

Date de dépôt: 14 août 2006

Messagerie

**Rapport du Conseil d'Etat
au Grand Conseil sur la motion de Mmes et MM. Michèle Künzler,
Christian Bavarel, Anne Mahrer, Ariane Wisard, Sylvia
Leuenberger, David Hiler, Antonio Hodgers et Morgane Gauthier
pour une proposition d'aménagement des abords de la route de
l'Ain à Châtelaine**

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 10 octobre 2003, après rapport de la commission d'aménagement du canton, le Grand Conseil a adopté et renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant:

la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) et l'article 15A, alinéa 5, de la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, du 4 juin 1987 (LaLAT)

invite le Conseil d'Etat

- à étudier, d'entente avec les communes et les propriétaires, l'aménagement du secteur jouxtant la route de l'Ain ainsi que les éventuelles mesures techniques à prendre afin de rendre les constructions et immeubles existants ou à créer, conformes à la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) ainsi qu'à l'ordonnance de protection contre le bruit (OPB) ;*
- à redéfinir, si nécessaire, dans le cadre de cette étude, la ou les affectations du secteur en cause.*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

1. La demande contenue dans la motion

En date du 28 novembre 2002, le Grand Conseil débattait du projet de motion M 1463, déposé quelques mois plus tôt par des députés du groupe des Verts. Ce projet de motion, considérant les atteintes causées par le bruit de l'avenue de l'Ain, proposait de déclasser les terrains bordant l'avenue en zone d'activités mixtes. Dès les premiers débats, la question de la pérennité de l'habitat le long de l'avenue s'était ainsi trouvée au cœur de la problématique.

Lors de l'examen du texte par la commission d'aménagement du canton, il est apparu que, dans ce périmètre, des arbitrages seront nécessaires entre des politiques dont les objectifs divergent parfois : politique des déplacements, lutte contre les nuisances sonores, politique du logement et protection du patrimoine.

Au cours des débats qui ont suivi, il s'est avéré que les outils d'aménagement du territoire ne rendent pas indispensable un changement de zone. La majeure partie du secteur concerné est située en troisième zone de développement dont on rappellera que l'affectation prioritairement destinée au logement est également ouverte aux activités moyennant l'établissement d'un plan localisé de quartier (voir point n° 3, concernant les outils d'aménagement et autres dispositions légales). C'est pourquoi, la motion adoptée par le Grand Conseil, dans sa session du 10 octobre 2003, invitait désormais le Conseil d'Etat à :

- étudier, d'entente avec les communes et les propriétaires, l'aménagement du secteur jouxtant l'avenue de l'Ain ;
- redéfinir, si nécessaire, les affectations du secteur en cause.

2. Etat des lieux

Avant d'énoncer les mesures que le Conseil d'Etat entend engager afin de répondre aux objectifs fixés par le texte de la motion 1463-A, il importe de prendre la mesure exacte de la situation qui prévaut le long de l'avenue de l'Ain.

a) Quel périmètre prendre en considération ?

Comme cela avait été relevé dans l'exposé des motifs à l'appui du projet de motion, la portion de l'avenue de l'Ain située entre le carrefour du Pont-

Butin et le carrefour de Châtelaine est la seule, le long de cet axe primaire, à être bordée essentiellement par des habitations.

L'examen de la carte du cadastre du bruit routier montre, par ailleurs, que le périmètre accompagnant le texte initial de la motion devrait être étendu vers le sud jusqu'au pont Butin afin d'englober les dernières habitations surplombant les rives du Rhône, pour lesquelles la problématique est sensiblement identique.

Le périmètre concerné, situé pour sa majeure partie sur le territoire de la commune de Vernier, touche également la ville de Genève à proximité de l'avenue d'Aire.

b) Exposition au bruit

L'avenue de l'Ain est une artère parcourue quotidiennement par plus de 38 000 véhicules par jour (TJOM moyen sur la base de cinq jours ouvrables, données de 2003). Sur le pont Butin, on décompte même le passage de plus de 60 000 véhicules par jour.

On estime ainsi qu'entre le Pont Butin et la route de Vernier, ce ne sont pas moins de 1055 habitants et 66 emplois qui subissent quotidiennement des nuisances sonores excessives.

Les niveaux d'exposition au bruit Lr mesurés sur les façades des immeubles les plus proches de l'avenue varient, selon la situation des immeubles, la journée entre 67 et 75 décibels (A) et la nuit, entre 59 et 67 décibels (A). Il s'agit là de moyennes annuelles de jour et de nuit, calculées selon l'OPB. Aux heures de pointe ces niveaux sont encore plus élevés.

