

Date de dépôt : 6 août 2012

- a) PL 10925-A** **Rapport de la Commission d'aménagement du canton chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat modifiant les limites de zones sur le territoire de la commune de Veyrier (création d'une zone de développement 3 et de deux zones des bois et forêts) au lieu-dit « Vessy, Les Grands Esserts »**
- b) M 2098** **Proposition de motion de M^{mes} et MM. Olivier Norer, François Lefort, Bertrand Buchs, Christina Meissner et Anne Mahrer : Pas de déclassement aux Grands Esserts sans infrastructure de transports publics !**

Rapport de M. David Amsler

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission d'aménagement du canton, sous la présidence de M. Olivier Norer (23 mai 2012) et de M^{me} Christina Meissner (13 juin 2012), a examiné ce projet de loi lors des séances des 23 mai et 13 juin 2012.

Ont pris part aux travaux de la commission : M. François Longchamp, conseiller d'Etat a.i. DCTI, M. Jacques Moglia, attaché de direction, OU, DCTI, M. Jean-Charles Pauli, secrétaire adjoint, OU, DCTI, et M^{me} Christelle Pralong, DCTI.

Les procès-verbaux des séances ont été tenus par M^{me} Marie Savary (23 mai 2012) et M. Christophe Vuilleumier (13 juin 2012). Qu'ils en soient vivement remerciés.

Séance du 23 mai 2012***Audition de MM. Longchamp et Thiebaud***

M. Longchamp explique qu'il n'a pas pu venir assister à la Commission d'aménagement plus tôt en raison d'un emploi du temps très chargé. Il propose que M. Thiebaud commence par présenter le projet et qu'ensuite lui-même dise quelques mots sur l'accord qui a pu être trouvé avec la commune de Veyrier.

M. Thiebaud explique à la commission que le projet de loi porte sur le déclassement d'un périmètre en ZD3 avec 2 zones de bois et forêts (*voir documents annexés*). Il explique que l'Etat est propriétaire des 4 parcelles concernées. Ces parcelles sont desservies par 2 axes routiers : la route de Veyrier et la route de Vessy.

M. Longchamp explique qu'à l'origine le Conseil administratif de la commune n'était pas favorable à ce projet de déclassement. Il en allait de même de la part du Conseil municipal et des habitants de la commune. De longues négociations ont donc dû être menées. Le Conseil d'Etat ne voulait pas d'un projet présentant une densité et une surface de plancher plus basses. En effet, ces terrains sont stratégiques car idéalement placés pour envisager une urbanisation, ainsi que déjà aux mains de l'Etat qui maîtrise le foncier. L'idée a donc été de se mettre d'accord avec la commune pour un système de phasage, répartissant la construction dans le temps. Les 120 000 m² de plancher ont donc été acceptés par la commune. Concernant la mobilité, M. Longchamp explique qu'il est impératif que la réalisation des installations liées au transport se fasse de manière simultanée avec l'avancée de la construction. En termes de gabarits, M. Longchamp explique encore que l'Etat et la commune se sont entendus pour la construction d'immeubles correspondant à des rez + 5 étages. M. Longchamp explique que le département va énormément travailler afin de respecter les délais courts. Pour conclure, M. Longchamp explique que 2 recours ont été déposés contre ce projet de loi. L'un émane d'un particulier et l'autre de l'association Pro Natura.

Un député (L) souhaite revenir sur les 4 images directrices. Il demande si l'accord passé avec la commune remet en cause les mandats d'études parallèles (MEP). Si ce n'est pas le cas, il demande si un lauréat a été désigné suite à ces MEP. En outre, il souhaiterait des précisions sur le renforcement prévu des infrastructures liées aux transports publics et au transport individuel. Enfin, il demande si le projet va s'acheminer vers une image directrice sous forme de pièce urbaine.

