

Date de dépôt : 17 novembre 2015

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat relatif à la mise en œuvre de l'aménagement des nouveaux quartiers urbains autour des gares et haltes du réseau express régional

Rapport de majorité de M. Guy Mettan (page 1)

Rapport de minorité de M. Sandro Pistis (page 67)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Guy Mettan

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux a examiné ce projet de loi lors de sa séance des 6 et 13 octobre et 10 novembre 2015 sous la présidence de M^{me} Bénédicte Montant. M. Sébastien Pasche a assuré le procès-verbal. M. Alan Rosset, Responsable budget investissements, DF, a assisté à la séance.

Audition de M. Antonio Hodgers, conseiller d'Etat, M^{me} Isabel Girault, directrice générale de l'office de l'urbanisme, M. Philippe Viala, chef du service des interfaces CEVA, et M. Gérard Widmer, directeur des transports de la région Arve-Lac

M. Hodgers indique qu'il s'agit d'un PL important puisqu'il devrait permettre de réaliser des quartiers urbains autour des haltes du réseau express régional. On a beaucoup parlé du train et du CEVA ces dernières années, mais on parle moins des morceaux de ville appelés à être construits autour des haltes. Il convient de créer de la ville en construisant tout d'abord des

espaces publics. Il précise que la notion d'interface est essentielle car les gens doivent pouvoir entrer et sortir des gares, changer de mode de transport, se garer et simplement évoluer dans leurs milieux personnels et professionnels. La notion d'habitat est aussi importante puisque l'on parle de 1800 logements dans la proximité immédiate des gares. Il mentionne ensuite certains chiffres liés au CEVA : 22 ha de nouveaux espaces publics, 1800 logements à l'horizon 2020 et 180'000 m² d'activités autour des gares (commerces, prestations,...). Il indique ensuite que le PL soumis est au fond un paquet de 4 pièces différentes, néanmoins liées et cohérentes, raison pour laquelle elles sont regroupées dans un seul PL.

La 1^{ère} partie concerne les espaces publics autour des haltes et gares de Carouge-Bachet, de Chêne-Bourg et de Lancy-Pont-Rouge ; que la 2^{ème} partie est constituée d'investissements à hauteur de 36 millions pour la mise en œuvre de PLQ autour de Lancy-Pont-Rouge, les Eaux-Vives, Chêne-Bourg et Carouge-Bachet ; que la 3^{ème} partie est constituée de mesures complémentaires visant à assurer le fonctionnement multimodal aux abords des gares et haltes ; enfin, que la 4^{ème} partie concerne une autorisation à la Fondation des parkings pour qu'elle finance, à hauteur de 100 millions, la construction de trois parkings, à Chêne-Bourg et aux Eaux-Vives. Il précise qu'il s'agit ici en partie des fonds de la Fondation des parkings et explique que le but est donc d'autoriser la dépense de la Fondation et aussi de couvrir son emprunt à hauteur de 76 millions. Il observe qu'il s'agit de sommes élevées pour le trafic motorisé, mais néanmoins nécessaires dans le cadre de l'organisation de ces interfaces. Il s'agit de trois parkings : deux aux Eaux-Vives et un à Chêne-Bourg.

M^{me} Girault explique que l'arrivée du CEVA va constituer une nouvelle porte d'entrée dans l'agglomération, ce qui est donc l'occasion de développer des quartiers et constituer de nouveaux pôles urbains, importants du point de vue de leur densité autour des nouvelles portes d'entrée de la ville. Le protocole d'accord du 26 avril 2002 entre la Confédération, le canton et les CFF prévoyait que tout ce qui est autour des gares devait être assumé par le canton, tandis que les quartiers étaient assumés à la fois par le canton et les propriétaires fonciers. Elle explique ensuite que, pour constituer ces quartiers et valoriser les terrains, trois sociétés de valorisation ont été constituées pour développer des PLQ : Lancy-Pont-Rouge avec des PLQ qui ont permis de développer des logements pour 56'900 m² et 121'900 m² de surface d'activités ; Eaux-Vives avec un programme d'environ 330 logements, 23'000 m² de surface d'activités, ainsi que des équipements publics ; enfin, Chêne-Bourg avec un PLQ qui développe environ 250 logements et 10'500 m² d'activités. Par ailleurs, elle relève qu'il y a aussi, autour de la halte

Carouge-Bachet, un PLQ prévu avec 600 logements, mais elle souligne que ces programmes ne font pas partie des sociétés de valorisation. Elle explique ensuite qu'il y a plusieurs objectifs dans le PL : des mesures constructives pour la mise en œuvre de PLQ ; des mesures de mobilité complémentaires pour organiser la mobilité autour des gares ; enfin, des garanties pour la construction des parkings. Elle souligne par la suite que le premier objet de ce PL consiste à autoriser le canton à porter la maîtrise d'ouvrage ; elle ajoute que, sur les espaces concernés, les domaines sont partagés entre les CFF, le canton et les communes. Elle observe que l'on a besoin d'une maîtrise d'ouvrage unique pour organiser un espace public et des quartiers cohérents, raison pour laquelle la première partie du PL consiste donc à porter une maîtrise d'ouvrage unique par le canton.

Il y a un enjeu de qualité très fort autour de la maîtrise d'ouvrage publique. Concernant le 2ème objet du PL (Chapitre III), elle relève qu'il s'agit de mesures d'accompagnement pour la mise en œuvre de PLQ, avec différentes natures d'investissements : des crédits d'investissements ; des subventions d'investissements ; des prêts remboursables sous conditions, c'est-à-dire des investissements faits sur l'infrastructure en vue de permettre la construction des immeubles. Enfin, des prêts qui permettent des préfinancements qui seront récupérés auprès des différents constructeurs. Elle indique ensuite que le 3ème objet du PL (Chapitre IV) concerne toutes les mesures de mobilité complémentaires qui permettent que la circulation et la mobilité se fassent correctement. Elle indique qu'elle va situer les investissements des chapitres III et IV dans l'espace afin de permettre une meilleure compréhension. Elle commence par Lancy-Pont-Rouge et explique que l'intervention du canton concerne ici la création de la future Place de la Gare, ainsi que le tronçon de la Rte du Grand-Lancy qui rejoint le PAV et la Rte des Jeunes sur la façade du territoire CFF. Elle indique ensuite que ce programme qui concerne essentiellement le canton est complété par le PLQ, porté par les CFF, qui concerne des activités et des bureaux, devant et derrière la gare, ainsi que des espaces publics. Elle relève ensuite que le dernier PLQ concerne environ 600 logements, prévus par la Fondation Lancy et la FPLC. Elle indique que les différentes mesures de mobilité sont signalées par des pastilles sur la p. 13 de la présentation et énumérées en p. 14 : création d'une route d'accès aux PLQ ; mesures conservatoires du tablier et des piles du pont, de façon à pouvoir éviter le cas échéant le talus et faciliter l'accès aux PLQ ; passage piétons inférieur Nord facilitant les transferts modaux et les parcours le long de la Rte du Grand-Lancy ; passage piétons central facilitant les transferts modaux de la place de la gare à l'arrêt de tram route du Grand-Lancy ; carrefours à feux.

M^{me} Girault explique ensuite, concernant la halte Carouge-Bachet, que l'on peut contempler sur le plan en p.16 la plateforme de tram en diagonale et à droite les deux places qui vont s'articuler avec la plateforme du tram et une place supérieure qui va s'articuler avec le PLQ qui viendra à droite de l'image. Elle précise que les deux émergences du CEVA se situent d'une part le long de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part vers la halte sud qui permettra de desservir le nouveau quartier situé au sud. Elle explique que les différents travaux sont désignés par des pastilles sur la photo aérienne de la p. 17 et le plan de la p. 18. Elle cite les travaux : modifications des émergences sud et nord de la halte pour optimiser la gestion des flux au regard de la programmation du développement urbain (il s'agit d'un prêt remboursable sous conditions) ; carrefours à feux ; enfin, le réaménagement de la Rte de la Chapelle. Concernant le projet de Chêne-Bourg, elle indique qu'il est prévu qu'il y ait trois bâtiments qui ont fait l'objet de concours, ainsi que des développements prévus autour de l'interface, avec la création du quartier de la Mousse, qui donnera lieu à un PLQ. Elle explique que, selon le même principe, en p. 23 les travaux sont désignés par des pastilles : des mesures antivibratoires permettant de construire des bâtiments ; des travaux spéciaux pour permettre que les bâtiments s'érigent par-dessus ; la destruction de bâtiments permettant la construction et l'aménagement du nouveau quartier et de l'espace public ; enfin, des carrefours à feux. Concernant la halte Champel-Hôpital, elle précise que c'est la Ville de Genève qui assure la maîtrise d'ouvrage et souligne qu'il s'agit essentiellement d'aménagements souterrains et de mesures de mobilité en surface. Concernant la gare des Eaux-Vives, elle indique qu'il y aura une esplanade centrale avec des bâtiments qui se développeront tout en longueur. Elle énumère les investissements désignés par des pastilles en p. 30 : les pré-terrassements du secteur ouest nécessaires à la prévision du chantier futur ; les démolitions (prêts remboursés par les constructions) ; sur l'esplanade centrale, la part cantonale convenue sur diverses mesures (pré-terrassement, renforcement de la dalle et renforcements complémentaires des parois du CEVA) ; des pré-terrassements à l'extrémité Est ; enfin, à nouveau des mesures de règlement de la circulation (carrefours à feux).

La dernière partie du PL vise à autoriser la Fondation des parkings à financer la construction de trois parkings. Elle précise que la difficulté était avant tout de construire des parkings mutualisés qui viennent en-dessous de l'interface pour le compte de l'ensemble du constructeur, raison pour laquelle l'Etat a fait appel à la Fondation des parkings afin qu'il y ait une proposition de construction mutualisée de ces parkings. Elle souligne que cette construction rentre dans l'application de la loi de la Fondation des parkings,

avec une obligation de présenter le PL au Grand Conseil et la garantie financière de l'Etat, de même que la Fondation des parkings devra appliquer le règlement sur les marchés publics et aura également comme objectif de minimiser les coûts de construction et d'exploitation. Elle souligne que les besoins à couvrir par les futurs parkings sont divers : répondre aux besoins des voyageurs CFF pour les longues distances ; à ceux des abonnés du canton, ainsi que ceux des habitants des nouveaux logements et des visiteurs des nouvelles constructions. Par ailleurs, elle relève que le but est aussi de compenser aux Eaux-Vives les places supprimées en surface. Elle observe que tout cela est donc mutualisé dans une réponse unique. Elle précise ensuite que 505 places sont prévues en sous-sol, sur 5 étages, à Chêne-Bourg et 711 places (486 et 225) dans les deux parkings des Eaux-Vives. Elle détaille ensuite les coûts de construction et le financement des parkings, avec un coût moyen de 59'237.- par place pour Chêne-Bourg et 54'268.- par place pour les Eaux-Vives ; elle observe que la construction est très complexe, ce qui explique le coût élevé. Elle indique ensuite qu'en ce qui concerne le financement, le montant total maximum à engager ne correspond pas aux coûts estimés de construction car ces derniers en sont encore à l'avant-projet ; elle explique qu'il faut donc compter en plus les 25% de marge d'erreur et d'incertitude qui existent à ce stade du projet et également les frais financiers, ce qui fait que l'on arrive donc à un total d'environ 31 millions pour le montant total de l'emprunt à garantir pour le parking de Chêne-Bourg et presque de 44 millions pour les parkings des Eaux-Vives. Elle indique par ailleurs que la Fondation des parkings est une fondation de droit et d'intérêt public, qui n'a donc pas vocation à financer des ouvrages privés à perte, raison pour laquelle les constructeurs sont appelés à participer à la construction. Elle indique que cette option de financement a été prise après que l'on ait étudié, avec les opérateurs, deux autres options : que la Fondation des parkings fasse une location couvrant les charges et les amortissements ou qu'il y ait un rachat des places. Elle indique que le montant de la participation aux coûts de construction est environ de 35'000.- par place à Chêne-Bourg et de 25'000.- par place aux Eaux-Vives. Elle explique que le financement couvert par les opérateurs est donc estimé à 35.5% du coût total. Elle explique ensuite qu'une mutualisation des places est prévue, qu'il n'y aura donc pas de places attribuées (ce qui permet de réduire le nombre de places à construire), que l'on aura des abonnements et une accessibilité garantie pour les ayants-droits selon les quotas respectifs de chacun des constructeurs. Elle observe finalement que les demandes au Grand Conseil consistent donc à autoriser la Fondation des parkings à engager jusqu'à 100 millions de francs (avec un coût estimé de 73 millions), de garantir un

plafond d'emprunt jusqu'à 76 millions et d'autoriser l'Etat à offrir sa garantie pour les emprunts de la Fondation des parkings relatifs à ces constructions.

Un commissaire MCG désire savoir si les tarifs des P+ R ont déjà été évalués. Il observe que le P+R de la Praille sera mis en priorité pour les habitants d'Annecy et il considère donc que l'on précarise les habitants du futur quartier du PAV.

M. Widmer indique que les mêmes tarifs que pour les autres P+R seront appliqués. Il ajoute que le tarif habitant se situera entre 175.- et 185.- par mois. Sur les 711 places construites aux Eaux-Vives, il y aura 55 places P+ Rails et 25 places P+R. Il souligne par ailleurs que pour bénéficier d'un abonnement P+R, l'on doit travailler à plus d'un km et habiter à plus de deux kilomètres du P+R. Il ajoute que cela s'explique par le fait que ce type de parking n'est pas un parking de destination mais un bassin d'échange. Par ailleurs, il relève que d'autres places sont prévues pour les riverains et les travailleurs des environs et qu'elles constituent au fond la plus grande partie de ces parkings.

Le même député se dit par ailleurs surpris de la quantité de béton prévue pour ces aménagements. Il relève que le béton absorbe la chaleur du jour et la reproduit la nuit et considère que cela n'est pas très écologique. Il regrette qu'il n'y ait pas assez de verdure dans le projet et souligne que le PL présente, selon lui, beaucoup de destructions de zones vertes. Il fait remarquer qu'à Monaco, il y a des aménagements recouverts d'arbres qui résistent et qui apportent, selon lui, une certaine chaleur humaine ; il estime que le PL ne va pas assez loin dans la problématique du réchauffement que l'on retrouve surtout au centre-ville.

