

*Proposition présentée par les députés:  
MM. Carlo Sommaruga et Sami Kanaan*

*Date de dépôt: 4 mars 2003  
Messagerie*

## **Proposition de motion pour l'aménagement de nouveaux quartiers à écomobilité sur l'axe de la ligne ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse**

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

- l'engagement du Canton de Genève et des autres collectivités genevoises en faveur du développement durable,
- la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - la Praille ces prochaines années et l'apport quantitatif et qualitatif de cette infrastructure au réseau des transports publics genevois,
- les premières études sur le point de démarrer au DAEL quant à la mise en valeur des périmètres situés à proximité immédiate des futures gares et haltes du CEVA à la Praille, aux Eaux-Vives et à Chêne-Bourg,
- la qualité des dessertes de ces périmètres par les transports publics par des lignes de tram ou de bus à haute fréquence ou les possibilités d'aménager des dessertes de qualité dans ces quartiers,
- la localisation de ces périmètres dans un tissu urbain préexistant offrant des infrastructures scolaires, sociales et des commerces à proximité permettant de s'y rendre à pied pour ce qui est des Eaux-Vives et de Chêne-Bourg,

- la nécessité de penser le développement de la ville dans la perspective d'une mobilité la plus respectueuse de l'environnement et peut consommatrice d'espaces, favorisant notamment l'utilisation accrue des transports publics et de l'autopartage,
- les expériences concluantes de quartiers sans voiture réalisées en Allemagne, aux Pays-Bas, en Autriche et au Royaume-Uni,
- la nécessité de développer une démarche participative de la population concernée par l'aménagement de ces quartiers, soit en qualité de futurs habitants, soit en qualité de futurs voisins,

invite le Conseil d'Etat

- à intégrer la réflexion sur l'aménagement des périmètres sis à proximité immédiate des futures gares ou haltes de la CEVA, notamment la Praille, les Eaux-Vives et Chêne-Bourg, la possibilité de développer des quartiers à écomobilité sans voitures,
- à développer une démarche participative intégrant les populations concernées par l'aménagement de ces futurs quartiers à écomobilité sans voiture,
- à présenter au Grand Conseil un rapport présentant les économies financières tant pour les collectivités publiques quant aux aménagements que pour les investisseurs quant aux coûts des logements dans un quartier avec des immeubles sans parkings ou garages ou en nombre très limité.

## ***EXPOSÉ DES MOTIFS***

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Avec la mise en service d'ici à quelques années de la ligne de chemin de fer Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA), divers périmètres situés à proximité immédiate de cette ligne seront revalorisés et affectés à la construction de logements, vu leur situation privilégiée et les besoins actuels. Des surfaces commerciales destinées à des activités seront certainement également créées. Tel sera le cas d'une partie du périmètre de la Praille et des périmètres situés autour de la gare des Eaux-Vives et de celle de Chêne-Bourg.

Ces 3 périmètres, mais particulièrement ceux des Eaux-Vives et de Chêne-Bourg, présentent la caractéristique d'être situés non seulement à proximité immédiate d'une des futures gares du CEVA, mais de bénéficier, en raison de leur situation dans le tissu urbain, de dessertes de qualité du réseau TPG, c'est-à-dire de lignes de bus à haute fréquence ou du tram. Au surplus, pour le site des Eaux-Vives et celui de Chêne-Bourg, situés dans des quartiers déjà équipés, les infrastructures scolaires et sociales tout comme les commerces se trouvent dans un environnement proche, accessible à pied.

Enfin, ces périmètres se situent dans des quartiers qui bénéficient déjà de points de parage de sociétés d'autopartage. Ces sociétés d'autopartage disposent de véhicules notamment à Chêne-Bourg et à Villereuse. Tout laisse penser, vu le développement de ce mode d'utilisation de véhicules à moteur, que Railink ou Mobility proposeront près des gares du CEVA une offre plus importante.

