

Date de dépôt: 29 janvier 2006

Messagerie

## Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur la motion de M<sup>mes</sup> et MM. Gabriel Barrillier, Pierre-Louis Portier, Mark Muller, Hugues Hiltpold, Nelly Guichard, Claude Marcet, Yvan Galeotto, Mario Cavaleri, Michel Ducret, Pierre Weiss, Janine Hagmann, Anne-Marie Arx-Vernon Von, Jacques Jeannerat, Pierre Schifferli, Patrick Schmied, Luc Barthassat, André Reymond demandant une réalisation par étapes du projet d'urbanisation situé sur la commune de Thônex au lieu-dit "les Communaux d'Ambilly" et de tenir compte de la volonté exprimée dans son plan directeur

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 9 juin 2005, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

*Le Grand Conseil de la République et canton de Genève considérant :*

- la pénurie de logements exceptionnelle que connaît actuellement le canton ;*
- la volonté de développer des quartiers respectueux de la qualité de vie de chacun, en concertation avec les communes ;*
- que les terrains des Communaux d'Ambilly se situent dans le périmètre d'aménagement coordonné PAC MICA tel que prévu dans le plan directeur cantonal ;*
- le processus mis en place par le comité de pilotage du plan d'aménagement coordonné Mon-Ideé - Communaux d'Ambilly (PAC MICA) et la validation, en séance du 3 décembre 2004, du programme*

*cadre, résultant de la phase d'études stratégiques menées de septembre à décembre 2004 par ce dernier, réunion au cours de laquelle il a été précisé que les communes de Thônex et de Puplinge ont réservé la position de leurs Conseils municipaux respectifs ;*

- la volonté de la commune de Thônex d'œuvrer pour un développement de qualité susceptible de susciter l'adhésion de sa population ;*
- le plan directeur communal de Thônex qui précise, en sa fiche « J », les conditions préalables à remplir avant tout développement d'importance :*
  - développer des transports collectifs,*
  - l'amélioration de l'accès routier,*
  - la réalisation d'un réseau d'assainissement,*
  - la définition d'une clef de répartition du financement,*
  - la réalisation des équipements publics liés au futur développement ;*
- la nécessité de faire avancer les projets de déclassement de zones compactes dévolues à des projets d'urbanisation homogène, conformément au plan directeur cantonal de 2001 ;*

*invite le Conseil d'Etat*

- à tenir compte de la volonté de la commune de Thônex, exprimée dans son plan directeur, particulièrement dans sa fiche « J » ;*
- à planifier le développement de cette zone par étapes pour tenir compte d'un développement harmonieux et maîtrisé de la commune de Thônex sur une période de dix ans ;*
- à soumettre au Grand Conseil, dans les plus brefs délais et en application de l'article 15A, alinéa 5, de la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LaLAT), un projet de loi de déclassement du périmètre sis sur la commune de Thônex, au lieu-dit « les Communaux d'Ambilly », comprenant une zone de développement 3 du côté de Belle-Idée, ainsi qu'une zone de développement 4A en bordure de l'actuelle zone villas et une zone d'équipements publics ;*
- à faire précéder ce développement par la réalisation des infrastructures de transports nécessaires.*

## REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### Première invite

#### *Tenir compte de la volonté de la commune de Thônex, exprimée dans son plan directeur, particulièrement dans sa fiche « J »*

Lors de sa séance du 24 février 2005 le Comité de pilotage du projet a pris connaissance des résolutions n° 68 et 69 votées par le Conseil municipal de Thônex le 22 février 2005.

La résolution n° 68 relative aux principes d'aménagement du périmètre des Communaux d'Ambilly prend en compte l'ensemble des points de la fiche « J » du plan directeur de la commune. Le Comité de pilotage a relevé qu'il n'y avait aucune divergence entre la commune de Thônex et l'autorité cantonale sur ces principes d'aménagement.

Le seul point de divergence porte sur le nombre de logements à réaliser et sur la densité de construction du périmètre qui fait l'objet de la résolution n° 69. Ce point ne figure toutefois pas dans la fiche du plan directeur communal.

Le 5 avril 2005 une présentation du projet a eu lieu auprès des Conseils municipaux réunis de Thônex et de Puplinge et M. Laurent Moutinot, conseiller d'Etat a indiqué qu'il n'y avait aucune divergence sur les principes d'aménagement, et que ceux-ci figuraient dans le programme d'études lancé en 2004 sur les objectifs d'urbanisation.

Pour répondre plus particulièrement à la question de la « définition d'une clef de répartition du financement », il est utile de rappeler que le programme cadre, validé le 3 décembre 2004 par le Comité de pilotage du projet, prévoyait la création d'un groupe « plan financier » chargé d'évaluer les coûts d'aménagement le plus en amont possible.