M^{me} Girault observe qu'il s'agit ici de zones où il y aura beaucoup de flux de gens et qu'il faut donc prévoir des espaces en fonction de cela ; elle souligne toutefois que les plantations et les espaces agréables sont prévus dans la mesure du possible. Il s'agit en l'occurrence de lieux de passage et non de places pour flâner.

Un commissaire PLR désire savoir si les montants qui vont être intégrés dans les plans de financement des opérations sont les prêts qui figurent au point 4 du chapitre III. Il s'agit donc du seul montant qui ne sera pas inclus dans les 41 millions demandés au canton. Il relève par ailleurs que certains prêts remboursables sous conditions ne seront jamais remboursés car les CFF n'arrêteront a priori pas d'exploiter. Il comprend donc que les 5'888'313.- sont le seul montant qui pourrait être remboursable. Il rappelle aussi ce qui a été fait par rapport à la caserne des Vernets ou encore au quartier de l'Etang.

Il relève que si cela avait été fait ici de la même manière, ce ne serait pas intégré dans les plans financiers.

M^{me} Girault indique qu'il s'agit bel et bien des 5'888'313.- pour les mesures PLQ. Elle observe par ailleurs que les opérations de logements concernent des logements à loyer maîtrisé, raison pour laquelle l'on ne peut pas charger ces plans financiers d'autres mesures. A Lancy-Pont-Rouge, le quartier va quand même avoir d'autres aménagements à prendre en charge et qu'à Chêne-Bourg, l'on ne peut pas non plus faire tout prendre en charge, sachant qu'il y a des sommes qui seront prises en charge par les opérateurs.

M. Hodgers considère que l'on ne peut pas faire de comparaison avec les Vernets car là-bas, les investissements sont dédiés surtout aux habitants du futur quartier, tout comme à l'Etang, alors que l'on parle ici d'espaces publics où les gens ne feront que passer. Il ajoute que ces espaces ne sont pas vraiment dévolus aux locataires des futurs quartiers. Il souligne qu'il s'agit d'interfaces de mobilité qui relèvent de l'intérêt cantonal, voire régional.

Le même député estime qu'il faudra auditionner par la suite la Fondation des parkings ; il considère qu'il ne serait pas acceptable que l'on se retrouve dans la même situation que pour le Carré vert. Par ailleurs, il relève que le PL ne mentionne rien au sujet de la Voie verte et ajoute que certaines communes, selon lui, n'étaient pas contentes que cela ne figure pas dans le PL. Il veut savoir s'il y aura d'autres PL sur ce sujet.

M^{me} Girault indique qu'il n'y a pas d'investissements pour la Voie verte dans ce PL, mais explique que cela figure ailleurs. Elle ajoute que c'est le propriétaire du domaine qui paie les travaux et précise en outre qu'à Chêne-Bourg, c'est le CEVA qui prend en charge la Voie verte en termes de compensation, tandis que ce sont les communes qui assument ce coût ailleurs. Le PL ne concerne que les interfaces des gares CEVA. Pour la gare des Eaux-Vives, c'est le CEVA qui prend en charge l'arborisation et le revêtement, tandis que le mobilier et l'éclairage sont pris en charge par les communes. Il ajoute que les questions d'entretien et de police sont actuellement en discussion entre l'Etat et les communes afin qu'il y ait une certaine harmonisation. Il ajoute qu'il n'y aura néanmoins pas de PL spécifique pour cela.

Un deuxième commissaire PLR indique avoir de la peine à visualiser ce qui relève de l'étude et ce qui relève du concret. Il observe qu'il y a des mesures de construction, de réglage et d'étude. Il désire des précisions à ce sujet ainsi qu'un récapitulatif de ce qui sera remplacé et de ce qui sera récupéré. Enfin, il désire connaître quelle assurance permet de dire qu'à

Champel, l'on ne reproduira pas un cafouillage similaire à Cornavin ou à Bel-Air, compte tenu que c'est la ville qui gère le site.

Mme Girault explique qu'il y a les ouvrages et la maîtrise d'œuvre nécessaire à ces ouvrages. Concernant les feux, il peut y en avoir des nouveaux ; tout ce qui est réglage de feux relève de l'investissement. Il y a eu le même processus de suivi à Champel que sur les autres sites et la seule différence est que c'est la ville qui est maître d'ouvrage et non le canton. Les informations souhaitées figurent dans l'annexe 6.

Poursuite de l'audition avec M^{me} Girault, M. Widmer et M. Viala.

Un commissaire Vert désire savoir ce qui est prévu au niveau de l'accès et du stationnement des deux-roues non-motorisés.

M. Viala indique qu'il y aura 5 vélo-stations qui comprendront en tout 2639 places, la plus grande étant celle de Lancy-Pont-Rouge avec 1400 places. Il explique que ces vélo-stations seront des structures fermées et sécurisées. Il ajoute que 1000 places gratuites, avec des arceaux, sont aussi prévues à l'extérieur des vélo-stations. Il indique enfin que des espaces seront réservés également dans le but d'accueillir, le cas échéant, des vélos en libre-service. Concernant les espaces des vélo-stations, il sera difficile d'étendre ces espaces, compte tenu de l'occupation des différents éléments des interfaces. Le ratio du nombre de places dans l'espace public a fait l'objet d'un travail au niveau de la DGT, de l'Office de l'urbanisme, des mandataires et des communes.

Le même député demande ce qui a été prévu pour éviter les conflits entre les cyclistes et les piétons et au niveau des garanties de parkings. Il observe que le but était à la base de favoriser le transfert modal et il s'étonne que non seulement, l'on ne supprime pas de places de parking, mais en plus que l'on en crée 1200, dont 700 en plein centre-ville. Il désire que l'on détaille les places prévues et les ratios de ces parkings, par rapport notamment aux habitants et aux compensations relatives à la loi sur la compensation.

M. Viala explique que la conception du projet prévoyait, dès le départ, de séparer les différents flux et de travailler ainsi avec « une ligne de désir » pour chaque mode de transport. Il ajoute que des espaces ont été dégagés pour les flux piétons car la moitié des déplacements qui auront lieu sur l'interface concerne la marche à pied. Le document annexé donne les précisions voulues. Il y a, à Chêne-Bourg, 75 places en compensation de celles supprimées en surface, 119 pour les futurs habitants des bâtiments prévus PLQ (avec un ratio de 0,5), 77 pour les employés des futures activités dans les bâtiments du PLQ. Il souligne que le ratio part dans ce cas à 0,2 et va

jusqu'à 0,6 selon le type d'activités. Il précise enfin que 109 places seront dédiées aux clients des commerces de la gare de Chêne-Bourg. En effet, il y a très peu de commerces à Chêne-Bourg, à Chêne-Bougeries et à Thônex et que ces commerces vont bénéficier à toute la région Arve-Lac. Il explique ensuite que 100 places sont prévues pour les fonctions P+R ou P+Rail et enfin 25 places pour une future extension de la Migros. Concernant la Gare Eaux-Vives, il indique que 60 places compensent celles supprimées par les projets d'espaces publics et que 80 répondront à un déficit du nombre de places pour les habitants dans le quartier, qui correspondent au manque de parkings souterrains dans les immeubles d'habitation du quartier. M. Widmer précise que 180 places sont prévues pour les futurs habitants du PLQ, 100 places pour les habitants hors PLQ, 85 pour les employés des commerces, 155 pour les clients de ces commerces et 50 pour la fonction P+Rail.

Un commissaire MCG observe que la Rte de la Chapelle va être entièrement coupée et il se demande quand les habitants de la commune de Lancy vont être informés de cela. Il désire savoir si l'information doit passer à la population au travers de l'Association ou alors du département.

M. Viala explique que la route ne va pas être entièrement coupée et que les transports en commun vont toujours pouvoir circuler. Il souligne qu'il y a eu des séances avec l'ensemble des CA des communes concernées en 2014 et des séances avec les représentants de l'Association de la Chapelle en début d'année 2015. Par ailleurs, il souligne qu'il existe une convention entre le quartier de la Chapelle et le canton qui précise que l'on doit maintenir une continuité de piste cyclable à cet endroit. La limitation de circulation du trafic individuel relève d'un arrêté de circulation qui est en train d'être préparé à la DGT. Il y a déjà eu des concertations à ce niveau.

Le même député indique que le P+R initialement prévu en surface va être enterré ; il se demande quel sera le surcoût lié à ce changement.

M. Viala indique que ce surcoût a été validé par le Conseil d'administration de la Fondation des parkings. Il observe qu'il y a en effet un surcoût qui fait passer la place de 27'000.- ou 30'000.- à environ 43'000 ou 44'000.-. Il relève néanmoins que cela permet à terme de construire des logements en surface. Il s'agit plutôt d'un investissement en termes de valorisation du sol. Le projet de parking n'est pas encore tout à fait mûr. Un P+R d'une centaine de places était initialement utilisé au Bachet et il y aura ensuite un parking de 500 places dans le cadre du PLQ, sachant que l'objectif est de fournir un travail en commun prévoyant les besoins des logements qui viendront par la suite.

Le député MCG indique, concernant l'interface du Pont-Rouge, que la Ville de Lancy s'oppose fermement au déplacement du terminus des lignes K et L car la commune souhaite avoir une place de village conviviale. Il estime qu'il y a largement de la place de mettre ce terminus en face, sur la boucle de rebroussement du tram, au nord de la Rte du Grand-Lancy. Il estime que la future suppression de la possibilité de tourner à gauche pour remonter sur la rampe du Pont-Rouge pose, selon lui, de lourds problèmes. Il souligne qu'un responsable de la DGT a signalé au Conseil municipal de Lancy que l'on n'avait qu'à remonter la Rte du Pont-Butin et se mettre dans la zone résidentielle de la Rue des Pâquerettes, alors que les riverains se plaignent déjà du transit. Il indique que la Ville de Lancy va faire opposition et que le MCG refusera ce crédit.

M^{me} Girault observe qu'un travail sur la convivialité de l'espace piétonnier a été effectué à cet endroit. Elle relève qu'il est en effet prévu qu'il y ait un stationnement des bus provenant de la Champagne. Le bus est au fond un moyen de pouvoir accéder au train. Il ajoute que cette question est encore en cours avec la commune de Lancy. Il indique par ailleurs qu'une autre discussion est en cours sur la boucle de rebroussement du tram. Il observe enfin qu'il faudrait, le cas échéant, revoir tout le projet de carrefour pour faciliter la progression des personnes venant du bus pour aller au train et inversement. Des discussions sont encore en cours et rappelle qu'il s'agit d'interfaces où tous les modes de véhicules doivent pouvoir communiquer.

La commune de Lancy a participé à environ une vingtaine de séances avec les services de l'Etat et il considère en outre que certains enjeux dépassent peut-être la seule commune de Lancy. Il ajoute que les responsables de la DGT sont tout à fait disponibles pour venir discuter avec le Conseil municipal de Lancy mais souhaite avant tout qu'il y ait un carrefour qui fonctionne.

Un commissaire PS observe que l'on parle beaucoup de parkings et souligne que l'on pourrait pourtant enlever 4 millions par année à la Fondation des parkings ; elle se demande donc si cela pourrait avoir un impact considérable sur le projet, notamment en termes de renchérissement. Elle se dit très étonnée de voir qu'il ne semble pas y avoir des espaces prévus pour déposer des personnes devant les différentes gares. Concernant les parkings dédiés aux clients des commerces, elle se demande s'il s'agit uniquement de commerces situés à l'intérieur des gares. Si c'est le cas, elle voudrait savoir si le canton recevra une partie des bénéfices des commerces à travers la location de ces commerces ou s'il sera seulement rétribué par le prix des places de parking. Par ailleurs, concernant la Gare des Eaux-Vives, elle rappelle qu'il y avait eu, il y a environ 4 ans, un projet de loi pour un

P+R dans un collège qui va se construire à Frontenex. Elle se demande si ces places sont prises en compte et s'étonne quelque peu que l'on ait prévu de mettre du P+R dans cette gare alors qu'il y a un projet similaire dans une zone relativement proche.

M^{me} Girault lui répond qu'il faudrait poser plutôt cette question à la Fondation des parkings. Cela dit, il y a trois sociétés de revalorisation visant à trouver notamment une source de financement sur l'infrastructure CEVA ; elle explique que l'équilibre financier est au fond calculé pour pouvoir à la fois développer de l'immobilier et financer de l'infrastructure. Elle souligne que les parkings prévus dans chacune des interfaces sont mutualisés pour gagner en termes de nombre de places, en termes d'usage et en termes de financement. Elle souligne que la construction de ces parkings est chère car les sites sont compliqués à construire. Elle précise que les opérateurs immobiliers financent néanmoins leurs propres places et que la Fondation des parkings n'intervient que pour les places qui sont publiques. Elle explique que le montage financier est fait pour que l'on arrive à sortir à la fois des opérations de logement non-lucratives, un fonctionnement parking non-lucratif et enfin, à avoir des services de commerce sur place.

De son côté, M. Widmer indique que la Fondation garde les recettes de parking pour les réinvestir pour les habitants du quartier. Concernant les cases de dépose-minute (les cases « Kiss and Ride »), il souligne que ces dernières sont incluses dans le projet pour chacune des interfaces, sur l'espace public. En outre, il explique que l'on est en train d'étudier la possibilité d'entrer et sortir directement du parking souterrain. Par ailleurs, au sujet du P+R de Frontenex, il indique que le DIP a fait savoir qu'il renonçait aux 180 places prévues pour ses propres employés et par conséquent, qu'il n'y a pas de moyens de contraindre le DIP à construire des places, hormis les 30 places nécessaires aux « voltigeurs », c'est-à-dire les enseignants qui travaillent sur plusieurs bâtiments. En outre, il explique qu'il restait 50 places à construire et il souligne qu'ils sont en train de rechercher une solution vers le giratoire de Coligny. Il indique enfin que des places pourraient être également construites à l'avenir pour les Communaux d'Ambilly ; il observe néanmoins que cela concerne surtout les besoins des personnes qui n'arriveraient pas à prendre les transports collectifs.