Selon l'ordonnance fédérale de protection contre le bruit (OPB), ces niveaux de bruit dépassent les valeurs limites d'immission, au delà desquelles l'Etat détenteur de l'installation doit mettre en œuvre des mesures d'assainissement dans un délai donné. Les valeurs d'alarme sont même dépassées sur 27 façades de bâtiments, ce qui confirme l'urgence des mesures à prendre.

Par ailleurs, en application de l'OPB, un plan d'attribution des degrés de sensibilité au bruit (DS OPB) sera mis à l'enquête publique dans le courant de cette année. Bien entendu, ce plan tiendra compte des orientations d'aménagement données par le présent rapport.

c) Recensement des logements économiques du canton (RLE)

En 2005, la direction de l'aménagement du territoire (DAT), associée à la direction du patrimoine et des sites (DPS) et à la direction de la police des constructions (DPC) a mené à bien un *Recensement des logements économiques du canton de Genève, construits entre 1920 et 1960*. Cette étude pluridisciplinaire a permis, d'une part, d'établir un inventaire exhaustif de l'habitat bon marché et, d'autre part, d'en faire une évaluation fondée sur trois critères principaux, à savoir leur valeur patrimoniale en tant que témoin de l'architecture du XX^e siècle, leur valeur d'usage incluant l'état du bâtiment et les coûts éventuels de rénovation et enfin, les qualités et potentiels de développement de chaque site.

A proximité de la portion de l'avenue de l'Ain, concernée par la motion n° 1463-A, ce ne sont pas moins de huit ensembles d'habitations qui ont été évalués. S'agissant de leur valeur d'usage, le recensement a confirmé une situation affectée par des niveaux d'immissions sonores excessifs. Il fait également apparaître qu'un certain nombre des immeubles sont dans un état passablement dégradé (fenêtres d'origine à simple vitrage, infiltrations d'eau, apparition de fissures, etc.).

En ce qui concerne la valeur patrimoniale des immeubles, la commission des monuments de la nature et des sites (CMNS) qui a validé les évaluations proposées par le *recensement*, a identifié plusieurs ensembles jugés intéressants et elle a recommandé en particulier la préservation de l'ensemble situé aux n° 13 à 17 du chemin de l'Ecu qu'elle a estimé remarquable. Elle a cependant estimé qu'hormis l'ensemble précité, les autres immeubles d'habitat bon marché pouvaient être démolis dans le cadre d'une restructuration.

Enfin, les évaluations menées par la direction de l'aménagement du territoire ont montré que la plupart de ces ensembles d'habitations bon marché recèlent un potentiel de développement non négligeable, ce qui permet d'envisager des opérations de renouvellement de l'habitat associées, du fait de leur situation en zone 3 de développement, avec des activités.

Un bâtiment d'une quarantaine de logements pose un problème particulier, celui réalisé en 1958 à la rue Jean-Simonet 7-9. Ce bâtiment dispose de qualités architecturales indéniables mais il se trouve dans un état de vétusté avancé, ce qui rend très problématique la mise en œuvre de travaux d'assainissement phonique. C'est pourquoi, le programme d'assainissement de la route cantonale ne prévoit, dans l'immédiat, pas de mesures d'assainissement pour cet immeuble, tant qu'une solution viable à long terme n'aura pas été validée. Au surplus, la vente de l'immeuble par la

Fondation de valorisation des actifs de la BCGe n'a pour le moment pas été acceptée par la commission de contrôle ad hoc du Grand Conseil.

d) Un paysage urbain dégradé

L'avenue de l'Ain, à l'époque où elle fut planifiée, faisait partie du réseau de contournement routier du canton (T 104). Depuis la mise en service de l'autoroute, elle a acquis un statut d'avenue urbaine, conservant cependant le caractère essentiellement routier d'origine qui lui avait été conféré lors de sa réalisation. Elle fait ainsi partie du réseau primaire, selon la hiérarchie du réseau routier, adoptée en application de la loi sur les routes. Au-delà de la question du bruit, la perception du paysage urbain revêt une importance capitale, pour les automobilistes ainsi que pour les riverains. En effet, cet environnement essentiellement technologique (rampes, passerelles, glissières, panneaux de signalisation et autres radars) renvoie à des codes habituellement présents sur les axes de grande circulation hors des agglomérations. Autrement dit rien n'incite l'automobiliste à lever le pied hormis la peur d'une contravention.