La situation exceptionnelle de ces sites et leur raccordement de haute qualité au réseau des transports publics justifient que l'on planifie leur aménagement en intégrant des exigences fortes en matière de développement durable tout particulièrement sous l'angle de la mobilité.

Pour Genève, c'est l'occasion d'étudier la faisabilité puis de réaliser des « quartiers sans voitures », c'est-à-dire des quartiers à écomobilité réunissant des habitants – locataires ou propriétaires – souhaitant vivre sans voiture, afin d'exclure les nuisances liées au trafic et investir les espaces publics par des activités récréatives ou de rencontre tant pour les adultes que pour les enfants.

Cette manière de concevoir les quartiers a déjà été exploitée aux Pays-Bas, en Allemagne (quartier Vauban à Fribourg-en-Brisgau), en Autriche et au Royaume-Uni. Ces quartiers sans voitures sont des quartiers dont les habitants renoncent volontairement à posséder un véhicule et où toute circulation de voitures est interdite, sauf pour les véhicules d'urgence. Certaines places de parc sont aménagées, mais elles sont destinées aux voitures en autopartage. Les quartiers pauvres en voitures, soit une catégorie de quartiers moins exigeante en matière d'écomobilité, disposent d'un ratio de place de parking d'un maximum de 0,5 par logement et regroupés à l'extérieur, quand bien même la possibilité d'utiliser les dessertes dans le quartier sans voiture est possible.

Selon des études menées en Suisse comme à l'étranger, un marché pour des logements situés dans ce type de quartiers existe. Il sera rappelé qu'en Suisse 20 % des ménages ne possèdent pas de voiture. Dans les villes, la part des ménages sans voiture est nettement plus élevée (Bâle 49 %; Genève information non disponible !). Ainsi, il apparaît que l'on peut compter sur 2 % de ménages d'une agglomération, susceptibles de s'installer dans un quartier sans voiture (revue *Rue de l'Avenir*, N° 4-2002), soit pour Genève une population de près de 9000 personnes.

A cela il convient d'ajouter le volet des économies financières liées à un tel projet. L'absence de parking en sous-sol dans un projet immobilier peut permettre de réduire sensiblement le prix d'achat ou des loyers de manière non négligeable, puisque chaque parking en sous-sol a un prix de revient de élevé dépassant la dizaine de milliers de francs. Ces économies permettent, d'une part, d'obtenir des loyers ou des prix d'achat des logements inférieurs à ce qui se pratique ailleurs et, d'autre part, d'investir davantage dans d'autres postes comme l'isolation thermique des bâtiments en vue de réduire la consommation d'énergie globale de ces constructions.

Pour garantir l'objectif des quartiers sans voiture, la location ou la vente de logements doit être liée à l'engagement des habitants à ne pas posséder de véhicule. Cet indispensable engagement volontaire pour accéder aux logements de ces quartiers peut d'ailleurs être facilité par des mesures d'accompagnement des pouvoirs publics (réduction sur abonnement des transports publics, prise en charge d'une adhésion à une société d'autopartage, fiscalité, etc.). Les collectivités publiques doivent faire preuve d'inventivité pour stimuler une nouvelle manière de concevoir et de vivre l'habitat et la mobilité en ville.

C'est donc dans la perspective de la réflexion actuellement en cours sur les sites de la Praille, des Eaux-Vives et de Chêne-Bourg que nous souhaitons que la problématique de l'écomobilité, plus singulièrement des quartiers sans voiture, soit étudiée et prise en compte par le DAEL.

Nous souhaitons que cette réflexion soit ouverte et menée dans le cadre d'une démarche participative de la population des quartiers adjacents, mais aussi des groupes et des associations qui sont à même de drainer vers ces quartiers des habitants prêts à s'engager dans un mode de vie responsable intégrant l'écomobilité.

Au vu de ce qui précède, nous vous invitons, Mesdames, Messieurs les députés, à faire bon accueil à cette motion et à la renvoyer au Conseil d'Etat.