Un commissaire UDC estime que le vélo-station de Cornavin n'est pas très utilisé et il souligne que de nombreux vélos continuent à stationner devant la gare. Il considère par ailleurs que ces vélo-stations sont moches. Concernant le parking des Eaux-Vives, il affirme que le Conseil d'Etat va une fois de plus à l'encontre de la volonté du Grand Conseil, lequel avait envoyé une motion pour la construction de 900 places aux Eaux-Vives. Il rappelle

que le Conseil d'Etat avait relevé, dans sa réponse, la nécessité de construire 820 nouvelles places. Il constate que l'on en ait aujourd'hui à 711 places et se demande donc pourquoi il y a une telle différence du nombre de places.

M^{me} Girault explique qu'il y a eu un grand travail de mutualisation visant à pouvoir minimiser le nombre de places, dans le respect du fonctionnement optimal du parking. Elle considère que cette différence relève donc avant tout d'un souci de ne pas construire des places inutiles et de construire les places avec un constructeur qui permette de faire un parking mutualisé. La motion prévoyait au moins 900 places, dont au moins 650 en parking souterrain. 711 places sont prévues en souterrain mais qu'il y a aussi 82 places prévues en surface, sans compter les places pour les deux-roues motorisés ou encore les espaces pour les bus et les taxis. Tout cela engendre une occupation de l'espace public assez importante. Concernant les deux vélos-stations de Cornavin, ces dernières fonctionnent très bien.

Le même député désire revenir sur la place de la gare de Pont-Rouge et estime que le fait de faire circuler des bus très près des habitations va créer des nuisances pour les riverains. Il souligne que la ligne 41 par exemple va actuellement à Cressy pour prendre des clients là-bas et il explique que de nombreux habitants se plaignent quotidiennement des bruits engendrés par la circulation et le stationnement des bus. Il considère donc que la proposition du commissaire MCG est pertinente de manière à éviter les désagréments pour la population et les éventuelles plaintes à l'encontre des TPG. Enfin, il invite le commissaire Vert à aller à Berne où il y a, selon lui, de nombreux parkings au centre-ville.

M^{me} Girault indique, concernant Lancy-Pont-Rouge, que la circulation des bus est quand même relativement éloignée des façades des habitations.

Le commissaire EAG désire venir au secours du parking de Cornavin, même si cela n'est à son habitude. Il indique que, depuis la rénovation de la gare, la location de voitures se développe fortement et il considère qu'il est donc sensé de prévoir de la location de véhicules dans les parkings des gares afin d'inciter les gens à prendre le train et par la suite de louer une voiture ou inversement. Par ailleurs, concernant les boucles de rebroussement, il souligne que, dès qu'il y aura des trams bidirectionnels, cette question ne se posera plus. Il estime pour sa part que la solution trouvée par le département constitue un bon compromis. Enfin, il considère que les bénéfices effectués par la Fondation des parkings augmenteront grâce à la construction de ces nouveaux parkings. Concernant le vélo-station de Cornavin construit par la Ville, il explique que ce dernier a coûté 5 millions et ajoute qu'il pensait qu'il y allait avoir un déficit de 60'000.- alors qu'en réalité, ce déficit a été rapidement absorbé. Il observe que l'infrastructure fonctionnait si bien que

les CFF ont décidé d'en construire une deuxième. Il rappelle que l'on double tous les dix ans le nombre de cyclistes à Genève et explique que l'on essaie donc, avec de telles mesures, de canaliser ces derniers. Il faut donc selon lui soutenir le département dans son projet de construction de vélo-stations, visant à offrir aux citoyens une alternative sûre de stationnement pour leurs vélos.

Le commissaire PS désire savoir si ces places ont fait l'objet de concours et si l'éclairage a bénéficié d'une attention particulière.

M^{me} Girault lui répond deux fois par l'affirmative et ajoute que le PL porte sur quelques ouvrages nécessaires pour permettre le développement urbain mais explique que l'éclairage n'est néanmoins pas inclus dans ce PL. Elle souligne que l'éclairage apparaît ailleurs, dans des crédits spécifiques déjà votés pour les espaces publics.

Un autre commissaire UDC observe, concernant la gare de Lancy-Pont-Rouge, qu'il est nécessaire de reconstruire l'accès routier qui a été déplacé au profit des liaisons d'espaces publics et également de mettre en place des mesures conservatoires concernant les tabliers ferroviaires. Il souligne que l'on arrive à un total de 10 millions de francs à charge du canton ; il se demande donc pourquoi les CFF ne participent pas financièrement à ces constructions puisque l'on se trouve en zone ferroviaire. Par ailleurs, il observe que le projet ne semble pas comprendre de passage de mobilité douce, à Carouge-Bachet, entre la plateforme et le Chemin du Trèfle Blanc, alors que la future patinoire devrait voir le jour à cet endroit. Il désire des précisions à ce sujet.

M^{me} Girault explique tout d'abord qu'à Lancy-Pont-Rouge, un passage a été prévu par les CFF pour traverser le talus ; elle relève cependant que le développement urbain alentour nécessite des traversées supplémentaires, ce qui n'est pas lié directement au CEVA lui-même, raison pour laquelle les CFF ne prennent pas cela en charge. De son côté, M. Viala souligne que CFF Immobilier prend par ailleurs beaucoup d'éléments, qui ne sont pas présents dans ce PL, en charge, notamment le passage inférieur sud ou encore la mise à disposition de terrains pour créer des logements. Il précise que l'on va ainsi construire 600 logements en collaboration avec la Ville de Lancy. Il souligne que des espaces publics à hauteur de 14 millions sont assumés directement par les CFF et indique par ailleurs que le passage central était devisé à 15 millions et qu'il a été financé entre le CEVA et CFF Immobilier. Les futurs programmes de Carouge-Bachet sont bien pris en compte dans le projet global. Elle explique que les orientations d'aménagement prennent en compte ces programmes.

Un commissaire MCG indique qu'il est indiqué que 75 places gratuites, notamment en zone bleue, seront supprimées et compensées par des places payantes en souterrain, avec un abonnement de 180 francs par mois. Il se demande si cela correspond au but recherché par le PL.

M. Widmer explique qu'une partie de ces 75 places supprimées fait partie de la fondation communale et fonctionnent avec un abonnement mensuel. Il précise que d'autres places fonctionnent actuellement avec des horodateurs. En outre, on pourra à l'avenir stationner seulement une heure ou deux en souterrain et pas forcément s'abonner pour le mois. Il considère qu'il ne s'agit pas d'une volonté de faire payer et de supprimer les places gratuites actuelles mais il estime qu'il s'agit plutôt d'une évolution actuelle consistant à progressivement faire payer le stationnement des voitures au centre-ville. Il convient de se demander s'il est normal d'occuper gratuitement de l'espace public en plein centre-ville avec un véhicule individuel.

Un autre commissaire PS désire savoir s'il existe un concept commun à l'ensemble des concours d'architecture et d'urbanisme des différents espaces urbains.

M. Viala explique qu'il y a en effet eu un concours commun sur les trois interfaces. Il précise que le cahier des charges a été écrit en commun avec les communes. Concernant la conception lumière, il indique que la majorité des espaces sera utilisée tôt le matin ou alors en soirée, raison pour laquelle l'éclairage est ici essentiel. Il observe que l'uniformisation des interfaces n'est toutefois pas une priorité car il considère que ce n'est pas un signe de qualité, notamment à cause des différences liées aux tissus urbains. Il ajoute que des thématiques transversales sont cependant en train d'être développées.

Un commissaire UDC désire revenir sur la problématique de la Rte de la Chapelle. Il désire savoir où en est le PL lié aux routes L1 et L2, voté par la commission il y a quelques temps. Il se demande en outre si la fermeture du bas de la Rte de la Chapelle est liée à ce projet.

M. Viala explique que cette limitation s'explique par la volonté de faire fonctionner correctement l'interface ; il souligne que les nombreux véhicules de transport public doivent pouvoir circuler de manière fluide, tout en permettant le maintien d'une continuité cyclable. Il ajoute que l'on a voulu éviter que le trafic individuel vienne bloquer tout le reste du trafic, comme actuellement à Bel-Air. Il ajoute que cette limitation n'est pas en lien avec la L1 et la L2, même si ces deux voies permettront à terme une meilleure accessibilité du haut du quartier de la Chapelle. La suppression de la boucle du Rondeau de Carouge va déjà augmenter ce trafic.

M. Widmer complète en expliquant que l'on a essayé de privilégier la sécurité des piétons et qu'il y a au fond peu d'espace pour les voitures, raison pour laquelle le fonctionnement du site est quelque peu compliqué. En outre, il relève que ceux qui veulent aller dans le secteur de Troinex sans prendre le réseau routier adapté pourront toujours contourner le dépôt TPG et ensuite rejoindre la Rte de la Chapelle mais il précise que ce n'est toutefois pas une recommandation officielle car il s'agit ici d'un réseau de quartier. Enfin, il observe qu'une fois que L1 et L2 seront réalisés, toutes les fonctions seront offertes pour ceux qui viennent du côté de Troinex, Croix-de-Rozon, ou encore de l'autoroute.

Enfin, M. Viala précise encore qu'il y a aussi une prise en compte des montées et des descentes que l'on aura à l'avenir ; il souligne qu'il y aura 10'000 montées et descentes par jour à Carouge-Bachet et 5'000 à Chêne-Bourg, ce qui explique selon lui pourquoi cette commune a demandé à avoir une vraie place à la sortie de l'interface.

La Présidente résume les informations demandées par les députés : le coût des vélo-stations les coûts pris en charge par les CFF, le nombre de places de parkings à proximité des gares principales en ville de Bâle, de Berne et de Zürich et le taux de ratio appliqué. Toutes les questions au département sont acceptées.

Un débat s'ouvre ensuite sur l'opportunité d'auditionner les communes concernées, d'autres suggérant que l'on passe immédiatement au vote.

Finalement, la Présidente soumet au vote le principe de voter le PL lors de cette séance :

Pour : 8 (2 S ; 1 EAG ; 1 Ve ; 1 PDC ; 3 PLR)

Contre : 5 (3 MCG ; 2 UDC)

Abstentions : 1 (1 PLR)

Cette proposition est acceptée.

Le groupe UDC n'est pas satisfait de l'ensemble du PL car il s'agit selon lui d'un PL « fourre-tout ». Il considère que l'on mélange ici plein de choses et estime qu'il vaudrait mieux séparer les différentes problématiques. L'UDC votera néanmoins l'entrée en matière car le groupe a des amendements à proposer.

Un commissaire MCG observe que la commission n'a que très rarement refusé des auditions et il se dit donc déçu de la voie qu'ont prise les travaux sur ce PL. C'est la raison pour laquelle le MCG refusera l'entrée en matière du PL. Le MCG considère qu'il n'est pas acceptable d'étudier ce PL en seulement deux séances, alors que la commission a pris beaucoup plus de

temps pour d'autres PL, notamment celui consacré à la Nouvelle Comédie ou encore celui de la loi sur les architectes. Il voudrait pouvoir auditionner la commune de Carouge qui avait fait opposition au projet et s'était rétracté par la suite ; il désire savoir pourquoi et se demande si le Conseil d'Etat a bien tenu ses engagements. Par ailleurs, il ne connaît pas d'aspect légal permettant de supprimer des places de parking gratuites au profit de places payantes souterraines. Il s'agit d'un sujet sensible, d'un montant conséquent et il regrette donc que l'on ne puisse plus poser de nouvelles questions.

Le commissaire EAG rappelle que le débat sur le parking a déjà eu lieu et que les PLQ ont été validés. Il ajoute que le caractère « fourre-tout » du PL découle du fait que l'on est en train de construire des espaces publics. En outre, il relève que tout est déjà ficelé et il ne comprend donc pas pourquoi l'on veut encore tout remettre en question. Par ailleurs, il souligne que ces quartiers, au même titre que le quartier de Sécheron, vont changer littéralement la structuration de la ville, en termes de flux de circulation et de population ou encore en termes de développement économique. Il ne comprend donc pas le problème et considère ce PL comme la continuité logique du développement de la mobilité à Genève. Il ajoute par ailleurs que les boucles de rebroussement sont vouées à disparaître dans les 10 prochaines années. Enfin, il estime que le fait que M. Baertschi soit venu au COPIL, au nom de Lancy, en disant qu'il n'était pas intéressé à participer à la mise en place des infrastructures car il s'agissait de la propriété de l'Etat, oblige tout le monde par la suite à ramer pour trouver une solution convenable. Il considère qu'il s'agit pourtant de la responsabilité de l'exécutif de Lancy.

Le PLR va rentrer en matière sur ce PL. Si le PL était venu de manière séparée, la commission aurait sûrement réclamé une vision d'ensemble. Les PLQ ont déjà été votés et ces derniers se font en collaboration avec les communes et il y a des voies de recours. Il estime donc que l'on se trouve en aval du projet et que l'on est véritablement prêt à démarrer les travaux. Le département maîtrise bien tout le dossier et relève enfin que toutes les personnes intéressées ont déjà eu l'occasion de s'exprimer par le passé, le PL ayant été déposé en mai 2015.

M. Rosset, du DF, explique que le PL a été fait de cette manière car son intérêt est avant tout d'amener une problématique globale devant le Parlement : celle de l'aménagement des interfaces. Il souligne qu'il s'agit donc d'une volonté d'apporter une certaine ligne cohérente dans le traitement de l'ensemble de ces interfaces. Par ailleurs, il relève qu'il fallait trouver un titre générique pour ce PL afin d'éviter qu'il occupe toute la page.

La Présidente soumet au vote l'entrée en matière du PL11679 :

Entrée en matière :

Pour : 11 (2 UDC ; 4 PLR ; 1 PDC ; 2 S ; 1 Ve ; 1 EAG)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstention : -

L'entrée en matière du PL 11679 est acceptée.

Audition de MM. Viala, Caumel et Widmer du DALE (suite)

Répondant aux questions posées par les députés lors de la précédente audition, M. Viala indique en premier lieu que, concernant les vélostations, le chiffre total sur l'ensemble des interfaces en territoire suisse est de 2639 places et il ajoute qu'Annemasse va également développer une vélostation. Il y en aura deux aux Eaux-Vives mais aucune à Champel-Hôpital. Concernant le coût, on a repris une estimation de l'OFROU qui évalue le coût entre 3000.- et 10'000.- selon la configuration dans laquelle l'infrastructure va être faite. A partir des devis détaillés, on est à 7500.- la place à Chêne-Bourg, 6000.- à Carouge-Bachet et que, pour cette partie, le coût de l'équipement de la vélostation revient à 2500.- pour la Fondation des parkings. En outre le canton finance les vélostations de Carouge-Bachet et de Chêne-Bourg et que c'est directement la Fondation des parkings, en accord avec CFF Immobilier, qui finance celles de Lancy-Pont-Rouge et d'Eaux-Vives Sud, tandis qu'Eaux-Vives Nord est pris en charge par la Ville de Genève.