Du point de vue des habitants, l'avenue de l'Ain constitue ainsi une coupure voir même, une zone d'insécurité, divisant un territoire désagrégé, à cheval sur les communes de Vernier et de Genève.

Du point de vue des relations entre l'infrastructure routière et l'environnement urbain, telle qu'elle est perceptible notamment pour le piéton, le viaduc de l'Ecu détermine trois tronçons distincts :

- la partie aérienne du viaduc au nord, sous laquelle des perméabilités pourraient être créées ;
- la partie centrale de la rampe du viaduc qui forme un obstacle infranchissable ;
- la partie sud, ouverte mais où la traversée des multiples pistes ne pourrait pas être envisagée sans une redéfinition complète de l'espace routier et de ses abords.

Il existe donc clairement un besoin de requalification de l'espace public qui, comme de nombreuses publications l'ont montré, recèle, malgré un taux de trafic élevé, un potentiel de réappropriation par ses habitants.

e) La dimension sociale du problème

Comme souvent dans la plupart des villes du monde, la présence d'un environnement dégradé est corrélative d'une dégradation simultanée de l'habitat.

Comme on l'a vu, l'avenue de l'Ain est bordée de pas moins de huit ensembles de logements économiques qui totalisent à eux seuls 437 logements. Dans un périmètre un peu plus large, on peut constater entre Châtelaine et Vernier une forte concentration de logements bon marché, que ce soit des logements relevant du régime HBM ou d'autres formes de subventionnement, des coopératives, d'anciennes cités ouvrières. Ces ensembles maintiennent un parc de plus de 1000 logements bénéficiant de loyers très modérés répondant notamment aux besoins des ménages les plus précarisés économiquement: sous-emploi, chômeurs, familles monoparentales, requérants d'asile.

Le potentiel d'évolution et de transformation du quartier devra donc être examiné en prenant en compte attentivement les situations individuelles des personnes qui résident dans certains de ces immeubles. Il s'agira en effet, que les mesures envisagées prévoient, dans le cadre déterminé par la loi sur les démolitions, transformations et rénovations des maisons d'habitation (LDTR), comment le parc de logement sera conservé et comment les habitants pourront être soit maintenus, compte tenu des coûts de réhabilitation, soit relogés, cas échéant.

3. Outils d'aménagement et autres dispositions légales

a) Plans d'affectation (LaLAT et LGZD)

La majeure partie des terrains situés de part et d'autre de l'avenue de l'Ain est située dans de la zone de développement 3, adoptée simultanément à l'entrée en vigueur de la loi générale sur les zones de développement (LGZD) en 1957.

Une petite partie de ces terrains située au sud-ouest du périmètre, entre l'avenue de l'Ain et l'avenue d'Aire, est encore située en zone 5 (villas). Dans ce secteur, le nombre de logements touchés par les nuisances sonores de la route est cependant relativement restreint.

L'article 19 de la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LaLAT) donne une définition très large des affectations possibles dans les trois premières zones de constructions. Cet article précise en effet, que la troisième zone est *destinée aux grandes maisons affectées à l'habitation, au commerce et aux autres activités du secteur tertiaire*. Par ailleurs, *d'autres activités peuvent y être admises lorsqu'elles ne sont pas susceptibles de provoquer des nuisances ou des inconvénients graves pour le voisinage ou le public*. C'est dire que la LaLAT permet un large éventail d'affectations le long de l'avenue de l'Ain, ce qui confirme qu'à l'exception

éventuelle d'une petite partie de zone 5 (villas), il n'y a pas de nécessité d'un changement du régime des zones.

b) La loi générale sur les zones de développement (LGZD) fournit quant à elle le cadre et les outils pour organiser l'évolution du secteur de l'avenue de l'Ain. L'adoption de plans localisés de quartier est en effet le principal moyen opposable pour fixer les règles de la transformation du quartier et du changement des affectations.