M. Thiebaud explique qu'il y a 2 façons de mener des MEP. D'une part, on peut mettre en place des études tests sans la désignation d'un lauréat. Les propositions sont alors réutilisées lors de l'ouverture du marché public. D'autre part, il est possible de faire un concours avec un lauréat. En ce qui concerne ce projet, c'est le 1^{er} cas de figure qui a été retenu. M. Thiebaud rajoute que la commune a participé aux MEP. Néanmoins, le maire de la commune a expliqué qu'au final aucune des images directrices qui sont ressorties des MEP n'était adéquate. M. Thiebaud explique encore que les MEP ont pu démontrer que le programme est acceptable en termes de gabarits. Ensuite, un cahier de recommandations a été mis sur pied. Le projet n'existe pas encore à l'heure actuelle, mais sera formulé en fonction de ce cahier de recommandations et des propositions faites suite aux MEP. Concernant la mobilité, M. Thiebaud indique qu'il ne dispose pas des chiffres. Il explique néanmoins que des problèmes liés à la mobilité existent déjà. Il sera donc important de pouvoir reporter le trafic supplémentaire tout en gardant une accessibilité au village. Du point de vue des transports publics, M. Thiebaud explique qu'il ne dispose pas des chiffres non plus. Néanmoins, il explique qu'une interaction intéressante entre les problématiques locales et les problématiques plus générales a pu être observée. M. Thiebaud rajoute que les mesures liées à la mobilité seront mises sur pied par étapes, en cohérence avec le phasage de la construction. Concernant les pièces urbaines, M. Thiebaud explique que l'urbanisation du périmètre sera définie par les mandataires. En outre, concernant la stratégie de développement, il faudra faire en sorte d'assurer une image cohérente à chaque étape.

Un député (PDC) demande si ce projet va permettre de développer la voie « Genève-Sud ».

M. Thiebaud répond que le projet « Genève-Sud » est en cours de planification et que l'objectif est de réaliser ce projet en parallèle du projet des « Grands-Esserts ».

Un député (Ve) demande si la situation aux « Grands-Esserts » a pu être débloquée uniquement grâce à ce processus de construction en 2 phases.

M. Longchamp explique que l'Etat a accepté de procéder par étapes. De son côté, la commune a accepté de construire à terme 120 000 m² de surface. Le but de cette opération était d'éviter de diminuer la densité sur le périmètre. Le Conseil d'Etat assume ce choix de stratégie.

Un député (L) souligne que certaines parcelles en zone agricole se retrouvent enclavées.

M. Thiebaud explique tout d'abord que les rives de l'Arve sont protégées donc inconstructibles et que le hameau de Vessy est au bénéfice d'un plan de site. En outre, il explique que l'autre périmètre en zone agricole n'est pas apte à l'agriculture. Il sera peut-être question de le déclasser en zone de verdure.

Audition de MM. Barth et Horth, commune de Veyrier

M. Barth explique que la commune est ravie de l'accord qui a pu être trouvé avec l'Etat et qu'elle se montre favorable au déclassement.

Un député (Ve) demande quel a été le cheminement qui a amené la commune à revoir sa position.

M. Barth explique que la construction de 1 200 logements dans un avenir proche posait différents problèmes liés à la mobilité et au financement des infrastructures. En outre, la commune était déjà engagée dans différents projets de construction. Pour ces raisons, la commune estimait que le projet de déclassement était souhaitable mais que la réalisation de la construction devait être organisée différemment. M. Barth explique que les problèmes liés à la mobilité existent déjà car les axes sont saturés. La commune a reçu des garanties de la part de l'Etat concernant la mise en place d'infrastructures permettant de trouver des solutions à ces problèmes. L'ouverture du chantier des « Grands-Esserts » est conditionnée à la mise en place de ces infrastructures. Concernant les problèmes de financement, M. Barth explique que la commune a d'autres projets de constructions, notamment dans la couronne du village, ainsi que le projet « Grand Salève ». Il est donc nécessaire de concilier le projet des « Grands-Esserts » avec les projets communaux. En outre, la commune ne souhaite pas changer complètement ses principes en matière de fiscalité. Un phasage est par conséquent nécessaire. M. Barth explique également que la commune souhaite que la Fondation de la commune de Veyrier pour le logement soit active dans le projet de construction et qu'une partie des logements soit destinée à la population de la commune. M. Barth rappelle que les associations de quartier ont été intégrées au processus de discussion et ont toutes approuvé l'accord passé entre la commune et l'Etat de Genève. M. Barth complète qu'il était important pour la commune de ne pas faire trop, trop vite. Dès que les autorités cantonales ont compris que la commune ne souhaitait pas bloquer le déclassement, le dialogue a été plus facile.

Un député (Ve) demande si la commune a connaissance des projets de densification sur la commune française voisine.