Il serait possible de faire des modifications aux vélostations par rapport aux derniers chiffres de l'Office fédéral de la statistique qui annoncent que l'on assiste à une baisse de 15% de l'utilisation du vélo, en particulier au profit du bus et des transports publics en général. Il souligne que le fait que les jeunes soient hyper-connectés explique en grande partie le fait qu'ils privilégient les transports publics au vélo. Il pense que, si l'on continue avec ce qui est prévu, l'on va se retrouver en surnombre de stations par rapport aux besoins réels de la population.

Toutes les études fournies par leurs partenaires montrent au contraire les besoins de places de vélos autour des gares. Ces études ont identifié l'ensemble des besoins au niveau de toutes les interfaces et ont souligné que les gens vont venir principalement aux gares à pied et en vélo. On leur a demandé de dimensionner les vélostations de manière évolutive. Enfin, des études ont montré des besoins très élevés, notamment à Lancy-Pont-Rouge. A noter que Bâle est confrontée à un autre problème : les vélostations sont pleines et ils cherchent actuellement une solution.

Un commissaire UDC se demande quel est le ratio qui détermine la nécessité de construire ces vélostations et si ce ratio est le même que celui lié à l'utilisation de la voiture. Il veut aussi savoir ce qui détermine le nombre de clients attendus.

Il n'y a pas de ratio déterminant l'utilisation de la voiture mais uniquement par rapport aux places de stationnement. Il ajoute que ces études regardent avant tout le futur Léman express qui arrive.

Par rapport au nombre de clients attendus pour le RER, il y a des expériences ailleurs en Suisse ou en Europe qui déterminent des parts modales de la clientèle qui viendraient en vélo prendre le RER. Il explique ensuite qu'un mandat a été réalisé par le bureau BFM, lequel a basé le dimensionnement des vélostations en fonction des clients attendus sur le réseau RER.

Un bassin de population (250'000 personnes) autour des gares est desservi par le RER et que l'étude détermine la part de ce bassin qui serait intéressée d'une part à la marche active et d'autre part au vélo. En outre, il est ensuite calculé quelle serait la part d'usagers en plus intéressée par un stationnement en vélostation. Toute une série de paramètres sont coordonnés entre eux pour déterminer au final le nombre de places.

Son collègue du même parti désire savoir s'il s'agit des mêmes paramètres que ceux qui ont été utilisés dans les villes de Bâle et de Berne, ou alors plutôt ceux liés aux pratiques de mobilité des frontaliers qui, selon lui, ne pratiquent pas beaucoup le vélo.

Les vélostations ne sont pas créés pour les Français car ces derniers se rendront plutôt dans les vélostations en France voisine, par exemple à Annemasse. Elles sont construites d'une part pour les habitants autour de Chêne-Bourg, Chêne-Bougeries, Thônex et Puplinge et d'autre part, pour les habitants des Eaux-Vives, de Coligny, voire de Vandœuvres. Les parts modales sont utilisées par rapport à l'utilisation du vélo à Genève et non à Bâle ou Zürich. On sait déjà que ce genre de dispositif est très bien utilisé, raison pour laquelle ils dimensionnent les vélostations légèrement à la hausse ; c'est une part relativement ambitieuse, mais néanmoins pas démesurée.

Un commissaire MCG rappelle que la Ville de Genève et les CFF voulaient faire cavaliers seuls pour construire les parkings des Eaux-Vives ; il se demande s'ils reprendront le même nombre de places de parking. Il observe que la Ville semblait dire qu'elle pouvait construire à un coût moindre que la FDP.

Le nombre de places est fixé par le PLQ, peu importe celui qui construit le parking. Quant aux coûts, il est techniquement impossible de faire un projet avec des places moins chères.

Le même député en déduit que la Ville n'arrivera donc pas à construire un parking moins cher. Par ailleurs, il s'interroge sur le nombre de places des deux-roues motorisés ; il a l'impression que ces véhicules sont quelque peu lésés. 8 à 20 places, par rapport à 700 places pour voitures et 500 places vélos restent fort peu.

M. Viala souligne que des places leur seront réservées dans les parkings souterrains, aux premiers niveaux ; il observe que la majorité ces places n'apparaissent pas dans les projets d'espaces publics, mais dans les projets de parkings souterrains. Il y a néanmoins 8 à 20 places prévues dans les projets d'espaces publics. Ces places sont relativement accessibles. 60 places seront construites pour les habitants de quartier, avec un abonnement de 44.- par mois, comme à Cornavin.

Un commissaire UDC se demande si l'on est certain du nombre de places pour voitures proposé par le PL. Il observe que l'Etat, selon la Tribune de Genève, s'est trompé lourdement trompé au niveau de l'engorgement des routes genevoises ; il se demande donc si l'on est sûr qu'il y aura assez de places de parking voitures.

M. Widmer souligne qu'il ne faut pas confondre la saturation du réseau routier et les indicateurs calculant le nombre de places nécessaires ; il existe un recensement exact des immatriculations à Genève. On est ici dans le cadre d'une demande de stationnement privée dans la plupart des cas, avec l'obligation de construire un certain nombre de places et, de manière simultanée, un certain nombre d'activités avec également un nombre de places à construire, de manière à respecter les principes de politique de mobilité. On doit agir dans un contexte très contraint.

M. Viala explique ensuite qu'ils ont listés les coûts sur lesquels CFF Immobilier s'est dirigés, notamment à Lancy-Pont-Rouge, la réalisation du passage inférieur sud, de 14 m de large. En outre, il souligne que c'est aussi CFF Immobilier qui finance l'ensemble de l'espace public du PLQ et qu'il s'agit d'un projet autour des 14 millions. On retrouve CFF Immobilier également en tant que partenaire sur les droits à bâtir concernant notamment les pré-terrassements aux Eaux-Vives, des adaptations, des démolitions pour un montant de 5 millions, ainsi que sur des mesures constructives concernant les mesures antivibratoires et des travaux spéciaux à Chêne-Bourg pour un montant de 839'000.-. En tout, il s'agit d'un montant de 34 millions hors taxes. Il précise que l'on doit encore ajouter les plus-values foncières, qui

sont reversées dans le cadre du financement des infrastructures ferroviaires, selon les conventions établies entre le canton, les CFF et l'OFT, ce qui assure une plus-value de 98 millions. CFF Immobilier est donc bien mis à contribution dans la réalisation de ces quartiers urbains.

Une commissaire PS se demande si le canton a eu des demandes d'équipements publics et si l'on a pu les obtenir, au-delà de parkings. Elle relève que l'on a par exemple maintenant des lounges VIP et elle se demande si ce genre de choses a pu être négocié. Elle remarque qu'en regardant les différents aménagements et, hormis la voie verte, tout semble plutôt minéral. Elle se demande si une petite place est malgré tout consacrée aux végétaux.

Le PL concerne uniquement le périmètre du quartier et non les gares CEVA à proprement parler. Cependant, on replante beaucoup plus d'arbres que ceux qui sont abattus par le projet CEVA et les projets d'espaces publics. Par ailleurs, des projets d'aménagement d'espaces d'appropriation comprennent toujours une part végétale fort importante afin d'équilibrer les parties spécifiquement consacrées à la mobilité. Il y a des plantations d'arbres prévues sur la Place de la gare à Chêne-Bourg, ainsi que sur la route située en face des Ports Francs, en continuité avec la Rte des Acacias, où il n'y a rien aujourd'hui. Un travail est effectué également sur les strates basses, les strates moyennes et les strates hautes, car c'est aussi une volonté des communes.

Un commissaire MCG aborde le sujet du recours de la commune de Lancy sur l'autorisation de construire et estime qu'il est dommage de se mettre à dos certains partenaires. Il se demande en outre pour quels motifs ce recours a été déposé.

M. Viala rappelle que la Ville de Lancy a signé, au mois de Janvier 2015, la demande définitive, conformément au concours et au cahier des charges. Lancy a donné son accord pour déléguer la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation de l'espace public et Ville de Lancy ne remet pas en cause cette partie du contrat, mais qu'il y a néanmoins une discussion sur l'impact des terminus des lignes de bus K et L sur la Place de la Gare. Les négociations sont actuellement en cours.

Le recours actuellement déposé pourrait provoquer un retard au maximum de 3 ans. Il y aurait une levée des effets suspensifs concernant certains travaux, preuve selon lui qu'il y a une volonté de ne pas vouloir prêter la construction de la gare.

M. Widmer explique que l'idée était de trouver un site comparable à ce qui va se faire sur les gares CEVA à Genève. Il a été compliqué, avec les vacances scolaires de ses collègues des CFF et des différentes personnes

responsables des dossiers dans les différents cantons, de réunir ces informations. L'exemple de la Gare de Neuchâtel est comparable à la Gare des Eaux-Vives ou celle de Chêne-Bourg et qu'elle est basée sur des PLQ entrés en force en 1999. L'Office fédéral des statistiques s'est implanté là-bas, toute une série de commerces se sont développés et 165 logements sont prévus dans cette opération. Il y a une présence dans l'enseignement, celle de la Haute Ecole de gestion, ainsi que le Conservatoire de Neuchâtel. Il souligne ensuite que le développement du quartier a fait l'objet du Prix ASPAN-SO en 2007. Il montre ensuite différentes vues de la gare et du quartier et explique que l'espace de l'Europe est une zone dédiée au site et non un espace uniquement de transit. Concernant le parking, il relève qu'il s'agit aussi d'un parking multi-usages appliquant les principes de mutualisation mis en place aux parkings de Chêne-Bourg et des Eaux-Vives.

Il précise ensuite les différentes affectations : 145 places de stationnement prévues pour les logements ; 143 pour l'OFS, 100 places pour la partie P+R, 30 pour les services CFF et encore 215 places pour les autres affectations, pour un total de 717 places. Il indique qu'il est prévu d'être construit en deux étapes, avec une étape Nord-Ouest et une étape Est. Il donne ensuite, en guise de comparaison, certains chiffres des Eaux-Vives, notamment 281 places pour les logements, et précise que l'on est dans le même ordre de grandeur pour les places dédiées aux activités commerciales mais que pour les places P+R, il y en a un peu moins car il y a beaucoup d'employés, à Neuchâtel, qui vont travailler à Lausanne ou encore à Berne. Il ajoute que son collègue des CFF indiquait qu'ils respectent toujours le règlement de stationnement sur fonds privés en vigueur dans les villes ou les cantons et qu'ils ont dans ce cas appliqué les ratios de stationnement de Neuchâtel.

Le même député MCG observe que le PL prévoit la suppression des stationnements en surface, accessibles selon lui à la classe moyenne, pour les remplacer par des places en sous-sols beaucoup plus chères.

M. Widmer explique qu'une partie des places sont compensées en sous-sol, mais qu'une partie des places sont néanmoins conservées en surface.

Une commissaire PLR se demande ce qu'il se passerait par rapport au PL, si le recours de Lancy devait être maintenu et au fond, s'il y a donc un sens à voter ce PL avant l'issue du recours, en terme de proportionnalité.

Le PL ne concerne pas que le site de Lancy et donc que, si l'on ne vote pas ce PL, l'on bloquerait l'entier des projets sur les autres sites que celui de Lancy.

La commissaire comprend donc que, au cas où le PL est voté, la partie de Lancy serait bloquée en attendant soit un jugement, soit une négociation, mais que le reste pourrait avancer.

M. Viala observe que, si le recours se confirme, cela signifierait que l'on n'aurait pas la base légale pour conserver la maîtrise d'ouvrage unique en phase de réalisation. On aurait donc une fragmentation des différents sites. Le recours concerne spécifiquement le projet d'aménagement de l'interface. La gare relève du CEVA, qui travaille à partir de procédures d'approbation des plans.

Le commissaire UDC se demande s'il ne serait pas plus opportun de scinder le PL en trois parties (Lancy, Chêne-Bourg et Eaux-Vives), ce qui permettrait, selon lui, à une majorité de la commission de voter les PL qui ne posent pas de problèmes.

M. Viala estime qu'il est très difficile de donner directement une réponse précise à cela. Il explique néanmoins rester persuadé qu'un PL unique permettrait d'avancer plus rapidement.

M. Rosset explique que la volonté du Conseil d'Etat est d'avoir un PL présentant l'ensemble de la mise en œuvre des PLQ, ce qui permet d'avoir un fil conducteur. Il estime que cela a l'avantage de présenter une uniformité de mesures sur chacune de ces gares. Il relève néanmoins que le recours de Lancy constitue, il est vrai, un contre-effet du PL.

Le commissaire Vert remarque que le principe de la maîtrise unique a été accepté par Lancy ; il observe que les terminus de bus ne font partie des aménagements prévus à l'extérieur de la gare ; il se demande donc à quoi s'oppose Lancy.

Lancy s'oppose à l'autorisation de construire. Le tourner à gauche a été validé lors du dernier COPIL, précise M. Viala. En ce qui concerne Lancy-Pont-Rouge, il y a dans le PL des demandes de crédits pour réaliser le passage inférieur Nord et ils ont aussi demandé à CEVA de prendre des mesures conservatoires pour pouvoir envisager à l'avenir l'évidage du talus, notamment le renforcement par des piles. Cela a un coût estimé entre 40 à 80 millions. Ils ont aussi pris des mesures conservatoires dans le cadre du développement du quartier de l'Etoile, notamment pour permettre de nouveaux accès logistiques et un nouvel accès piétons en direction de l'Etoile. Mais cela ne concerne pas l'objet de la discussion d'aujourd'hui, qui porte uniquement sur la Place de la Gare. Il y a une chaussée de 11 mètres sur lesquels des bus viendront et stationneront sur la partie droite. C'est l'option de terminus ou de desserte qui est actuellement en discussion et non le PL à proprement parler.