D'autres textes fondamentaux des législations fédérale et cantonale devront en outre appliqués. Il s'agit notamment :

- **de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE)** et de l'ensemble des textes qui en découlent puisque tout nouveau plan d'affectation (en particulier les PLQ) devra respecter les contraintes et les principes de la protection de l'environnement. Dans le secteur de l'avenue de l'Ain, comme ailleurs dans le canton, l'objectif est de produire, à travers les mesures d'aménagement, une meilleure qualité de vie.
- **de la loi sur les démolitions, transformations et rénovations des maisons d'habitation (LDTR)** qui donne, quant à elle, un cadre strict aux changements d'affectation des immeubles de logements. D'une manière générale, l'exposition aux nuisances sonores d'un bâtiment ne constitue pas un motif permettant de dérogation à l'interdiction de changer d'affectation. Quant à l'obligation d'une compensation, elle doit en principe prendre la forme d'une transformation de locaux non résidentiels en logements, dans le même quartier. La construction d'un immeuble résidentiel sur une parcelle où un immeuble commercial aurait pu être autorisé peut également être considérée comme une compensation. L'hypothèse d'une compensation par déclassement n'a, à ce jour, encore jamais été envisagée.
- **de la loi sur la protection des monuments, de la nature et des sites (LPMNS)** dont les objectifs pourraient dans certains cas être contraires à ceux de la protection contre le bruit. L'article 14 de l'OPB prévoit d'ailleurs des allègements en pareil cas. S'agissant des immeubles bordant l'avenue de l'Ain, quelques immeubles, peu nombreux ont été recensés. Il s'agit d'examiner ces derniers comme autant de cas particuliers.

4. Mesures engagées et propositions du Conseil d'Etat

Bien identifier une problématique c'est déjà y répondre partiellement. Les précédents paragraphes ont montré la complexité de la question posée par la motion 1463 A et des conflits potentiels entre des enjeux qui ne sont pas toujours convergents. Plutôt qu'une réponse en bloc, le Conseil d'Etat entend proposer une réponse graduée en fonction des urgences dont la plus criante est l'enjeu de santé publique. La présente réponse à la motion 1463-A propose donc un faisceau de mesures, certaines déjà engagées, d'autres à poursuivre.

a) Programme d'assainissement des routes cantonales

L'enjeu principal est de salubrité publique. On ne saurait admettre, compte tenu des niveaux sonores mesurés le long de l'avenue de l'Ain que des mesures visant à protéger les riverains puissent être différées. En effet, compte tenu des niveaux sonores mesurés le long de cette avenue, des mesures d'assainissement, visant au respect de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) doivent être mises en place.

A ce titre, la partie de l'avenue de l'Ain situé entre le pont de l'Ecu et le pont Butin, figure comme tronçon pilote dans le plan des mesures d'assainissement des routes cantonales. Une planification intentionnelle figure sur le site Internet y relatif (www.route-decibels.ch). Une partie des travaux d'assainissement est déjà achevée, notamment le traitement phonique du pont de l'Ecu ainsi que la pose d'un revêtement phono-absorbant sur les chaussées. Suite à l'aboutissement des procédures fédérales et cantonales, d'autres mesures vont être engagées. Il s'agit de l'édification de murs anti-bruit, de buttes, ainsi que de la pose de fenêtres isolantes sur les immeubles dont les façades sont en dépassement des valeurs d'alarmes (VA). Au total, ce ne sont pas moins de 5 millions de F (valeur 2004) qui seront investis par la collectivité pour assainir la route entre les carrefours de l'avenue Louis-Casali et la route de Chancy.

Ces mesures d'assainissement vont améliorer notablement le confort des personnes qui vivent et travaillent le long de l'avenue. Elles ne permettront cependant pas de résoudre l'ensemble des problèmes de bruit. Pour ce faire, il serait nécessaire, à certains endroits, d'édifier des écrans de protection dépassant les deux mètres ce qui serait de nature à péjorer considérablement la qualité des espaces collectifs ouverts et serait de toute manière contraire aux dispositions de la loi sur les constructions et installations diverses (LCI). Après l'assainissement il subsistera plusieurs bâtiments dépassant les valeurs

limites d'immissions (VLI) nécessitant des demandes d'allègements, conformément à l'art 17 de la LPE et à l'art 14 de l'OPB.

b) Construction de l'EMS de la Châtelaine : la preuve par l'exemple

Lorsqu'il s'est agi de choisir un terrain pour réaliser l'un des premiers EMS dans le cadre de la mise en œuvre du plan directeur EMS 2010, la pertinence du choix des parcelles dites de la Châtelaine avait été débattue au sein des instances chargées de l'aménagement du territoire, notamment à la commission d'urbanisme.