M. Barth explique que la commune de Veyrier entretient de très bons rapports avec la commune d'Etrembières mais qu'il n'y a pas de concertation par rapport aux projets de densification respectifs. M. Barth rajoute que la commune de Veyrier est de toute façon rassurée par les garanties de l'Etat en matière de mobilité.

Un député (PDC) demande quels sont les équipements communaux prévus ou désirés par la commune.

M. Barth explique que la question la construction d'un groupe scolaire s'est posée. Ce groupe ne sera peut-être pas nécessaire pour les 800 premiers logements. En revanche, il sera indispensable lors de la 2^e étape de la construction. La commune souhaite également la création d'un poste de police. Elle souhaite aussi une mixité, que ce soit au niveau du type de logements, mais aussi entre le logement et les activités. En résumé, M. Barth explique que la commune a établis une liste de requêtes concernant les infrastructures nécessaires au bon développement de la commune.

Un député (L) demande si la commune a eu des contacts avec l'association Pro Natura.

M. Barth explique que la commune était en contact avec cette association du temps où elle s'opposait à la mise en œuvre de ce projet. Dès que l'accord avec l'Etat a pu être trouvé, la commune n'a plus eu de contact avec l'association. M. Barth explique qu'il tentera une démarche auprès de l'association pour qu'elle revienne sur sa position. Concernant l'autre opposition au projet, M. Barth explique que la situation est plus délicate et qu'il sera sûrement difficile de faire changer d'avis cette personne. M. Barth tient à préciser que le Conseil administratif de la commune a très mal pris les commentaires faits dans la presse quant au gaspillage de terrains. En effet, il n'est pas question de gaspillage mais simplement de procéder à la construction de ce projet par étapes. M. Barth rajoute que l'accord correspond à ce que l'Etat avait envisagé sur ce secteur.

Un député (Ve) demande si la commune souhaiterait la construction d'un écoquartier.

M. Barth répond que c'est effectivement un vœu de la commune.

Un député (L) demande si la commune accepte la construction d'un projet de 120 000 m² de logements.

M. Barth explique que la commune accepte dans un premier temps la construction de 80 000 m² de logements d'ici à 2030. Ensuite, la commune envisagera la création de 40 000 m² de logements. M. Barth explique qu'il n'y a pas de raison que la commune s'oppose à la création des 40 000 m²

supplémentaires en 2030. En outre, il explique que l'on ne peut pas savoir quels seront les besoins en 2030.

Fin des auditions.

Un député (Ve) souhaiterait que la commission auditionne la DGM ou les TPG pour en savoir plus sur les projets concernant la mobilité. Par ailleurs, il demande comment sera géré le foncier.

M. Longchamp explique que le foncier sera remis en droit de superficie. Une partie sera remise à la Fondation de la commune de Veyrier pour le logement en imposant le respect de principes équitables. L'autre partie sera probablement remise à des caisses de retraites.

Un député (Ve) demande pourquoi des coopératives ne sont pas envisagées.

M. Longchamp explique que ce n'est pas prévu car il s'agit d'une très grande opération. Il rajoute que, néanmoins, rien n'a pour le moment été décidé.

Le député (Ve) explique que des coopératives pourraient très bien recevoir les terrains en droit de superficie même s'il agit d'une très grande opération.

M. Longchamp explique que la situation des caisses de retraites est délicate en ce moment. En outre, il est important de démontrer aux communes qu'elles peuvent trouver un intérêt à construire sur leur territoire. Dans le cas présent, la commune de Veyrier trouverait un intérêt à construire car cette commune présente une structure démographique relativement âgée.

M. Thiebaud explique que, du point de vue de la mobilité, la situation actuelle justifie déjà des mesures immédiates. La question de dégager un tracé en site propre pour le bus est étudiée. Concernant les besoins futurs liés au projet des « Grands-Esserts », les mesures de circulation seront mises en place par étape. M. Thiebaud rajoute qu'il sera nécessaire de coordonner ces mesures avec les travaux du CEVA et le voie « Genève-Sud ». En résumé, M. Thiebaud explique que tout ce qui pourra être fait pour améliorer la situation actuelle sera fait et que tout ce qu'il faudra faire pour accompagner le développement du quartier sera également fait, mais par étapes.