Le recours de Lancy n'a donc pas d'impact direct sur les travaux de l'aménagement de l'interface, mais le recours fait que l'avancement ne peut pas avoir lieu à 100%. Toutefois, pour pouvoir construire, ils ont besoin d'une autorisation en force, ce qui n'est actuellement pas le cas. Lancy a demandé qu'il n'y ait pas d'effets suspensifs sur la partie des travaux prévus l'année prochaine.

Le député vert ne comprend pas quel est spécifiquement le sujet de discordance.

Réponse : Lancy ne veut pas de terminus de bus sur la Place de la gare. Il observe qu'il est prévu pour le moment que les lignes K et L aient leur terminus à cette endroit et souligne que la commune est néanmoins d'accord que ces bus passent par la Place de la gare. Lancy veut que ce soit un arrêt et non un terminus. Différents scénarii sont actuellement envisagés. Une séance de la commission de l'aménagement de Lancy est prévue avec le Conseil d'Etat ce mois-ci.

Un commissaire UDC observe que le discours n'est pas le même au sein du Conseil administratif de Lancy. L'Etat avait promis une place piétonne complète à la commune de Lancy. Si l'Etat ne change pas de plan, le bras de fer continuera.

M. Caumel souligne que la boucle appartient à CFF Immobilier et non à l'Etat ; il a été signé une convention entre Rolex et la direction CEVA afin que les camions CEVA puissent sortir au niveau de la parcelle privée Rolex. S'il y a une possibilité pour l'Etat de se servir de cette boucle, il le fera. Il observe néanmoins que la boucle appartient aujourd'hui à CFF Immobilier mais que des discussions sont en cours pour son rachat ou son utilisation. De toute manière, le transbordement direct n'est pas possible.

Le même commissaire désire savoir par où viendront les bus K et L car Lancy ne veut plus qu'ils passent par la Place des Ormeaux.

M. Caumel observent que les bus descendront soit jusqu'au Stade par le Pont de Lancy, soit par la Rampe du Pont-Rouge. Beaucoup de voitures passent à la Place des Ormeaux et qu'il ne s'agit donc pas d'une place piétonne.

La Présidente soumet au vote le principe de revoter sur l'audition de la commune de Lancy :

Pour : 9 (3 MCG ; 2 UDC ; 2 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve)

Contre : 4 (2 PLR ; 2 S)

Abstention : 1 (1 S)

Un débat s'ouvre ensuite sur l'opportunité d'une telle audition. Finalement, on passe au vote :

Pour : 6 (3 MCG ; 2 UDC ; 1 Ve)

Contre : 7 (3 PLR ; 1 PDC ; 3 S)

Abstentions : 1 (1 PLR)

L'audition est refusée.

La présidente soumet au vote le PL11679 tout en rappelant que la commission a déjà voté l'entrée en matière du PL.

Un commissaire PLR propose de reformuler le titre de la façon suivante : « *PL ouvrant un crédit d'investissement de 41'039'601 F relatif à la mise en œuvre de l'aménagement des nouveaux quartiers urbains autour des gares et haltes du réseau express régional et autorisant la Fondation des parkings à financer la construction de 3 parkings pour voitures et deux-roues motorisés au bénéfice des quartiers autour des gares de Chêne-Bourg et des Eaux-Vives, à hauteur de 100 millions, et instituant une garantie pour un prêt en sa faveur.* » Il souligne que plusieurs voix se sont élevées pour que l'on propose trois projets différents et que d'autres prônaient plutôt une vision d'ensemble. Il estime que le titre ainsi modifié est au moins cohérent même s'il est un peu long. Il considère que cela permet d'être clair sur ce que l'on vote.

Un commissaire UDC indique avoir un souci quant au saucissonnage du projet et estime que si la Ville de Genève et les CFF construisent un parking de leur côté, l'Etat n'a pas à faire une garantie pour la FDP. Il est proposé de voter le principe de scinder le PL en plusieurs parties :

Pour : 6 (2 UDC ; 3 MCG ; 1 Ve)

Contre : 8 (4 PLR ; 1 PDC ; 3 S)

Abstentions : -

Cette proposition est refusée.

On passe au vote sur le changement de titre proposé par le PLR :

Pour : 7 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 1 S)

Contre : 4 (3 MCG ; 1 S)

Abstentions : 3 (2 UDC ; 1 S)

Cette proposition est acceptée.

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 But général de la loi :

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Chapitre II Modalités de réalisation des espaces publics des gares et haltes de Carouge-Bachet, Chêne-Bourg et Lancy Pont-Rouge

Art. 2 But :

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Art. 3 Modalités de réalisation :

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Chapitre III Mesures d'accompagnement de la mise en œuvre des plans localisés de quartier de Lancy Pont-Rouge, des Eaux-Vives, de Chêne-Bourg et de Carouge-Bachet

Section 1 Principes généraux

Art. 4 But :

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Section 2 Crédit d'investissement

Art. 5 Crédit d'investissement :

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Art. 6 Planification financière :

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Art. 7 Amortissement :

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Section 3 Subvention d'investissement**Art. 8 But de la subvention :**

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Art. 9 Subvention d'investissement :

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Art. 10 Planification financière :

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Art. 11 Amortissement :

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Art. 12 Durée :

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Art. 13 Aliénation du bien :

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Section 4 Prêt remboursable sous conditions**Art. 14 Prêt remboursable sous conditions :**

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Art. 15 Planification financière :

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Section 5 Prêts**Art. 16 Prêts :**

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Art. 17 Remboursement :

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Art. 18 Planification financière :

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Art. 19 Amortissement :

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Chapitre IV Mesures de mobilité complémentaires pour assurer le fonctionnement multimodal aux abords des gares et haltes de Carouge-Bachet, Chêne-Bourg, Lancy Pont-Rouge, Eaux-Vives et Champel**Art. 20 But :**

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Art. 21 Crédits d'investissement :

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Art. 22 Planification financière :

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Art. 23 Amortissement :

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Chapitre V Construction de parkings souterrains au bénéfice des quartiers autour des gares du réseau express régional de Chêne-Bourg et des Eaux-Vives**Art. 24 But :**

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Art. 25 Autorisation :

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Art. 26 Garantie :

Pour : 8 (4 PLR ; 1 PDC ; 3 S)

Contre : 2 (2 MCG)

Abstentions : 4 (1 MCG ; 1 Ve ; 2 UDC)

Art. 27 Rémunération de la garantie :

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Art. 28 Appel de la garantie :

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

Chapitre VI Dispositions finales**Art. 29 Lois applicables :**

Pour : 9 (4 PLR ; 1 PDC ; 1 Ve ; 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (2 UDC)

La Présidente soumet au vote le PL11679 :

Pour : 8 (4 PLR ; 1 PDC ; 3 S)

Contre : 3 (2 MCG ; 1 Ve)

Abstentions : 3 (1 MCG ; 2 UDC)

Le PL 11679 est adopté. Suite à ces débats, la majorité de la commission vous demande donc, Mesdames et Messieurs les députés, d'accepter ce projet de loi.

Projet de loi (11679)

ouvrant un crédit d'investissement de 41 039 601 F relatif à la mise en œuvre de l'aménagement des nouveaux quartiers urbains autour des gares et haltes du réseau express régional et autorisant la Fondation des parkings à financer la construction de 3 parkings pour voitures et deux-roues motorisés au bénéfice des quartiers autour des gares de Chêne-Bourg et des Eaux-Vives, à hauteur de 100 millions, et instituant une garantie pour un prêt en sa faveur

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu la loi sur les Chemins de fer fédéraux, du 20 mars 1998;
vu la loi sur les routes, du 28 avril 1967;
vu la loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, du 27 janvier 2011;
vu la loi sur la Fondation des parkings, du 17 mai 2001;
vu l'article 15 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013,
décrète ce qui suit :

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 But général de la loi

La présente loi vise la réalisation de l'aménagement des nouveaux quartiers urbains aux abords des gares et haltes de la ligne ferroviaire du réseau express régional Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) en cours de construction. Ces aménagements comportent la création d'espaces publics, la construction de parkings souterrains ainsi que la mise en œuvre de mesures visant à permettre le développement de l'urbanisation, selon le tableau général suivant :

Objet des investissements	Montants
1) Mesures constructives pour la mise en œuvre des PLQ	36 343 531 F
2) Mesures de mobilité complémentaires	4 696 070 F
TOTAL investissements	41 039 601 F
3) Garantie pour la construction de parkings	76 000 000 F

Chapitre II Modalités de réalisation des espaces publics des gares et haltes de Carouge-Bachet, Chêne-Bourg et Lancy Pont-Rouge

Art. 2 But

En application de la loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, du 27 janvier 2011, qui en prévoit le financement, le présent chapitre vise à définir les modalités de réalisation des espaces publics des trois interfaces CEVA de Carouge-Bachet, Chêne-Bourg et Lancy Pont-Rouge, dont l'emprise s'étend sur du domaine public, cantonal ou communal, ainsi que privé.

Art. 3 Modalités de réalisation

¹ En application de l'article 6 de la loi sur les infrastructures de transport issues du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, du 27 janvier 2011, les espaces publics des gares et haltes CEVA de Carouge-Bachet, Chêne-Bourg et Lancy Pont-Rouge peuvent être réalisés par l'Etat de Genève sur des parcelles qui relèvent ou relèveront à terme du domaine communal ou privé, à usage public pour autant que les conditions suivantes soient réunies :

- a) la domanialité est prévue par un plan localisé de quartier en force ou résulte, à défaut d'un tel plan, d'un protocole d'accord;
- b) le prix des cessions foncières est connu;
- c) l'accès public des espaces réalisés sur domanialité privée est garanti par la constitution de droits réels, tels des servitudes d'usage ou de passage;
- d) une convention d'investissement est conclue à cet effet.

² L'Etat de Genève peut déléguer la maîtrise d'ouvrage qui lui est confiée à un tiers. Ce faisant, l'Etat tient compte des nécessités de coordination et d'efficacité du processus de réalisation.

Chapitre III Mesures d'accompagnement de la mise en œuvre des plans localisés de quartier de Lancy Pont-Rouge, des Eaux-Vives, de Chêne-Bourg et de Carouge-Bachet

Section 1 Principes généraux

Art. 4 But

¹ Les mesures d'accompagnement visent à permettre un développement urbain optimal, tel qu'entériné dans les plans localisés de quartier de Lancy Pont-Rouge, n° 29 583 et n° 29 584, des Eaux-Vives, n° 29 786, et de Chêne-Bourg, n° 29 683, et tel que prévu par le projet de développement urbain de Carouge-Bachet.

² Le montant total de ces mesures est de 36 343 531 F qui se répartissent en plusieurs natures d'investissement, conformément au tableau suivant :

Nature des investissements	Montants
1) Crédit d'investissement	4 445 813 F
2) Subvention d'investissement	1 813 044 F
3) Prêt remboursable sous conditions	24 196 361 F
4) Prêts	5 888 313 F
TOTAL	36 343 531 F

Section 2 Crédit d'investissement

Art. 5 Crédit d'investissement

¹ Un crédit d'investissement de 4 445 813 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour financer les mesures d'accompagnement de la valorisation des terrains de l'Etat de Genève dans le cadre des plans localisés de quartier visés à l'article 4.

² Il se décompose comme suit :

Lieu Objet/Descriptif	Echéance de paiement	Coût
Eaux-Vives Pré-terrassement secteur ouest	2016	329 249 F
Lancy Pont-Rouge Création d'une route d'accès aux PLQ visés à l'article 4 (coût sur route cantonale en complément de l'art. 9)	2016-2019	2 900 000 F
Honoraires		303 169 F
TVA (8%)		282 593 F
Renchérissement		173 000 F
Divers et imprévus (10%)		381 501 F
Activation de charges salariales		76 301 F
TOTAL		4 445 813 F

Art. 6 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement de 4 445 813 F est ouvert dès 2016. Il est inscrit pour 424 189 F sous la politique publique G – Aménagement et logement (rubrique 05150800 – 5030) et pour 4 021 624 F sous la politique publique J – Mobilité (rubrique 06110700 – 5010).

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

Art. 7 Amortissement

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

Section 3 Subvention d'investissement

Art. 8 But de la subvention

La subvention a pour but de financer la création, sur domaine public communal de la ville de Carouge et sur domaine de CFF Immobilier situé à Lancy, d'une nouvelle route d'accès aux terrains valorisés par les plans localisés de quartier de Lancy Pont-Rouge, visés à l'article 4. Ce nouvel accès remplace l'ancien accès logistique des CFF supprimé et dédié dans le projet d'aménagement développé par CFF Immobilier à une vocation d'espace public en lien direct avec la gare.

Art. 9 Subvention d'investissement

¹ Un crédit global fixe de 1 813 044 F (y compris TVA et renchérissement), est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention d'investissement en faveur conjointement de la Ville de Carouge et de CFF Immobilier sur le territoire de la Ville de Lancy, en application de l'article 24 de la loi sur les routes, du 28 avril 1967.

² La subvention pour la Ville de Carouge d'un montant de 1 006 550 F correspond à l'intervention sur les parcelles 2827, 2828 et 2830.

³ La subvention pour CFF Immobilier d'un montant de 806 494 F correspond à l'intervention sur les parcelles 4818 et 4820 situées sur le territoire de la Ville de Lancy.

Art. 10 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement de 1 813 044 F est ouvert dès 2016. Il est inscrit sous la politique publique J – Mobilité (rubriques 06110700 – 5620 et 06110700 – 5640).

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

Art. 11 Amortissement

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

Art. 12 Durée

La disponibilité du crédit d'investissement s'éteint à fin 2020.

Art. 13 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.

Section 4 Prêt remboursable sous conditions

Art. 14 Prêt remboursable sous conditions

¹ Un crédit d'investissement de 24 196 361 F (y compris renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat afin d'octroyer un prêt remboursable sous conditions aux Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) en vue de la réalisation de mesures de modifications ou d'adaptations supplémentaires de l'infrastructure ferroviaire CEVA pour la mise en œuvre des plans localisés de quartier de Lancy Pont-Rouge et des Eaux-Vives, visés à l'article 4.

² En cas d'aliénation par les CFF de l'infrastructure CEVA ou de l'arrêt de l'exploitation des gares et haltes CEVA, les montants sont dus à l'Etat de Genève, selon convention conclue entre les parties.