Le chantier de l'EMS de la Châtelaine touchant à sa fin, il devient désormais possible de dresser un premier bilan. En premier lieu, il est démontré que, par des dispositions architecturales appropriées, il est possible de construire un immeuble de résidence dans le contexte pour le moins difficile du carrefour de l'Ecu. Les locaux sensibles au bruit s'orientent vers un espace arboré, protégé du bruit par l'immeuble qui forme lui-même écran phonique. Les exigences de l'OPB pour les locaux destinés à un usage sensible au bruit seront par conséquent parfaitement respectées.

En second lieu, l'implantation d'un EMS dans le quartier est une première expérience de diversification et de régénération du quartier. Cet EMS permettra bien entendu aux habitants de Châtelaine de finir leurs jours près de chez eux dans leur quartier. Il représente également un apport d'emplois non négligeable.

C'est pourquoi, la construction de l'EMS de la Châtelaine doit être considéré comme un des premiers maillons de la transformation de tissu bâti bordant l'avenue de l'Ain.

c) Procéder à des opérations-tiroirs par le biais de PLQ

Le *Recensement des logements économiques du canton de Genève, construits entre 1920 et 1960*, évoqué précédemment, a mis en évidence des périmètres dans lesquels subsistent des potentiels de développement susceptibles d'être valorisés. Dans chacun de ces cas, il s'agira d'identifier un périmètre d'opération cohérent, permettant de mettre en œuvre des opérations-tiroirs qui consistent à réaliser un premier immeuble de logements neufs permettant le relogement progressif des habitants des immeubles qui seront démolis par la suite. En fin de processus, des potentiels supplémentaires pour des activités pourront être localisés sur le front de l'avenue, bénéficiant d'une bonne situation et formant écran de protection pour les immeubles d'habitation. Dans le cas des cités HBM, ces potentiels

d'activités pourraient, en outre, permettre un équilibre financier des opérations donc le maintien de loyers bon marché.

La majeure partie du territoire bordant l'avenue de l'Ain est régie par des plans localisés de quartier (PLQ) devenus caducs depuis l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire. Par ailleurs, d'autres PLQ, notamment les plans n° 23'704-540 et n° 28'057-540, recèlent encore des potentiels de développement, qui n'ont pas été valorisés jusqu'à présent. Il conviendra donc d'envisager la révision de ces plans, après avoir interrogé les propriétaires des parcelles concernées et les communes sur leurs intentions.

Cinq ou six opérations de ce type pourraient ainsi se succéder le long de l'avenue de l'Ain, ce qui montre la nécessité d'établir une coordination avec l'ensemble des partenaires concernés, seule manière de garantir la cohérence sur le long terme de la transformation du quartier.

Ces opérations, dont l'initiative incombe aux sociétés propriétaires, donneront lieu à l'adoption d'autant de PLQ qui garantiront les mécanismes de substitution et les droits à bâtir revenant aux différents partenaires concernés. Il va de soi que les projets de PLQ seront examinés et adaptés pour répondre à la contrainte des nuisances sonores par un choix approprié des implantations, des gabarits et des affectations des futures constructions.

d) Cas particuliers

Si la majeure partie de la requalification de l'avenue de l'Ain et des habitations qui la bordent, trouvera une solution par le biais d'opérations de démolitions et reconstructions, il reste quelques situations plus complexes, pour lesquelles la recherche d'une solution appropriée nécessitera un engagement de l'ensemble des acteurs concernés. Il s'agit des immeubles suivants :

- La tour "Meccarillos", située à la route de l'Usine-à-Gaz 4. Cet immeuble mixte habitation/activités se trouve dans un environnement urbain particulièrement dégradé. Les équipements de caractère routier qui l'entourent ne laissent qu'une portion congrue aux espaces publics collectifs. Le projet d'assainissement de l'avenue de l'Ain prévoit de fermer les balcons sous la forme de vérandas aux ouvertures modulables, ce qui ne corrigera que le problème des nuisances sonores. Dans de telles conditions, le maintien d'un habitat permanent dans cet immeuble est véritablement problématique. Il s'agira d'examiner, dans le cadre de la LDTR, quelles compensations pourraient permettre de justifier le changement d'affectation de l'immeuble, voire sa reconstruction.