En effet, les investissements publics nécessaires doivent être mis en relation avec les obligations des communes et de l'Etat en matière d'équipements, infrastructures et services à mettre en place au regard des étapes de réalisation cohérentes que les études d'urbanisation permettent de définir. Vu la situation de pénurie de logements, l'ampleur du projet PAC MICA qui relève du Plan directeur cantonal, le souci de son intégration harmonieuse sociale et économique dans le contexte des communes existantes, ainsi que les moyens financiers limités des autorités publiques, des institutions et des privés, il faut s'interroger sur le cadre fixant les droits et les obligations des différents acteurs en matière d'urbanisation.

Le groupe de travail en question, composé des services de l'Etat, ainsi que des Communes de Thônex, Puplinge et Ambilly, s'est déjà réuni à trois reprises. Au-delà de l'évaluation des coûts des mesures à mettre en place en vue de l'urbanisation du site MICA proprement dit, il aura pour tâche d'examiner les dispositions légales relatives aux droits et obligations des différents acteurs, ainsi que leurs conséquences et de faire des propositions innovantes, si la faisabilité du projet en dépend. Il collaborera à cet effet avec des spécialistes, notamment en matière fiscale, en organisation opérationnelle et en droit foncier; il devra également s'appuyer sur les données fournies par les mandataires chargés des questions d'urbanisme et de transports, à l'origine de l'avant-projet. Il fournira également les éléments nécessaires à l'ajustement du projet en formulant ses recommandations tout au long du processus d'élaboration puis de mise en œuvre du plan directeur de quartier MICA (processus itératif).

Ce plan directeur fixera le programme opérationnel en précisant les engagements respectifs des autorités cantonales et communales, des prestataires de services (p.ex. TPG etc.) et des acteurs privés concernant notamment la programmation :

- des études à engager,
- des dispositions foncières et juridiques,
- de l'équipement de base (VRD),
- des équipements publics,
- des opérations de constructions,
- de l'arborisation,
- des structures opérationnelles à venir pour la mise en œuvre.

## **Deuxième invite**

### ***Planifier le développement de cette zone par étapes pour tenir compte d'un développement harmonieux et maîtrisé de la commune de Thônex sur une période de dix ans***

L'avant-projet du plan directeur de quartier a été présenté aux Conseils municipaux réunis de Thônex et Puplinge le 27 septembre 2005, et dans le rapport qui l'accompagne, un chapitre est consacré aux étapes de réalisation. Il est ainsi proposé 4 étapes de réalisation, échelonnées sur 20 ans. Si la définition de ces phases n'est pas encore décidée, leur principe a toujours été un objectif dans le cadre de l'élaboration du projet. Leur échelonnement doit prendre en compte :

- le besoin urgent en logements,
- les infrastructures existantes et les délais nécessaires pour en réaliser de nouvelles,
- la mise en place progressive des services, notamment en transports publics et réseaux de mobilité douce,
- l'autonomie souhaitée de chacune des étapes en matière d'équipements, de commerces et de services de proximité.

Cette manière d'agir donne la possibilité de corriger les actions d'une phase à l'autre, ce qui s'avère indispensable compte tenu de l'horizon considéré et du volume des opérations. Elle donne également l'opportunité de revoir le rythme de déclenchement des réalisations si les circonstances l'exigent, sans préteriter pour autant la qualité des services des actuels habitants.

Ainsi, une intégration progressive et harmonieuse des nouveaux habitants pourra être assurée.

### **Troisième invite**

***Soumettre au Grand Conseil, dans les plus brefs délais et en application de l'article 15A, alinéa 5, de la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LaLAT), un projet de loi de déclassement du périmètre sis sur la commune de Thônex, au lieu-dit « les Communaux d'Ambilly », comprenant une zone de développement 3 du côté de Belle-Idée, ainsi qu'une zone de développement 4A en bordure de l'actuelle zone villas et une zone d'équipements publics***

L'avant-projet de déclassement du périmètre, établi à l'époque par le département de l'aménagement, de l'équipement et du logement conformément aux termes de cette invite a été présenté à la Commission d'aménagement du Canton le 23 novembre 2005.

Lors de cette séance, il s'est avéré inopportun de délimiter une zone de développement 4A en l'absence d'un projet d'aménagement abouti.

