'aura pas de souci pour obtenir le prêt et pour assurer le financement. Ils ont un business plan qui a été présenté avec un déficit couvert notamment par les taxes macarons.

M. de Raemy indique qu'à ce jour, la Fondation des parkings n'a pas d'endettement.

M. Maudet indique que la Fondation des parkings dispose de rendements importants avec les parkings de Plainpalais et de Cornavin.

M. de Raemy indique qu'ils ont construit, dans les 10 dernières années, 2 grands parkings en fonds propres : le parking des Gazomètres et le parking de Chêne-Bourg. Ils ont également remboursé tous les emprunts. Ils partent maintenant avec une feuille blanche au niveau des emprunts, ce qui est très favorable pour les futurs projets, qui comportent des projets lourds, comme celui de Trèfle-Blanc.

Concernant la végétation, il explique qu'ils ont étudié les types de plantes et qu'ils ont choisi des types de plantes qui sont adaptées pour l'hiver et l'été.

Le commissaire se demande comment est faite l'accroche sur façade.

M. Benarab indique qu'il s'agit de bacs posés en avant des dalles avec des tiges grimpantes pour que les plantes puissent se développer.

Un commissaire (MCG) indique qu'il ne participera pas au vote, car il est membre du conseil de fondation de la Fondation des parkings.

Les commissaires ne demandant pas d'audition supplémentaire ni de délai pour se prononcer, la présidente soumet le projet de loi au vote.

4. Votes

Un député MCG ne prend pas part au vote.

1^{er} débat

La présidente met aux voix l'entrée en matière du PL 13569 :

Oui : 14 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Non : –

Abstentions : –

L'entrée en matière est acceptée.

2^e débat

La présidente procède au vote du 2^e débat :

Titre et préambule	pas d'opposition, adopté
Art. 1	pas d'opposition, adopté
Art. 2	pas d'opposition, adopté
Art. 3	pas d'opposition, adopté
Art. 4	pas d'opposition, adopté
Art. 5	pas d'opposition, adopté
Art. 6	pas d'opposition, adopté

3^e débat

La présidente met aux voix l'ensemble du PL 13569 :

Oui : 14 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Non : –

Abstentions : –

Le PL 13569 est accepté.

PL 13569 P+R GRAND-SACONNEX (P47)

COMMISSION DES TRAVAUX DU 21/01/2025



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

22.01.2025 Page 1

LE CONCEPT DE DESSERTE MOBILITÉ DE LA FAÇADE AÉROPORTUAIRE

■ AXE FORT DE LA FAÇADE AÉROPORTUAIRE (SITE PROPRE TC ET MD)

L'axe fort nord permet aux TC et aux MD de desservir efficacement l'ensemble des adresses aéroportuaires depuis le nouveau pôle multifonction.

■ RÉALISATION DE NOUVEAUX OUVRAGES DE FRANCHISSEMENT POUR ÉVITER LES DÉTOURS ET DÉSENCLAVER CERTAINES ADRESSES

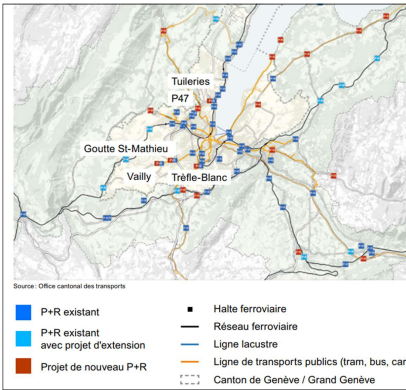
Pont Tram, Pont Pavillon, Jonction Aéroport Ouest

■ DÉVELOPPEMENT PÔLE MULTIFONCTION

Interface multimodale (TIM/ TC/ MD) connectée au TNGS



P+R DE PORTE D'AGGLOMÉRATION ACCOMPAGNANT LA STRATÉGIE DU GRAND GENÈVE ET DU PLAN D'ACTION DU STATIONNEMENT (PAST) 2024-2028