- L'immeuble de la rue Jean-Simonet 7-9 est devenu au fil des ans emblématique des problèmes d'aménagement rencontrés le long de l'avenue de l'Ain. Cet immeuble a été laissé dans un état de délabrement tel que même la pose de fenêtres isolantes n'est actuellement pas possible. Le changement d'affectation de l'immeuble semblerait être la seule solution viable à long terme. Afin de respecter les prescriptions de la LDTR, des expertises ont été engagées afin de vérifier quelles formes de compensations seraient admissibles. Une autre piste, consiste à établir un projet plus large de transformation de la frange Est de l'avenue de l'Ain, en concertation avec la commune de Vernier et les propriétaires privés concernés. Une dernière solution pourrait consister à transformer l'immeuble pour des besoins d'hébergement temporaire (étudiants, requérants d'asile, logement d'urgence). Cette solution nécessiterait cependant que la collectivité publique conserve la maîtrise foncière de cet immeuble.
- La ferme dite Menut-Pellet, sise au n° 40 de l'avenue Henri-Golay, érigée vers le milieu du XVIII^e siècle, est l'un des derniers témoins encore subsistants du passé rural du site. A ce titre, elle figure en tant que «bâtiment intéressant» au *recensement du patrimoine architectural et des sites du canton de Genève* (plan n° 29'272), préavisé par la Commission des monuments et des sites en août 2003. Une procédure d'inscription à l'inventaire au sens des articles 7 et suivants de la loi sur la protection des monuments, de la nature et des sites (LPMNS) est par ailleurs en cours d'instruction. La ferme a été récemment acquise par la Ville de Genève avec l'appui du canton. Cette dernière souhaite préserver ce bâtiment afin de le transformer en un équipement public. L'OPB prévoit à son article 14 des allègements possibles en cas d'assainissement, pour les bâtiments ayant une valeur patrimoniale. Cette disposition permettra d'envisager des solutions plus créatives que l'érection de parois antibruit afin de valoriser ce témoin du passé.
- Le vaste espace situé à l'est de l'immeuble des Libellules était réservé dans un ancien plan d'aménagement datant de 1958 (plan n° 23'704) pour un bâtiment bas abritant commerces et services communaux. Dans les faits, seule une station-service a été réalisée. Le reste de l'espace est principalement occupé par du stationnement ce qui ne contribue pas à sa valorisation comme espace public collectif. Il subsiste donc un potentiel qui pourrait être valorisé par une construction faisant écran contre le bruit, tout en restituant des espaces publics de qualité profitant à l'ensemble des habitants de l'immeuble des Libellules.

e) Qualité des espaces publics ouverts

Comme cela a déjà été évoqué, une des clés de l'amélioration de la qualité de vie dans le quartier sera la qualité des espaces publics ouverts. Cet enjeu de qualité ne pourra cependant être garanti, sur un périmètre aussi étendu, à cheval de surcroît, sur deux communes qu'avec la mise en place de mécanismes de coordination et de promotion des espaces publics.

Cette coordination pourra se fonder soit sur une charte d'aménagement, dont le contenu pourrait être intégré dans les règles particulières des plans localisés de quartier, soit sur un plan directeur de quartier au sens de l'article 11 bis LaLAT, qui est un outil contractuel liant communes et canton autour d'objectifs d'aménagement partagés.

Quel que soit l'outil qui sera mis en œuvre, il devra se fonder sur quelques principes fondamentaux permettant d'assurer la coordination indispensable en fixant notamment des règles :

d'ordre qualitatif :

- des règles relatives à la nature et à la qualité des espaces extérieurs ;
- des recommandations sur certains éléments de base communs à l'ensemble du quartier (revêtements de sol, mobilier urbain, éclairage public, choix des espèces végétales) ;
- certains principes particuliers d'aménagement s'agissant en particulier de la mise en œuvre de mesures en faveur de l'environnement.

et d'ordre organisationnel :

- les engagements réciproques des acteurs publics et privés : qui doit faire quoi et quand ;
- le principe des cessions au domaine public ;
- la clé de répartition des charges d'aménagement et d'entretien des espaces collectifs.

5. Partenaires concernés

La complexité de la problématique se double d'une complexité d'intérêts entre les différents acteurs présents dans le secteur bordant l'avenue de l'Ain.

Outre le domaine public, l'Etat possède des surfaces de terrains importantes, dans la plupart des cas, confiées à des fondations sous la forme de droits de superficie. Une partie de ces contrats a cependant été renouvelée récemment, ce qui restreint d'autant la marge d'action de l'Etat sur ces parcelles.

La Ville de Genève ainsi que la Ville de Vernier possèdent également des terrains, certains encore peu ou pas bâtis. Les communes ont par ailleurs des projets répondant à leurs besoins propres : constructions scolaires, équipements sociaux, espaces culturels. Elles ont également des préoccupations particulières, notamment en ce qui concerne la gestion des espaces publics collectifs qui relèvent principalement de leurs compétences. Le partenariat avec Genève et Vernier est donc indispensable parce que de nombreuses clés de la réussite de l'opération sont entre leurs mains.