Il a donc été décidé, à cette occasion, d'intégrer au plan directeur de quartier en cours d'élaboration, le principe d'une diminution des gabarits des immeubles proches de la zone villas, conformément à ladite invite, cet instrument étant plus approprié que le plan de zones pour définir l'aménagement des îlots. Il a également été décidé de mettre en suspens le projet de modification de zones, dans l'attente de la mise au point du plan directeur de quartier.

## Quatrième invite

### *Faire précéder ce développement par la réalisation des infrastructures de transports nécessaires*

La fiche n°2.16 du PAC (périmètre d'aménagement coordonné) Mon Idée – Communaux d'Ambilly relève l'insuffisance actuelle du réseau de desserte et d'accès à ce secteur tant du point de vue des transports collectifs que de celui du réseau routier. Le programme des études lancées en 2004 précisait que l'un des objectifs du PAC MICA consistait à garantir une desserte efficace par les transports collectifs et à assurer le maillage routier nécessaire, comme condition de base à la mise en oeuvre de cette nouvelle urbanisation.

Le bureau d'études mandaté a produit un rapport intermédiaire qui identifie les actions à mener pour tous les modes de déplacements, afin de garantir une desserte la plus efficace possible.

Le rapport du Conseil d'Etat du 9 novembre 2005, sur la motion intitulée « Communaux d'Ambilly : oui, mais avec un réseau de transports publics et privés performants » (M 1626) indique qu'un programme de travail est élaboré entre l'office cantonal de la mobilité, anciennement office des transports et de la circulation, et la direction de l'aménagement du territoire, du département du territoire (DT), qui permettra de garantir une planification de l'ensemble des mesures nécessaires à l'accompagnement de la mise en oeuvre du projet MICA. Il détaille les mesures préconisées en matière de transport et les projets à engager en partenariat avec les communes.

Ce programme de travail a été présenté aux Conseils municipaux réunis de Thônex et de Puplinge le 24 novembre 2005.

Il apparaît en conclusion que les préoccupations légitimes des motionnaires sont pleinement partagées par le Conseil d'Etat.

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'ETAT

Le chancelier :  
Robert Hensler

Le président :  
Pierre-François Unger

### Annexe :

*Mesures en matière de transports (Programme de travail OCM/DAT)*

DAEL- direction de l'aménagement du territoire

DIAE - office des transports et de la circulation, service des études d'impact sur l'environnement



## Mesures en matière de transports

### Introduction

#### *Les mesures proposées*

Les études en vue du plan directeur de quartier pour le PAC MICA ont permis, à ce jour, d'identifier la situation actuelle en matière de déplacements, les tendances en cours, l'effet des projets qui se dessinent dans le secteur Arve-Lac, tant en matière d'infrastructure que d'urbanisation. Les besoins et effets induits par le projet MICA lui-même ont été identifiés, ainsi que les mesures à mettre en œuvre pour y faire face. Le concept de déplacements proposé notamment dans le résumé du rapport des mandataires de juin 2005 ainsi que dans la réponse du Conseil d'Etat à la motion M 1626 préconise, entre autres, les mesures suivantes .:

- la coordination des aménagements et des liaisons routières transfrontalières.
- le renforcement et le prolongement de la ligne 9,
- des rabattements TC en direction du CEVA en gare de Chêne Bourg,
- une liaison efficace en TC en direction d'Annemasse, en particulier du futur pôle de la gare (Etoile d'Annemasse),
- la création d'un itinéraire TC commun aux deux sites de MICA et de Belle Idée,
- l'établissement des mesures conservatoires nécessaires au prolongement du tramway,
- le développement des itinéraires de déplacements doux vers les Trois-Chênes, vers Annemasse et d'une façon plus étendue dans la région, ainsi qu'aux passages frontalières,

#### *Une réalisation par étapes*

Il est rappelé que le projet MICA, s'étendant sur quelque 68 ha prévoit au final, à ce jour, la réalisation d'environ 4000 logements avec les équipements nécessaires, ainsi qu'environ 60'000 m2 de plancher destinés aux activités, soit environ 850 emplois. A terme, le projet générera au total quelque 40'000 déplacements nouveaux par jour (tous modes de transports), auxquels s'ajouteront les déplacements liés au développement du complexe hospitalier de Belle-Idée.

Sa réalisation complète pourrait s'étendre sur une vingtaine d'années en quatre étapes sensiblement égales, à chacune desquelles le système de transports doit être adapté. Ces étapes doivent encore être précisées, non seulement en fonction de la planification des infrastructures et des équipements mais aussi de la capacité d'accueil de la population par les communes.

### ***Passer du projet à la mise en oeuvre***

A partir de ces bases, et en accompagnement de la phase de planification en cours (mise au point du plan directeur de quartier, élaboration des PLQ) le dossier des équipements va nécessiter un certain nombre de décisions, d'arbitrages et d'études approfondies pour passer du stade de la proposition conceptuelle à la mise en oeuvre.