Un député (S) souhaiterait pouvoir prendre connaissance de l'accord passé entre la commune et l'Etat et savoir qui est signataire de cet accord. Il demande également quelles sont les démarches mises en place par rapport aux opposants au déclassement. Il souligne encore qu'une zone agricole située proche du giratoire en amont du village n'est pas comprise dans le tracé de la zone concernée. Il demande donc pour quelles raisons cette zone

agricole n'est pas prise en compte. Enfin, il souhaite savoir comment la densité de 1 a été retenue et comment la capacité du site a été déterminée. En effet, le terrain n'étant pas bâti, on pourrait envisager une densité supérieure.

M. Longchamp explique que l'accord a été signé par lui-même au nom du Conseil d'Etat et par le maire de la commune.

M. Thiebaud explique que le périmètre de la zone est fixé par le plan directeur cantonal qui prend en compte les limites de protection des rives de l'Arve. Le calcul de la densité prend comme base les 4 parcelles en propriétés de l'Etat (11,5 hectares) moins 1 hectare destiné à la construction de l'école et 0,5 hectare qui se trouve en lisière de forêt. La surface nette représente donc 10 hectares et la base de calcul est un indice de 1,2.

Le député (S) demande pourquoi il n'est pas envisagé une densité plus élevée.

M. Thiebaud explique que cette densité était l'hypothèse de départ sur laquelle un accord avec la commune avait pu être trouvé lors du démarrage des études MEP. Les études MEP devaient vérifier si la densité était supportable pour le site en termes d'images et s'il était possible d'augmenter la densité. Il se trouve que les MEP ont permis de déterminer que cette densité était la bonne.

Le député (S) demande si les études MEP ont été lancées après le dépôt du projet de loi.

M. Thiebaud répond que l'hypothèse d'une densité de 1,2 a été fixée lors du démarrage des études MEP avec la possibilité pour ces études d'envisager une densité plus élevée. M. Thiebaud précise que ces études sont le reflet d'avis professionnels et non pas seulement politiques.

Audition des représentants de l'Association des deux chemins

M. Buchel présente à la commission l'association et sa position quant à ce projet (*voir documents annexés*). M. Buchel explique que l'Etat a acquis ces terrains en 1974. Il rajoute que le trafic frontalier (plusieurs milliers de voitures par jour) ne pourra pas être résolu grâce à la construction du CEVA car les frontaliers qui traversent la commune de Veyrier viennent de derrière le Salève. Il souligne dans ce contexte les propositions de construction d'un pont ou d'une télécabine. La construction de la desserte « Genève-Sud » serait également une solution au problème du trafic frontalier.

M. Deferne insiste sur le fait qu'il est important de prévoir un projet de qualité afin de ne pas détériorer le site. Ainsi, ce projet doit vraiment être intégré à la commune et non pas devenir une cité-dortoir.

M. Buchel espère que l'accord passé entre la commune et l'Etat sera le prélude à de nouveaux accords entre l'Etat et les communes et pas une simple parenthèse.

Un député (R) explique que, selon lui, le CEVA sera une solution au trafic frontalier passant par la commune de Veyrier car les automobilistes frontaliers iront jusqu'à la gare d'Annemasse pour prendre le CEVA. En outre, il souligne que beaucoup d'espoirs sont placés dans la construction de « Genève-Sud ». Or, il imagine que ce projet soulèvera de nombreuses oppositions. Par conséquent, il demande si ce projet de construction fait partie de l'accord et s'il pourra être réalisé dans un avenir proche.

M. Thiebaud explique que ce projet figure dans le projet d'agglomération comme « mesure A ». Il devrait donc être réalisé vers 2015-2018. Néanmoins, M. Thiebaud est conscient des difficultés liées à ce projet, que ce soit en termes d'opposition ou de financement. M. Thiebaud rajoute par ailleurs que le projet d'agglomération prend en compte les projets de densification sur sol français.

Un député (PDC) demande si l'association est bien consciente que, concernant la mobilité individuelle, il n'y aura pas de progrès avant longtemps. Il craint que les promesses faites en rapport avec la mobilité soient difficiles à tenir.

M. Deferne répond qu'il ne s'agit pas de promesses faites à l'association, car l'association essaie de participer à la résolution des problèmes. Après 2017, il y aura de toute façon de sérieux problèmes en raison de l'augmentation du trafic.

Le député (PDC) souligne que le problème de mobilité n'est pas lié à la construction des « Grands-Esserts ». En effet, même sans la réalisation de ce projet, les problèmes de mobilité vont survenir.