Les fondations HBM sont pour la plupart préoccupées par le vieillissement de leur parc immobilier ce qui les amène à conduire leurs propres réflexions sur l'avenir du quartier par le biais du renouvellement de leurs immeubles. C'est notamment le cas de la Fondation Emile-Dupont qui a mené un travail important dans ce sens afin de disposer de scénarios de développement. Il y a donc une convergence d'intérêts manifeste.

D'autres acteurs privés (régies immobilières, compagnies pétrolières, propriétaires privés) ont par ailleurs leurs intérêts particuliers.

Cette diversité des enjeux montre que cela n'aurait pas beaucoup de sens d'établir un grand projet urbain tant qu'il n'y a pas eu reconnaissance réciproque des différents enjeux propres à chacun des partenaires. Cette reconnaissance réciproque est en soit la première étape du projet. Elle devra se concrétiser par la mise en place d'outils contractuels permettant de garantir la cohérence indispensable et pourrait prendre une forme assimilable à un plan directeur de quartier : un contrat résumant l'ensemble des objectifs partagés, ne donnant pas nécessairement lieu à une représentation des formes bâties mais insistant plutôt sur les méthodes de mise en œuvre et les coordinations à assurer.

6. Pour conclure

Le Conseil d'Etat se rallie aux intentions de la motion 1463-A tout en relevant qu'elle recouvre une problématique de requalification urbaine et de restitution des espaces publics collectifs aux habitants du quartier qui va bien au-delà de la seule question des nuisances sonores. Cette problématique s'assortit d'une dimension sociale importante dans un quartier où se concentrent de nombreuses formes d'habitat bon marché et où les nuisances sonores constituent un facteur aggravant de ségrégation sociale.

Face à la complexité des enjeux et face à l'urgence sanitaire, exprimée clairement dans les attentes du Grand Conseil, le Conseil d'Etat entend traiter en priorité l'assainissement des nuisances sonores de la route de l'Ain afin de

répondre aux impératifs de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).

Au surplus, le Conseil d'Etat confirme que les outils de l'aménagement du territoire à disposition permettent de gérer la requalification du quartier bordant l'avenue de l'Ain, sans modification des limites de zones. Cette requalification doit néanmoins, être conduite par un instrument de coordination approprié et par la révision des plans localisés de quartiers devenus pour la majeure partie obsolètes.

Enfin, une large concertation sera indispensable entre les différents partenaires : canton, communes et propriétaires privés, dont notamment les fondations HBM impliquées dans le processus et sans lesquels la transformation du quartier ne sera pas possible.

Afin d'atteindre cet objectif le Conseil d'Etat affirme sa volonté de mettre à disposition les moyens nécessaires (acquisitions foncières, études d'aménagement, charte d'aménagement de l'espace public).

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Pierre-François Unger

Annexe : rapport de la Commission d'aménagement du canton 1463-A

Secrétariat du Grand Conseil**M 1463-A***Date de dépôt: 1^{er} septembre 2003**Messagerie***Rapport****de la Commission d'aménagement du canton chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. Michèle Künzler, Christian Bavarel, Anne Mahrer, Ariane Wisard, Sylvia Leuenberger, David Hiler, Antonio Hodggers et Morgane Gauthier pour une proposition de déclassement des abords de la route de l'Ain à Châtelaine****Rapport de M^{me} Laurence Fehlmann Rielle**

Mesdames et
Messieurs les députés,

1. Objectifs de la motion

La Commission d'aménagement du canton s'est réunie une fois pour étudier cette proposition de motion, soit le 28 mai 2003, sous la présidence du vice-président de la commission, M. René Koechlin. Les commissaires ont été assistés dans leurs travaux par MM. Georges Gainon, chef de la division de l'information du territoire et des procédures, Gilles Gardet, directeur de l'aménagement, et Jean-Charles Pauli, juriste au DAEL. Le procès-verbal a été rédigé par M. Yves Piccino.