Principales actions à mener et décisions à prendre

1. Identification d'étapes de réalisation immobilière coordonnées avec les infra-structures et une offre de transport collectif économiquement supportable.
2. Mise en cohérence des tracés des infrastructures routières et de transports à l'intérieur du site MICA avec les plans d'urbanisme.
3. Gestion globale des études environnementales et des études d'impact sur l'environnement (EIE) cadrant l'ensemble des mesures de mise en oeuvre.
4. Validation des lignes de transports publics proposées et inscription dans les documents légaux et la planification cantonales (plans directeurs quadriennaux des transports publics).
5. Etude de faisabilité de l'insertion des tracés trams envisagés.
6. Etude de détail et planification de la réalisation des équipements et infrastructures routières à l'intérieur du site MICA.
7. Etudes des aménagements du réseau routier et des principes d'exploitation nécessaires à la consolidation de la hiérarchie du réseau dans le secteur Arve-Lac.
8. Programme des mesures en matière de mobilités douces.
9. Coordination des aménagements et des liaisons routières transfrontalières.

### ***Mettre en place des moyens à la hauteur des problèmes posés***

Le tableau ci-après développe les actions à mener, les services responsables et les étapes pour y parvenir. Ces éléments ne sont qu'une partie des actions de mise en oeuvre nécessaires pour mener à bien l'opération MICA, qui représente un investissement total très important. C'est pourquoi il conviendra de mettre sur pied courant 2006, alors que la phase de planification proprement dite se termine, une structure d'appui à la maîtrise d'ouvrage (opérateur de développement) qui soit apte à piloter l'ensemble des opérations et dotée des moyens nécessaires. Le groupe de travail plan financier planche sur cette problématique et fera des propositions en fin d'année.

\*\*\*



<b>1. Identification d'étapes de réalisation immobilière coordonnées avec les infrastructures et l'offre de transport collectif.</b>	
Responsable/cadre	Direction de projet MICA / Coordination DAT-OTC
Echéances	Atelier du 29 novembre 2005 Projet de plan directeur de quartier avril 2006
Remarques	Identification fondamentale à l'élaboration du projet, en particulier pour optimiser les investissements en matière d'infrastructures et d'exploitation des transports collectifs

<b>2. Mise en cohérence des tracés des infrastructures routières et de transports à l'intérieur du site MICA et des plans d'urbanisme (plan directeur de quartier et étude transports)</b>	
Responsable/cadre	Direction de projet MICA , en coordination avec les communes d'Arve-Lac
Echéances	Oct 2005 direction de projet/ mandataires Nov. 2005 atelier MICA Déc. 2005 comité de pilotage MICA Avril 2006 consultation publique, sept 2006 adoption du PDQ.
Remarques	Ces démarches devront également permettre la validation du programme des affectations économiques et des phases de réalisation, nécessaire pour une évaluation précise des mobilités induites par MICA

<b>3. Etude d'impact sur l'environnement (procédure cantonale)</b>	
Responsable/cadre	DAT/SEIE
Étapes	Mai 2006 Plan de gestion globale des études environnementales. Sept. 2006 Début des études d'impact sur l'environnement de PLQ pour les objets non traités précédemment.
Remarques	Avant toute étude d'impact sur l'environnement, l'étude préalable de transport devra être réalisée et validée. Elle permettra d'estimer les nuisances induites dans les domaines de la protection de l'air et de la lutte contre le bruit  Les enquêtes préliminaires d'impact sur l'environnement seront, en grande partie élaborées sur la base des données et des conclusions de l'évaluation environnementale stratégique, dans le cadre de l'élaboration du PDQ (eau, nature, agriculture, déchets, bruit, air, déchets, énergie, sécurité etc.)  Le Plan de gestion globale des études environnementales concerne l'ensemble des ouvrages à venir (routes, parking, installations ferroviaires et urbanisation). Les mesures qu'il décrira se feront par étapes. A terme, de nouvelles EIE pourront être nécessaires.

<b>4. Planification des lignes de transports publics</b>	
Responsable/cadre	OTC
Étapes	Mi 2006 inscription des mesures dans le plan directeur des TC 2007-2010, puis suivants.