³ Le crédit se décompose comme suit :

Lieu Objet / Descriptif	Maître d'ouvrage réalisation	Echéance de paiement	Coût
Lancy Pont-Rouge Mesures conservatoires (sur tablier ferroviaire et piles) en vue de faciliter les accès aux PLQ et au futur développement du secteur de l'Etoile	CFF- Canton	2017	4 169 381 F
Lancy Pont-Rouge Passage piétons inférieur nord facilitant les transferts modaux et les parcours le long de la route du Grand-Lancy	CFF- Canton	2016- 2017	6 688 000 F
Lancy Pont-Rouge Passage piétons central facilitant également les transferts modaux de la place de la gare à l'arrêt de tram route du Grand-Lancy	CFF- Canton	2016- 2018	10 503 000 F

Carouge-Bachet Modification des émergences sud et nord de la halte pour optimiser la gestion des flux au regard de la programmation du développement urbain	CFF-Canton	2016-2017	2 835 980 F
TOTAL			24 196 361 F

Art. 15 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement de 24 196 361 F est ouvert dès 2016. Il est inscrit sous la politique publique G – Aménagement et logement (rubrique 05150800 – 5400).

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

Section 5 Prêts

Art. 16 Prêts

¹ Un crédit d'investissement de 5 888 313 F est ouvert au Conseil d'Etat pour un prêt rémunéré en faveur des bénéficiaires des droits à bâtir sur les terrains de l'Etat de Genève décrits dans les plans localisés de quartier des Eaux-Vives et de Chêne-Bourg, visés à l'article 4.

² Ces plans localisés de quartiers règlent les modalités d'octroi des droits distincts et permanents aux bénéficiaires des droits à bâtir.

³ Les modalités de remboursement sont réglées par convention conclue entre les parties.

⁴ Le crédit se décompose comme suit :

Lieu Objet/Descriptif	Maître d'ouvrage réalisation	Echéance de paiement	Bénéficiaire	Coût
Chêne-Bourg Mesures antivibratoires	CFF-Canton	2016	Groupeement Opérateurs – GpG / ANB- VIE	1 532 405 F

Chêne-Bourg Travaux spéciaux	CFF- Canton	2016	Groupement Opérateurs – GpG / ANB- VIE	949 284 F
Chêne-Bourg Démolitions bâtiments	CFF- Canton	2016		658 470 F
Eaux-Vives Démolitions	Canton	2016	FEV – Fédération des Eaux- Vives, société coopérative	365 336 F
Eaux-Vives Part cantonale sur diverses mesures : - Renforcement complémentaire parois CEVA - Pré-terrassement - Renforcement de dalle	CFF- Canton	2016	FEV – Fédération des Eaux- Vives, société coopérative	1 459 316 F
Eaux-Vives Pré-terrassement secteur est - lot F		2016	FEV – Fédération des Eaux- Vives, société coopérative	923 502 F
TOTAL				5 888 313 F

Art. 17 Remboursement

¹ Les montants décrits à l'article 16 sont intégralement remboursés à l'Etat de Genève par les bénéficiaires des droits à bâtir, sous la forme de recettes d'investissement inscrites sous la politique publique G – Aménagement et logement (rubrique 05150800 – 6450).

² Les remboursements de ces prêts, y compris les intérêts, interviennent en plusieurs échéances dès le début de la construction (2018) et jusqu'à la livraison des derniers bâtiments (2022).

Art. 18 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement de 5 888 313 F est ouvert en 2016. Il est inscrit sous la politique publique G – Aménagement et logement (rubrique 05150800 – 5450).

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

Art. 19 Amortissement

En raison de la nature de l'investissement, celui-ci ne donne pas lieu à amortissement.

Chapitre IV Mesures de mobilité complémentaires pour assurer le fonctionnement multimodal aux abords des gares et haltes de Carouge-Bachet, Chêne-Bourg, Lancy Pont-Rouge, Eaux-Vives et Champel

Art. 20 But

L'objectif des mesures de mobilité complémentaires est d'assurer le fonctionnement du réseau routier aux abords des développements urbains prévus dans les gares et haltes de Carouge-Bachet, Chêne-Bourg, Lancy Pont-Rouge, Eaux-Vives et Champel. Les mesures considérées concernent la gestion des carrefours, de compétence exclusive du canton et le réaménagement de la route de la Chapelle.

Art. 21 Crédits d'investissement

¹ Un crédit d'investissement de 4 696 070 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat pour financer les mesures de mobilité complémentaires pour assurer le fonctionnement multimodal aux abords des gares et haltes visées à l'article 20.

² Le crédit se décompose comme suit :

Lieu	Maître d'ouvrage réalisation	Echéance de paiement	Coût
Carouge-Bachet			
Carrefours à feux	Canton	2017-2019	160 000 F
Réaménagement de la route de la Chapelle			400 000 F

Lancy Pont-Rouge Carrefours à feux	Canton	2017	414 000 F
Eaux-Vives Carrefours à feux	Canton	2017-2019	1 542 000 F
Champel Carrefours à feux	Canton	2018-2019	90 000 F
Chêne-Bourg Carrefours à feux	Canton	2018-2019	1 068 000 F
Total HT			3 674 000 F
TVA (8%)			293 920 F
Renchérissement			252 000 F
Divers et imprévus			396 792 F
Activation de charges salariales			79 358 F
TOTAL			4 696 070 F

Art. 22 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement de 4 696 070 F est ouvert dès 2017. Il est inscrit sous la politique publique J – Mobilité (rubriques 06035000 – 5010 et 06110700 – 5010).

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

Art. 23 Amortissement

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

Chapitre V Construction de parkings souterrains au bénéfice des quartiers autour des gares du réseau express régional de Chêne-Bourg et des Eaux-Vives

Art. 24 But

Conformément aux articles 8 et 9 de la loi sur la Fondation des parkings, du 17 mai 2001, le présent chapitre vise à autoriser ladite Fondation à financer la construction de 3 parkings souterrains aux abords des gares CEVA de Chêne-Bourg et des Eaux-Vives à hauteur de 100 000 000 F, ainsi qu'à instituer une garantie pour son emprunt à cet effet.

Art. 25 Autorisation

¹ La Fondation des parkings est autorisée à entreprendre la construction de 3 parkings souterrains en relation avec les gares CEVA de Chêne-Bourg et des Eaux-Vives. La Fondation des parkings finance par ses fonds propres au minimum 24% des coûts de construction qui s'élèvent à 100 000 000 F.

² Le parking de Chêne-Bourg, sis chemin de la Gravière à Chêne-Bourg, sur la parcelle 4065 de l'Etat de Genève, comprend 505 places voitures et 130 places pour les deux-roues motorisés.

³ Le parking « Eaux-Vives Sud », sis à Genève sur l'actuelle parcelle 2432, comprend 486 places voitures et 60 places pour les deux-roues motorisés.

⁴ Le parking « Eaux-Vives Nord », sis à Genève sur l'actuelle parcelle 2432, comprend 225 places voitures et 40 places pour les deux-roues motorisés.

Art. 26 Garantie

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé, par un cautionnement simple, à garantir le remboursement d'un prêt à hauteur de 76 000 000 F y compris les frais d'acquisition, en faveur de la Fondation des parkings, pour la construction ou l'achat des parkings désignés à l'article 25.

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

Art. 27 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. 28 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.

Chapitre VI Dispositions finales**Art. 29 Lois applicables**

¹ La présente loi est soumise à l'article 20 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux, du 20 mars 1998, qui prévoit que les nouveaux investissements du secteur de l'infrastructure sont, en règle générale, financés par des prêts à intérêt variable remboursables sous conditions.

² Pour le surplus, la présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

PL 11679

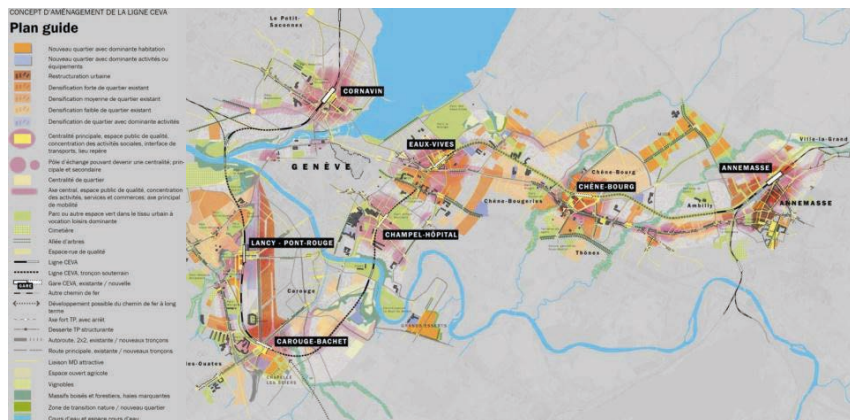
PROJET DE LOI RELATIF À LA MISE EN ŒUVRE DE L'AMÉNAGEMENT DES NOUVEAUX QUARTIERS URBAINS AUTOUR DES GARES ET HALTES DU RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL

COMMISSION DES TRAVAUX – 6 OCTOBRE 2015


 Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

06.10.2015 - Page 1

INFORMATIONS GÉNÉRALES – PLAN GUIDE DES INTERFACES



- 22 hectares de nouveaux espaces publics urbains
- Plus de 1'800 logements sur territoire genevois à l'horizon 2020
- Environ 180'000 SBP d'activités


 Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

06.10.2015 - Page 2

INFORMATIONS GÉNÉRALES – FINANCEMENT

Protocole d'accord du 26 avril 2002 entre la Confédération, le canton de Genève et les CFF

Art. 3 al. 4

« les accès aux gares de la liaison ferroviaire situés hors de l'ouvrage dont les CFF assument la maîtrise seront construits par le canton, à ses frais ».

	PLQ	Adoption	Programme
SOVALP	N° 29583 / N° 29584	2011	Logements : 56'900 SBP (env.600 logements) Activités : 121'900 SBP
SOVAGEV	N° 29786	2013	Logements : 34'300 SBP (environ 330 logements) Activité : 23'200 SBP Equipements publics : 29'828 SBP
SOVACB	N°29 683	2013	Logements : 29'850 SBP (env. 250 logements) Activités : 10'500 SBP



CHAPITRE I – BUT GÉNÉRAL DU PROJET DE LOI

La présente loi vise la réalisation de l'aménagement des nouveaux quartiers urbains aux abords des gares et haltes de la ligne ferroviaire du réseau express régional Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) en cours de construction.

Ces aménagements comportent la création d'espaces publics, la construction de parkings souterrains ainsi que la mise en œuvre de mesures visant à permettre le développement de l'urbanisation.



CHAPITRE I – BUT GÉNÉRAL DU PROJET DE LOI

Objet des investissements	Montants
1-Mesures constructives pour la mise en œuvre des PLQ	36 343 531 F
2-Mesures de mobilité complémentaires	4 696 070 F
TOTAL investissements	41 039 601 F
3-Garantie pour la construction de parkings	76 000 000 F



CHAPITRE II – MODALITÉS DE RÉALISATION PAR L'ÉTAT DES ESPACES PUBLICS DES GARES ET HALTES DE CAROUGE-BACHET, CHÊNE-BOURG ET LANCY-PONT-ROUGE



- Principes d'aménagement des espaces publics basés sur topographie, usages, flux etc. et non sur principe de domanialité
- Maîtrise d'ouvrage unique
- Protocole d'accord Canton / Communes



CHAPITRE III – MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES PLQ DE LANCY PONT-ROUGE, EAUX-VIVES, CHÊNE-BOURG ET CAROUGE-BACHET

Nature des investissements	Montants
1 - Crédit d'investissement	4 445 813 F
2 - Subvention d'investissement	1 813 044 F
3 - Prêt remboursable sous conditions	24 196 361 F
4 - Prêts	5 888 313 F
TOTAL	36 343 531 F

BUT: Ces mesures visent à permettre le développement urbain optimal entériné dans les plans localisés de quartier.



CHAPITRE IV – MESURES DE MOBILITÉ COMPLÉMENTAIRES POUR ASSURER LE FONCTIONNEMENT MULTIMODAL AUX ABORDS DES GARES ET HALTES DE LANCY PONT-ROUGE, CHÊNE-BOURG, CAROUGE-BACHET, EAUX-VIVES ET CHAMPEL

Lieu	Objet / Descriptif	MO réalisation	Échéance de paiement	Coût
Carouge - Bachet	Carrefours à feux	Canton	2017-2019	160 000 F
	Réaménagement de la Route de la Chapelle			400 000 F
Lancy – Pont-Route	Carrefours à feux	Canton	2017	414 000 F
Eaux-Vives	Carrefours à feux	Canton	2017-2019	1 542 000 F
Champel	Carrefours à feux	Canton	2018-2019	90 000 F
Chêne-Bourg	Carrefours à feux	Canton	2018-2019	1 068 000 F
Total HT				3 674 000 F
TVA – 8%				293 920 F
Renchérissement				252 000 F
Divers et imprévus				396 792 F
Activation de charges salariales				79 358 F
TOTAL				4 696 070 F