ACTION 12 du PAST : Créer 2'500 places dans plusieurs P+R du canton

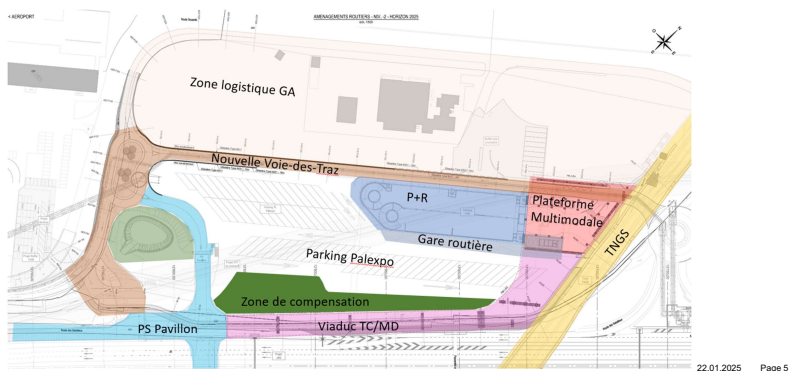
Le P+R Grand-Saconnex (P47) permet d'organiser à la porte Nord de l'agglomération un transfert modal efficace des usagers en provenance du Pays de Gex et du Canton de Vaud sur les infrastructures de transports publics (TNGS et 8 lignes bus en terminus).

Disposant de 670 places véhicules (extension possible à 780 places) et parfaitement connecté au réseau routier, le pôle multifonction permet en TC et MD un accès rapide au centre ville ainsi qu'au secteur aéroportuaire grâce à la liaison tangentielle en site propre.

LE SITE P47 / P49 : UN EMPLACEMENT STRATÉGIQUE



UN PROJET INTÉGRÉ À UN DÉVELOPPEMENT GLOBAL



LE P+R GRAND-SACONNEX P47 : UN ÉQUIPEMENT MAJEUR AUX PORTES DE GENÈVE

- **CRÉATION DE 670 PLACES VÉHICULES POUR LE P+R**
- **UN OUTIL STRATÉGIQUE POUR LE REPORT MODAL IDÉALEMENT CONNECTÉ**
 - Réseau TIM (secteur aéroport et accès direct à l'autoroute),
 - Réseau TC (tram, bus...),
 - Réseau MD (pénétrantes cyclables d'agglomération et liaisons tangentielles).
- **DES ÉQUIPEMENTS CONNEXES PRÉVUS**
 - Vélostation (200 places),
 - Gare routière (8 places). Accueil des lignes de cars internationales actuellement situées à la Gare Dorcière,
 - 80 places poids-lourd pour Palexpo,
- **LE PROJET DYNAMISE LA MUTATION FONCIÈRE ET LIBÈRE ENVIRON 35'000 M² POUR LE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS DE GENÈVE AÉROPORT**



**FONDATION
DES
PARKINGS**

Projet de loi P+R P47

Audition de la commission des travaux

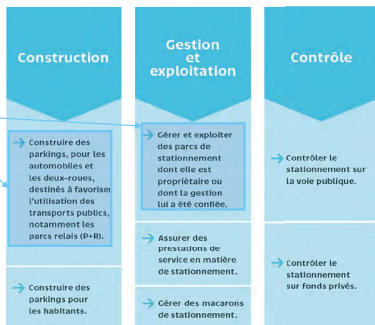
Antoine De Raemy – Président
Damien Zuber – Directeur général
Sofiane Benarab - Ingénieur

21.01.2025



Quelles sont les missions de la Fondation des Parkings ?

Le futur parking relais P+R P47 s'inscrit pleinement dans les missions de la FP.



Pour tout projet de construction de parkings d'une valeur dépassant CHT HT 3 Mios, un projet de loi est soumis au Grand Conseil pour approbation (art.9.2 LFPark).

Comment le P+R P47 s'insère-t-il au sein du Pôle Multifonctions P47 - P49 ?



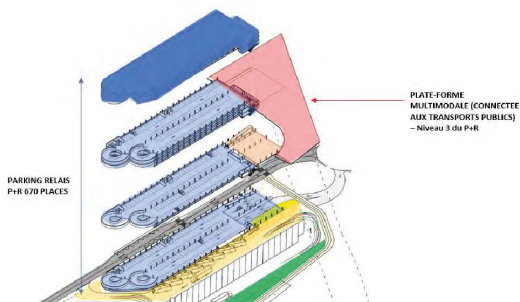
- Connexion directe depuis l'autoroute en entrée et en sortie (au niveau sol).
- P+R relié à la future plateforme multimodale (à 9 mètres du sol) et donc aux transports publics (tramway, BHNS).
- P+R connecté à la future gare routière internationale (au niveau du sol).