	<p>Mi 2006 adoption du contrat de prestations des TPG</p> <p>2007 mise en place des mesures TP pour desservir la première étape d'urbanisation</p> <p>Etc. (étapes suivantes)</p>
Remarques	

<b>5. Etude de faisabilité d'insertion des tracés trams envisagés</b>	
Responsable/cadre	DAT / TC 2005
Etapes	<p>Avril 2006 pré-étude de faisabilité des tracés retenus dans le plan directeur de quartier. (passage par l'av. de Bel Air) /mise en place de mesures conservatoires</p> <p>2008 lancement des études en vue d'une demande de concession dans le cadre de TC 2005</p>
Remarques	La réalisation d'une nouvelle branche du réseau de tram n'est pas envisageable avant 2015, ni nécessaire avant cette date.

<b>6. Etude de détail et planification de la réalisation des infrastructures routières à l'intérieur du site MICA.</b>	
Responsable/cadre	DAT/Direction du génie civil/ DAEL
Etapes	<p>Avril 2006 PL crédit d'études automne 2006, adoption</p> <p>Janv. 2007 début des études</p> <p>Début 2008 crédit de construction</p>
Remarques	<p>La voie paysagère et le Mail central doivent être réalisés en une seule étape, conjointement à la construction des premières étapes de l'urbanisation.</p> <p>Il s'agit encore de décider si la prise en charge de cette mesure doit se faire par le DAEL ou par un opérateur en charge de la mise en œuvre de MICA</p>

<b>7. Planification du réseau routier dans le secteur Arve-Lac</b>	
Responsable/cadre	OTC / coordination avec DAT et direction du génie civil
Etapes	<p>Janv. 06 pré étude précisant les mesures à mener et leurs étapes (mandat à attribuer)</p> <p>Avril 06 PL pour études détaillées des premières étapes</p> <p>Déc. 2006 fin des études détaillées</p> <p>Mai 2007 PL pour la réalisation</p>
Remarques	<p>Problématiques de la progression des TC, de la gestion des trafics, de la sécurité routière et de l'assainissement OPB.</p> <p>Les tronçons concernés sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'avenue de Bel-Air,</li> <li>- l'axe Mirani-JJ Rigaud – Gradelle – Frontenex,</li> <li>- l'itinéraire routier de la ligne 9 des TPG par Gradelle, Grange-Canal et Frank-Thomas (via le PDL Frontenex-Tulette),</li> <li>- l'axe route de Jussy – F. Jacquier – av. de Thônex (jonction avec la route Blanche),</li> <li>- la route d'Ambilly.</li> </ul> <p>Cette étude répondra à plusieurs objectifs : mise en cohérence avec la fonction de réseau primaire, facilitation du passage de lignes de transports publics, assainissement</p>

	du bruit routier, aménagements pour les autres modes de déplacement. L'Etat de Genève devra prendre à son compte l'organisation, voire le coût de l'assainissement du bruit routier, même sur domaine public communal.
--	--

<b>8. Mesures en matière de mobilité douce</b>	
Responsable/cadre	Communes/
Etapas	En relation avec les divers plans directeurs communaux: image directrice intercommunale (mandat déjà lancé dans le cadre communal, à coordonner avec le DAEL) Plan d'action pour la mise en oeuvre
Remarques	

<b>9. Négociations transfrontalières concernant les raccordements routiers et les lignes des transports publics.</b>	
Responsable/cadre	OTC / CRFG, élaboration du SCOT et du PDU, projet d'agglomération
Etapas	Discussions déjà engagées avec le SCOT Dès oct. 2005 : à introduire dans le cadre du CRFG L'aboutissement de ces négociations ne peut pas être garanti dans le temps
Remarques	Pénétrante nord d'Annemasse et son prolongement éventuel sur Suisse Pénétrante sud d'Annemasse et son raccordement sur le réseau autoroutier Réseau transfrontalier des TC ( MICA Etoile ou navette circulaire)

Comme le relèvent les mandataires transports (bureau RRA, document du 18 août 2005), la bonne conduite de l'opération impose une coordination avec le développement de la structure de l'ensemble de l'agglomération des Trois-Chêne, voire avec celle de l'agglomération annemassienne. La dimension et la localisation des principales activités, services et équipements de loisir influenceront grandement les déplacements engendrés par le PAC MICA et leur répartition modale.

Les points 3 6 et 7 doivent faire l'objet d'un projet de loi pour demander les crédits d'études. Ces études doivent être menées de façon coordonnée (cellule de pilotage commune)

Le point 8 inclut des coordinations du projet MICA avec le voisinage. Ces démarches sont à suivre par un représentant de la cellule MICA et un représentant des études 3, 6 et 7.

La complexité des démarches à mener et les nécessités de coordination plaident fortement pour la mise en place d'une assistance à maîtrise d'ouvrage telle que décrite en introduction.

## PAC Mon Idée - Communaux d'Ambilly

## Planning - mesures en matière de transports