LANCY – PONT-ROUGE



Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

06.10.2015 - Page 9

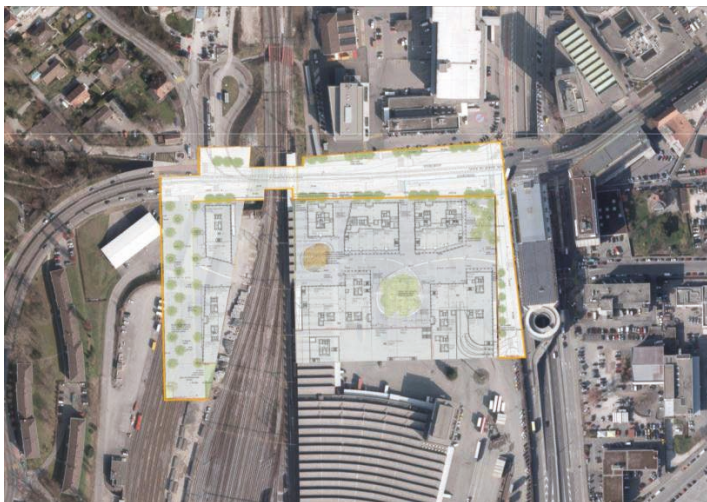
LANCY – PONT-ROUGE



Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

06.10.2015 - Page 10

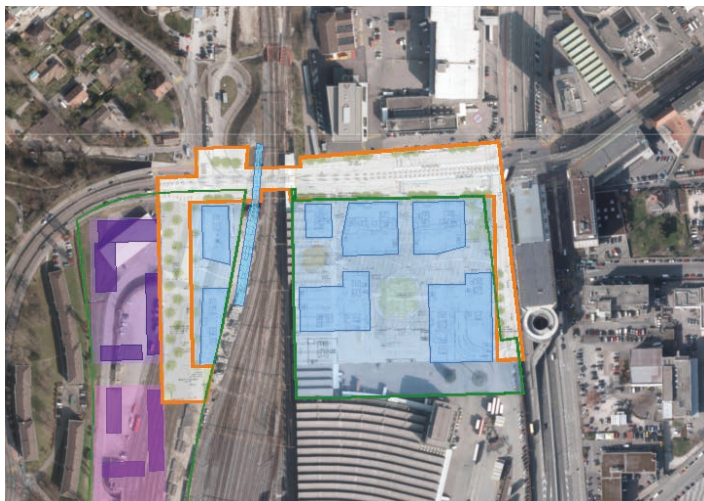
LANCY – PONT-ROUGE



Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

06.10.2015 - Page 11

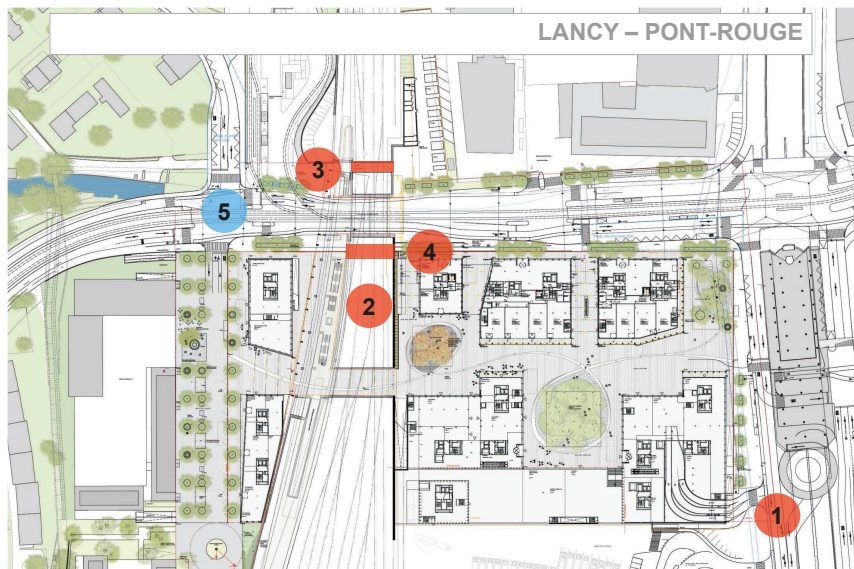
LANCY – PONT-ROUGE



Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

06.10.2015 - Page 12

LANCY – PONT-ROUGE



Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

06.10.2015 - Page 13

LANCY – PONT-ROUGE

	CHAPITRE	OBJET / DESCRIPTIF	NATURE DES INVESTISSEMENT	DATE PAYEMENT	COÛT (CHF)*
1	III	Création d'une route d'accès aux PLQ	Crédit d'investissement	2016-19	2'900'000
1	III	Création d'une route d'accès aux PLQ	Subvention d'investissement	2016-2019	1'813'044
2	III	Mesures conservatoires (tablier et piles) en vue de faciliter les accès aux PLQ et au futur secteur de l'Etoile	Prêt remboursable sous conditions	2017	4'169'381
3	III	Passage piétons inférieur nord facilitant les transferts modaux et les parcours le long de la route du Grand-Lancy	Prêt remboursable sous conditions	2016-17	6'688'000
4	III	Passage piétons central facilitant les transferts modaux de la place de la gare à l'arrêt de tram route du Grand-Lancy	Prêt remboursable sous conditions	2016-18	10'503'000
5	IV	Carrefours à feux		2017	414'000
TOTAL					26'487'425

* y compris TVA et renchérissement



Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

06.10.2015 - Page 14

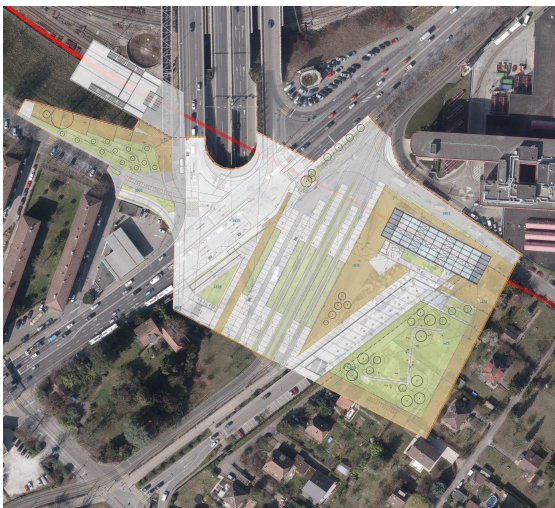
CAROUGE – BACHET



Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

06.10.2015 - Page 15

CAROUGE – BACHET



Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

06.10.2015 - Page 16

CAROUGE – BACHET



DAVID COLOMBINI CH



Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

06.10.2015 - Page 17

CAROUGE – BACHET



Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

06.10.2015 - Page 18

CAROUGE – BACHET

	CHAP.	OBJET / DESCRIPTIF	NATURE DES INVESTISSEMENTS	DATE DE PAIEMENT	COÛT (CHF)*
1	III	Modifications des émergences sud et nord de la halte pour optimiser la gestion des flux au regard de la programmation du développement urbain	Prêt remboursable sous conditions	2016-17	2'835'980
2	IV	Carrefours à feux		2017-19	160'000
3	IV	Réaménagement de la route de la Chapelle		2017-19	400'000
TOTAL					3'395'980



CHÊNE-BOURG



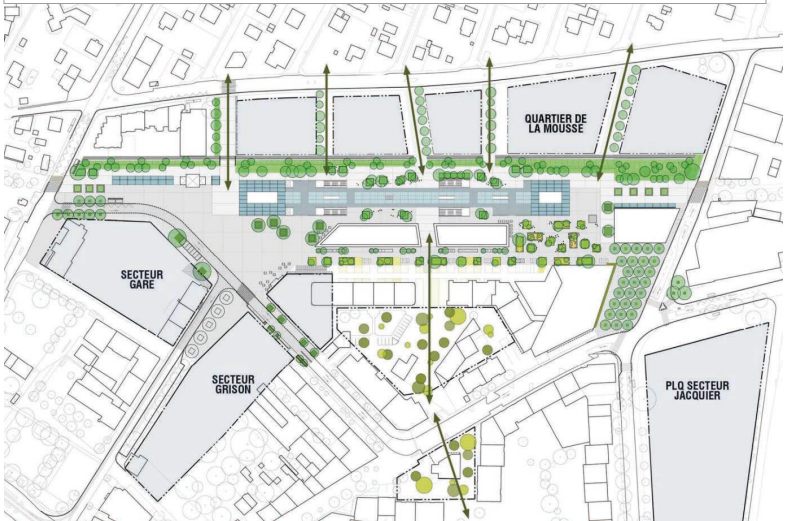
CHÊNE-BOURG



Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

06.10.2015 - Page 21

CHÊNE-BOURG



Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

06.10.2015 - Page 22

CHÊNE-BOURG



Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

06.10.2015 - Page 23

CHÊNE-BOURG

	CHAP	OBJET / DESCRIPTIF	NATURE DES INVESTISSEMENTS	DATE DE PAIEMENT	COÛT (CHF)*
1	III	Mesures antivibratoires	Prêts (bénéficiaire GpG-ANB-VIE)	2016	1'532'405
2	III	Travaux spéciaux	Prêts (bénéficiaire GpG-ANB-VIE)	2016	949'284
3	III	Démolitions bâtiments	Prêts	2016	658'470
4	IV	Carrefours à feux		2018-19	1'068'000
TOTAL					4'208'159



Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

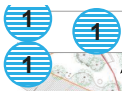
06.10.2015 - Page 24

CHAMPEL - HÔPITAL



Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

06.10.2015 - Page 25



CHAMPEL - HÔPITAL



Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

06.10.2015 - Page 26

CHAMPEL - HÔPITAL

	CHAP	OBJET / DESCRIPTIF	NATURE DES INVESTISSEMENTS	DATE DE PAIEMENT	COÛT (CHF)
1	IV	Carrefours à feux		2018-19	90'000
	TOTAL				90'000



EAUX - VIVES



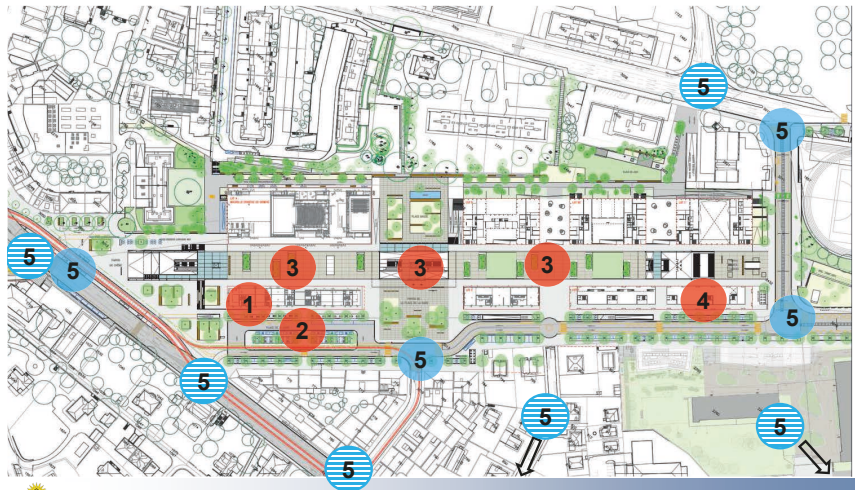
EAUX - VIVES



Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

06.10.2015 - Page 29

EAUX - VIVES



Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

06.10.2015 - Page 30

EAUX - VIVES

	CHAPITRE	OBJET / DESCRIPTIF	NATURE DES INVEST.	DATE PAYEMENT	COÛT (CHF)*
1	III	Pré-terrassement secteur ouest	Crédit d'investissement	2016	329'249
2	III	démolitions	Prêts	2016	365'336
3	III	Part cantonale sur diverses mesures: - renforcement complémentaire parois CEVA - pré-terrassement - Renforcement de dalle	Prêts	2016	1'459'316
4	III	Pré-terrassement secteur est – lot F	Prêts	2016	923'502
5	IV	Carrefours à feux		2017-19	1'542'000
TOTAL					4'619'403



CHAPITRE V – CONSTRUCTION DE PARKINGS SOUTERRAINS AU BÉNÉFICE DES QUARTIERS AUTOUR DES GARES DU RER DES EAUX-VIVES ET DE CHÊNE-BOURG

OBJECTIF

Ce chapitre vise à autoriser la fondation des parkings à financer la construction de 3 parkings souterrains à hauteur de CHF 100'000'000, ainsi qu'à instituer une garantie pour son emprunt à cet effet.



CHAPITRE V – PARKINGS DE CHÊNE-BOURG ET DES EAUX-VIVES

1. RÔLE DE LA FONDATION DES PARKINGS

- DEMANDE DE L'ETAT : Construction, propriété et exploitation de parkings souterrains aux gares CEVA de Chêne-Bourg et des Eaux-Vives
- CONSÉQUENCES :
 - Application de LFP
 - Projet de loi obligatoire pour autoriser :
 - la garantie financière de l'Etat
 - un engagement supérieur à CHF 3'000'000
 - Application du règlement sur les marchés publics
 - Objectifs minimisation des coûts de construction et d'exploitation.



CHAPITRE V – PARKINGS DE CHÊNE-BOURG ET DES EAUX-VIVES

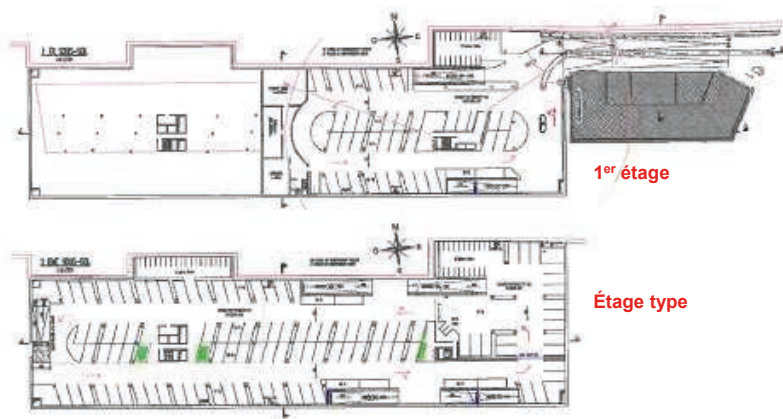
2. BESOINS À COUVRIR PAR LES FUTURS PARKINGS

- Voyageurs CFF longues distances (P+Rail)
- Abonnés P+R (Genève)
- Habitants nouveaux logements sites gares CEVA
- Habitants et visiteurs du quartier actuels (compensation de places supprimées en surface)
- Futurs habitants du quartier (programmes logements)
- Clients et employés des nouveaux commerces (galerie commerciale, grande surface)
- Visiteurs et employés des nouvelles surfaces d'activités
- **Places mutualisées**
- Mise en service prévue:
 - Chêne-Bourg : début 2018
 - Eaux-Vives-Sud : fin 2018
 - Eaux-Vives-Nord : courant 2020



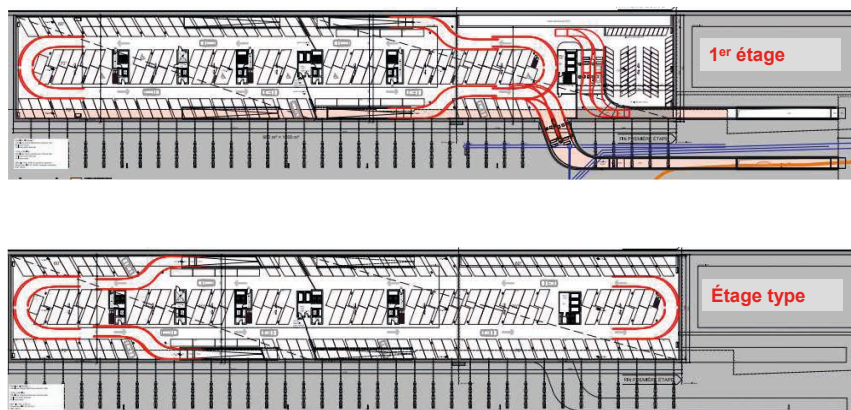
CHAPITRE V – PARKINGS DE CHÊNE-BOURG ET DES EAUX-VIVES