3 PL P+R P47 – Audition de la commission des travaux

21.01.25



Comment le P+R P47 s'insère-t-il au sein du Pôle Multifonctions P47 - P49 ?



4 PL P+R P47 – Audition de la commission des travaux

21.01.25



Visualisation 3D du futur P+R P47 en élévation



5 PL P+R P47 – Audition de la commission des travaux

21.01.25



Visualisation 3D du futur P+R P47 en élévation



6 PL P+R P47 – Audition de la commission des travaux

21.01.25



Visualisation 3D du futur P+R P47 en élévation

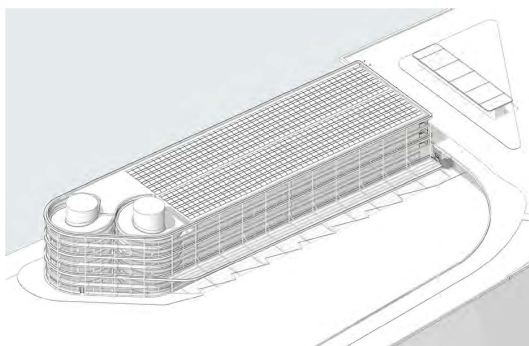


7 PL P+R P47 – Audition de la commission des travaux

21.01.25



Visualisation 3D du futur P+R P47 en élévation



8 PL P+R P47 – Audition de la commission des travaux

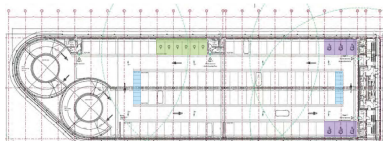
21.01.25





Le P+R P47 en quelques chiffres

- 670 places autos.
- 64 places motos.
- 35 places autos et motos équipées de points de recharge électrique.
- Ainsi que des places d'autopartage, PMR, ...



Un projet répondant aux problématiques urbanistiques et environnementales

- Façades du P+R entièrement végétalisées.
- Toiture entièrement recouverte de panneaux photovoltaïques.
- Utilisation de matériaux recyclés et limitation de l'empreinte carbone de la construction.
- Eclairage artificiel limité au strict minimum et fonctionnant sur détecteurs de mouvement.

11 PL P+R P47 – Audition de la commission des travaux

21.01.25

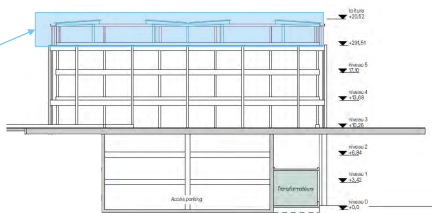


Un ouvrage pouvant être amené à évoluer

- L'ouvrage pourrait être surélevé augmentant alors sa capacité de 110 places (total de 780 places).



P+R SouaMoulin (Thénex)



12 PL P+R P47 – Audition de la commission des travaux

21.01.25



Le coût de construction est de CHF HT 60'800/place

- Coût de construction d'un ouvrage en élévation de base : entre CHF HT 35'000 et 40'000/place.

Type de travaux	Coût des travaux par place (CHF HT/place)
Dépollution du site	2'600
Nivellement de l'ouvrage et chaussées	6'900
Façades végétalisées	4'800
Construction d'une toiture non utilisée pour le stationnement	3'200
Dalles de grandes portées	3'500
Utilisation de matériaux recyclables	2'000
Coûts additionnels	23'000

- Coût de construction du P+R P47 : CHF HT 60'800/place.
- Coût total du futur P+R : CHF HT 47'691'000 (y.c. frais financiers, TVA non récup., aléas).

13 PL P+R P47 – Audition de la commission des travaux

21.01.25



Les prévisions financières attendues

Compte de résultat prévisionnel annuel	
Recettes totales	1'140'000
Charges d'exploitation	-670'000
<i>Résultat d'exploitation</i>	<i>470'000</i>
Frais financiers	-340'000
Amortissements	-1'360'000
<i>Résultat net</i>	<i>-1'230'000</i>

14 PL P+R P47 – Audition de la commission des travaux

21.01.25



Le P+R sera mis en service en fin d'année 2027

Jalons importants du projet :

- Autorisation de construire : demande déposée janvier 2025.
- Démarrage des travaux : au plus tard début 2026.
- Durée des travaux : environ 20 mois.
- Mise en service : automne 2027.
- Mise en service de la plateforme multimodale : décembre 2027.