L'une des auteurs présente les objectifs de la motion : elle fait état des difficultés existant aux abords de la route de l'Ain, entre le pont Butin et le pont de l'Ecu. En effet, 40 000 voitures empruntent chaque jour cette route qui sert à contourner Genève. Au bruit des voitures s'ajoute celui des trains se dirigeant vers l'aéroport. Les immeubles qui bordent la route sont très

anciens et en mauvais état et les motionnaires estiment qu'il est inacceptable de maintenir des logements à cet endroit. Ils demandent donc une réflexion sur l'avenir de cette zone. Elle ajoute que la Fondation HBM Emile-Dupont a de la peine à trouver des locataires pour ces immeubles. La proposition est donc de créer une zone artisanale à cet endroit.

2. Audition de la Fondation HBM Emile-Dupont : MM. Devaud et Ortiz

Les personnes auditionnées expliquent que la Fondation partage les préoccupations exprimées dans la motion car il est nécessaire d'assainir le secteur. Le problème réside dans le fait que, si les immeubles sis dans ce périmètre sont détruits, il ne sera plus possible de reconstruire des logements avec des loyers aussi bas. Ils doivent donc savoir quelles mesures seront prises et de quelle manière les locataires seront relogés. Ils estiment qu'un plan localisé de quartier devrait être élaboré pour régler les problèmes tels que le bruit et qu'il faudrait un réaménagement du secteur afin que les logements soient placés en retrait de la route.

Enfin, la Fondation souhaite être associée à la démarche entreprise dans ce secteur.

3. Discussion

En préambule à la discussion et en réponse à une question d'une commissaire sur la position du département, M. G. Gardet explique que la vision du DAEL n'est pas définitive. En effet, dans ce périmètre, plusieurs politiques s'opposent : la politique des transports, celle du logement, la lutte contre les nuisances sonores et la politique du patrimoine : dans ce contexte, les arbitrages sont difficiles.

Il poursuit en indiquant que le DAEL a engagé plusieurs actions, à savoir : une étude qui arrive à bout touchant concernant le bruit et les mesures d'assainissement possibles (contrôle du trafic, modification du revêtement routier, mur antibruit, etc.); sur le plan du logement, une évaluation de plusieurs ensembles similaires a été initiée afin de traiter du problème dans son ensemble. Selon lui, un déclassement n'est pas nécessaire car la zone de développement permet une mixité des activités. Le plan localisé de quartier de 1958 prévoit déjà une zone destinée à l'artisanat. Il conviendrait donc de modifier les invites de la motion.

Un commissaire relève le fait que la commune de Vernier est opposée à une densification des logements et qu'une transformation des immeubles actuels fera augmenter les loyers.

Un autre commissaire pense qu'une démolition de ces immeubles est une mesure trop lourde et que la meilleure solution serait d'assainir l'avenue.

L'une des motionnaires indique qu'il n'est pas question de démolir l'immeuble des Libellules mais seulement quelques petits immeubles en très mauvais état. Il est en revanche indispensable d'entreprendre rapidement quelque chose et cette motion a pour but de déclencher une démarche.

Avec ces éléments d'informations complémentaires, la commission est d'accord de modifier les invites de la motion selon une proposition d'amendements du président de séance, à savoir :

- à *étudier, d'entente avec les communes et les propriétaires, l'aménagement du secteur jouxtant la route de l'Ain ainsi que les éventuelles mesures techniques à prendre afin de rendre les constructions et immeubles existants ou à créer, conformes à la loi fédérales sur la protection de l'environnement (LPE) ainsi qu'à l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) ;*
- à *redéfinir, si nécessaire, dans le cadre de cette étude, la ou les affectations du secteur en cause.*

On décide également, à l'unanimité, de modifier le titre de la motion comme suit :

« Proposition de motion pour une proposition d'aménagement des abords de la route de l'Ain à Châtelaine ».

Au bénéfice de ces explications, l'ensemble de la commission vous engage, Mesdames et Messieurs les député-e-s, à accepter cette motion dans sa nouvelle formulation.

Proposition de motion (1463)

pour une proposition d'aménagement des abords de la route de l'Ain à Châtelaine

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant:

la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OBP) et l'article 15A, alinéa 5, de la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, du 4 juin 1987 (LaLAT)

invite le Conseil d'Etat

- à étudier, d'entente avec les communes et les propriétaires, l'aménagement du secteur jouxtant la route de l'Ain ainsi que les éventuelles mesures techniques à prendre afin de rendre les constructions et immeubles existants ou à créer, conformes à la loi fédérales sur la protection de l'environnement (LPE) ainsi qu'à l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) ;
- à redéfinir, si nécessaire, dans le cadre de cette étude, la ou les affectations du secteur en cause.