3. PLANS DU PARKING DE CHÊNE-BOURG : 505 PLACES – 5 ÉTAGES



CHAPITRE V – PARKINGS DE CHÊNE-BOURG ET DES EAUX-VIVES

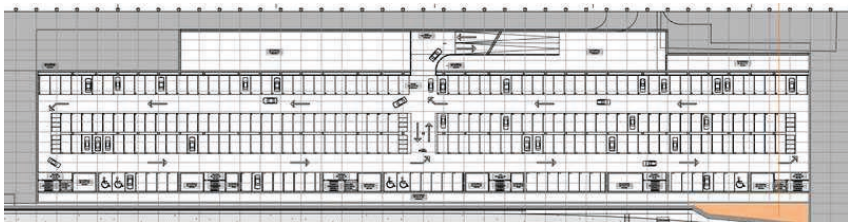
4. PLANS DU PARKING DES EAUX-VIVES SUD : 486 PLACES – 3 ÉTAGES



CHAPITRE V – PARKINGS DE CHÊNE-BOURG ET DES EAUX-VIVES

5. PLANS DU PARKING DES EAUX-VIVES NORD : 225 PLACES – 1 ÉTAGE

Niveau unique 3^{ème} sous-sol



Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

06.10.2015 - Page 37

CHAPITRE V – PARKINGS DE CHÊNE-BOURG ET DES EAUX-VIVES

6. COÛTS DE CONSTRUCTION ET FINANCEMENT

GARE/HALTE	NOMBRE DE PLACES VOITURES CONSTRUITES	COÛTS ESTIMÉS DE CONSTRUCTION * (TTC)	COÛT MOYEN D'UNE PLACE VOITURE (HT)
Chêne-Bourg	505	32 307 724	59 237
Eaux-Vives (2 parkings)	711	41 671 215	54 268
Total	1 216	73 978 939	56 331

(*) Hors travaux réalisés pour d'autres

GARE/HALTE	MONTANT TOTAL MAXIMUM À ENGAGER (TTC)	MONTANT TOTAL DE L'EMPRUNT À GARANTIR	RÉSULTATS ANNUELS D'EXPLOITATION (HT)
Chêne-Bourg	41 736 183	31 357 911	18 049
Eaux-Vives (2 parkings)	58 202 666	44 722 986	- 365 429
Total	99 938 849	76 080 897	- 347 380
Arrondis	100 000 000	76 000 000	- 350 000



Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
Office de l'urbanisme

06.10.2015 - Page 38

CHAPITRE V – PARKINGS DE CHÊNE-BOURG ET DES EAUX-VIVES

7. EXPLICATION DU FINANCEMENT

- Fondation de droit et d'intérêt **publics**, pas vocation à financer des ouvrages privés à perte
- Les places destinées aux futurs ouvrages doivent donc être **financées par les intéressés**
- Le Conseil de la Fondation est d'accord pour un financement à **prix coûtant**
- 3 modes de financement proposés par la Fondation aux opérateurs :
 - a) Location couvrant les charges et les amortissements (soit environ CHF 285/mois/place)
 - b) Rachat des places (env. CHF 56'000/place), paiement des charges (env. CHF 90/mois) avec recettes de leurs places conservées par les opérateurs
 - c) Participation aux coûts de construction, mais pas aux charges d'exploitation, conservation des recettes par FP, pour aboutir à un résultat nul pour la Fondation sur les places « privées ».
- Après discussions avec les opérateurs fonciers, c'est la solution **c)** qui a été retenue
- Montant des participations :
 - Chêne-Bourg : environ CHF 35'000 HT /place
 - Eaux-Vives : environ CHF 25'000 HT /place
- **Financement par les opérateurs :**
 - CHF 26'298'754 TTC (35,5% du coût total)



CHAPITRE V – PARKINGS DE CHÊNE-BOURG ET DES EAUX-VIVES

8. PRINCIPES D'EXPLOITATION

- Mutualisation des places : pas de places attribuées (permet de réduire le nombre de places à construire)
- Abonnements et accessibilité **garantis** (inscription au RF) aux co-financeurs ou leurs ayants-droits selon leurs quotas respectifs



CHAPITRE V – PARKINGS DE CHÊNE-BOURG ET DES EAUX-VIVES

9. DEMANDES AU GRAND CONSEIL

- Autoriser la Fondation des Parkings à engager jusqu'à CHF 100'000'000 (coûts estimés CHF 73'978'939)
- Garantie de l'Etat jusqu'au plafond d'emprunt de CHF 76'000'000
- Autoriser l'Etat à offrir sa garantie pour les emprunts de la Fondation des Parkings relatifs à ces constructions



MERCI POUR VOTRE ATTENTION



ANNEXES



CHAPITRE V – PARKINGS DE CHÊNE-BOURG ET DES EAUX-VIVES

1. RÉPARTITION DES PLACES À CHÊNE-BOURG

N°	Usagers	Constructeur	Quotas
1	Habitants des logements des bâtiments A1 et A2	ANB-VIE	66
2	Employés des activités des bâtiments A1 et A2	ANB-VIE	9
3	Visiteurs des activités des bâtiments A1 et A2	ANB-VIE	5
4	Habitants des logements du bâtiment B	CFF Immobilier	53
5	Employés des activités du bâtiment B	CFF Immobilier	26
6	Visiteurs des activités du bâtiment B	CFF Immobilier	22
7	Employés des activités du bâtiment B	Domus Flavia	64
8	Visiteurs des activités du bâtiment B	Domus Flavia	10
9	Clients du centre commercial	Migros	80
10	Employés du centre commercial	Migros	20
11	Surélévation bâtiment Migros	Migros	25
12	Voyageurs grandes distances	CFF clientèle	50
13	Abonnés P+R	FDP	50
14	Habitants/visiteurs (compensation suppressions)	FDP	25
	TOTAL		505



CHAPITRE V – PARKINGS DE CHÊNE-BOURG ET DES EAUX-VIVES

2. RÉPARTITION DES PLACES AUX EAUX-VIVES

N°	Usagers	Constructeur	Quotas
1	Employés de la Comédie	VdG	0
2	Visiteurs de la Comédie	VdG	0
3	Employés des bâtiments d'activités des lots B/C	VdG	0
4	Visiteurs des bâtiments d'activités lot B/C	VdG	34
5	Habitants des logements des lots B/C	FVGLS	78
6	Habitants des logements lot F	FEV	85
7	Employés des bâtiments d'activités du lot F	FEV	12
8	Visiteurs des bâtiments d'activités lot F	FEV	8
9	Employés des commerces lot F	FEV	5
10	Clients des commerces lot F	FEV	11
11	Habitants des logements lot D/E	CFF Immobilier	17
12	Employés des bureaux lot D/E	CFF Immobilier	34
13	Visiteurs des bureaux lot D/E	CFF Immobilier	23
14	Employés des commerces lot D/E	CFF Immobilier	22
15	Clients des commerces lot D/E	CFF Immobilier	52
16	Employés du centre commercial	CFF Immobilier	8
17	Clients du centre commercial	CFF Immobilier	31
18	Voyageurs grandes distances	CFF clientèle	25
19	Abonnés P+R	FDP	25
20	Habitants/visiteurs (compensation suppressions)	FDP	59
21	Habitants actuels (déficit actuel)	FDP	80
22	Habitants futurs	FDP	100
23	A répartir		2
	TOTAL		711



CHAPITRE V – PARKINGS DE CHÊNE-BOURG ET DES EAUX-VIVES

3. TARIFICATION PRÉVUE POUR LES ABONNEMENTS

- **Habitants :**
 - Chêne-Bourg : environ CHF 175 HT
 - Eaux-Vives : environ CHF 185 HT
- **Employés :**
 - Chêne-Bourg : environ CHF 205 HT
 - Eaux-Vives : environ CHF 225 HT
- **P+R :**
 - Chêne-Bourg : CHF 170 TTC (dont env. 63 pour abonnement unireso)
 - Eaux-Vives : CHF 170 TTC (dont env. 63 pour abonnement unireso)



CHAPITRE V – PARKINGS DE CHÊNE-BOURG ET DES EAUX-VIVES

4. TARIFICATION HORAIRE PRÉVUE POUR LES VISITEURS

- La tarification doit être cohérente avec celles des centres commerciaux de Genève :
 - attractive les deux premières heures
 - dissuasive au-delà de 2 heures
- Elle ne doit pas être dissuasive pour les utilisateurs journaliers des transports publics :
 - Se rendant à Genève : P+R journalier
 - Voyageant en train sur de longues distances : P+Rail
- Même tarifs pour Chêne-Bourg et Eaux-Vives :
 - 1 F pour la 1ère heure
 - 2 F / heure pour la 2ème heure
 - 4 F / heure pour la 3ème et la 4ème heures
 - 2 F / heure pour la 5ème et la 6ème heures
 - Puis 1 F / heure jusqu'à la 24ème heure



CHAPITRE V – PARKINGS DE CHÊNE-BOURG ET DES EAUX-VIVES

5. RÉSULTATS PRÉVISIONNELS GLOBAUX DES PARKINGS EN VITESSE DE CROISIÈRE (DÉFICITAIRES)

CHF	Chêne-Bourg	Eaux-Vives	TOTAL
Recettes	1'493'495	1'956'783	3'450'278
Coûts de fonctionnement	569'826	771'399	1'341'225
Frais financiers	636'058	820'402	1'456'460
Amortissements	1'016'162	1'313'260	2'329'422
Résultats	-728'551	-948'278	-1'676'829



CHAPITRE V – PARKINGS DE CHÊNE-BOURG ET DES EAUX-VIVES

6. RÉSULTATS PRÉVISIONNELS POUR LA FONDATION DES PARKINGS AVEC LES PARTICIPATIONS DES OPÉRATEURS AUX COÛTS DE CONSTRUCTION

CHF	Chêne-Bourg	Eaux-Vives	TOTAL
Recettes	1'493'495	1'956'783	3'450'278
Coûts de fonctionnement	569'826	771'399	1'341'225
Frais financiers	345'294	593'410	938'704
Amortissements	560'327	956'067	1'516'394
Résultats	18'048	-364'093	-346'045

Date de dépôt : 16 novembre 2015

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Sandro Pistis

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le CEVA aura enregistré des dépassements de budget monstrueux, à tous niveaux. Il suffit de se souvenir comment cette ligne ferroviaire a été mal conçue au niveau des équipements de sécurité, combien cette ligne deviendra très coûteuse en termes de déficits d'exploitation (pour une utilité très limitée) ou, tout simplement, qu'elle nécessitera la construction d'une gare souterraine supplémentaire à Cornavin pour des sommes gigantesques.

C'est la double peine : nous devons supporter une dette excessive et une perte d'exploitation.

La mauvaise surprise qui était attendue arrive enfin : c'est l'aménagement extérieur des gares qui nous est proposé dans le présent projet de loi. Il est prévu un investissement de 41 millions et une garantie étatique de 76 millions pour la construction des parkings. L'accès direct à l'Hôpital cantonal n'est bien évidemment pas compris dans ce paquet.

La commune de Lancy a déposé un recours contre ce projet. Nous aurions bien voulu connaître le contenu de ce recours ou, au minimum, entendre cette collectivité locale, ce que la majorité de la commission a refusé à notre grande surprise.

En effet, pour le MCG, il n'est pas responsable de dépenser 41 millions et de cautionner des parkings pour plus de 76 millions de francs, sans avoir une connaissance complète du dossier. Que veut-on cacher au Grand Conseil ? Que veut-on dissimuler aux citoyens-contribuables genevois qui vont devoir payer une nouvelle dépense du CEVA ? Comment veut-on limiter la dette de l'Etat de Genève quand on agit aussi légèrement, en dépensant sans un examen sérieux du projet et des remarques sans doute pertinentes d'une commune ?

Le MCG s'oppose à ces dépenses irréfléchies, votées à l'aveugle, qui au final ruinent les finances de l'Etat de Genève.

Jusqu'ici le projet du CEVA a été mené les yeux fermés, ce qui explique les difficultés que nous avons rencontrées et ce qui induira des déficits d'exploitation considérables que le canton de Genève devra payer sur une ligne mal conçue. Chaque année, nous devons essayer les pertes d'exploitation. L'étude du présent projet de loi s'est faite dans le même état d'esprit où l'opacité règne.

Par ailleurs, ces aménagements prévoient une réduction des places de parc gratuites, qui seront remplacées par des parkings souterrains payants. Vu les coûts de construction, les tarifs ne pourront pas être bon marché ; une fois de plus les automobilistes, boucs-émissaires traditionnels, devront payer des sommes considérables pour trouver une place près de ces gares CEVA. Mais bien évidemment, l'objectif de ces aménagements est de décourager, ici comme ailleurs, les citoyens de se déplacer en voiture.

Il est certain que le CEVA n'est pas une mauvaise affaire pour tout le monde. Ceux qui ont acquis des droits de construire à proximité – des privés mais aussi les CFF – feront ainsi des opérations très lucratives. Mais ces bénéfiques privés seront financés par l'effort du contribuable genevois qui doit régler une grande partie de la facture. On étatisé les pertes et on privatise les bénéfiques : la méthode est bien connue.

Quant à la précipitation dont a fait preuve la majorité de la commission, on ne peut que s'en inquiéter. C'est d'autant plus vrai que le recours de la Commune de Lancy peut apporter des retards de plusieurs années, ce qui aurait en soi justifié de l'auditionner. Par honnêteté envers les citoyens qui nous ont élus, nous ne pouvons pas expédier d'une manière aussi bâclée ce projet de loi.

C'est pourquoi nous vous demandons, Mesdames et Messieurs les députés, de renvoyer ce projet de loi en commission afin de l'examiner sérieusement ou, dans le cas contraire, le refuser.