M. Deferne confirme les propos de M. Buchs. Il complète que, si l'on rajoute 2 000 ou 3 000 personnes (c'est-à-dire un tiers de la commune), il faudra trouver des voies pour que ces personnes puissent circuler.

Un député (Ve) souhaite en savoir plus sur la proposition du téléphérique.

M. Buchel explique que, lors des MEP, un bureau a proposé la construction d'un pont. Un autre bureau a proposé la construction d'une télécabine pour piéton et un autre bureau a proposé un téléski pour vélo. M. Buchel explique qu'il n'y a pas qu'une seule solution possible. Au contraire, c'est bien la combinaison de toutes ces solutions qui peut être imaginée.

Le député (Ve) demande si un ascenseur a été envisagé.

M. Buchel répond que un ascenseur pour vélo a été envisagé.

M. Thiebaud complète que 2 ascenseurs ont été envisagés : 1 entre le plateau de Vessy et le Bout-du-Monde et l'autre entre le Bout-du-Monde et Champel. M. Thiebaud rajoute que l'accord n'est pas lié à une mesure précise de circulation. En revanche, il est basé sur le principe que les problèmes devront trouver des solutions.

M. Deferne explique encore que les habitants du plateau de Vessy ont affirmé qu'ils étaient d'accord de ne plus se rendre en ville en voiture si les transports publics étaient correctement développés. Par conséquent, M. Deferne estime qu'il est possible de rêver.

Une députée (Ve) souligne que, lors des tables rondes du projet d'agglo 1, le thème de la mobilité a donné suite à de nombreuses propositions. Selon elle, il est important de voir large.

Un député (L) partage l'optimisme des représentants de l'association de voir se développer 800 logements d'ici 2030 et souligne qu'il restera alors 400 logements à réaliser. Il demande si l'association envisage qu'une partie du terrain, soit 40 000 m², reste libre pour accueillir 400 logements supplémentaires.

M. Deferne explique que l'accord est intéressant car il prévoit le déclassement total des terrains. M. Deferne rajoute que l'association essaie d'expliquer à la commune qu'il ne faut pas prévoir toutes les infrastructures (par exemple les écoles) tout de suite car elles ne seront peut-être pas nécessaires.

Fin de l'audition.

Une députée (Ve) souhaite auditionner les TPG et la DGM conjointement.

La commission accepte cette proposition à l'unanimité.

Un député (Ve) estime qu'il serait intéressant d'auditionner l'association Pro Natura.

Vote de la proposition d'audition

En faveur : 10 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : 0

Abstentions : 4 (1 R, 3 L)

La proposition d'audition est acceptée.

Séance du 13 juin 2012

Audition de MM. Pascal Ganty, directeur développement & ingénierie des TPG, et Alexandre Prina, chef de service de l'organisation de la mobilité/DGM

La Présidente accueille ensuite M. Ganty des TPG, M. Thiebaud de l'office de l'urbanisme, ainsi que M. Prina et M^{me} Charra de la DGM.

M. Prina prend la parole et rappelle qu'une réflexion a été menée avec la commune et l'office de l'urbanisme. Il ajoute que les évaluations se sont basées sur un horizon à 2030, avec la perspective d'un développement du bourg de 850 logements, représentant une vingtaine de milliers de déplacements supplémentaires sur la commune de Veyrier. Il explique que l'outil de modélisation multimodale a été utilisé pour faire des projections et qu'un diagnostic a été établi. Il ajoute que, sur la base de ces éléments, est apparue la nécessité de mieux relier les Grands-Esserts avec le centre historique. Il ajoute que l'on se rend compte que les proportions des déplacements demeurent sensiblement les mêmes, avec un 28 % en direction du centre, et une part similaire en direction de Carouge et de Lancy. Il ajoute qu'il est possible de constater une progression vers la rive droite et il remarque qu'il a donc été réaliste d'envisager le développement des réseaux. Il signale en l'occurrence que la réalisation de l'infrastructure de Genève Sud permettra de canaliser ces flux et qu'une restructuration du réseau de Veyrier permettra de maintenir la qualité de vie des habitants. Il évoque ensuite les transports collectifs et déclare qu'outre la ligne 8 deux grandes orientations seront prises afin de renforcer l'offre entre Veyrier, Carouge, le PAV et la gare de Lancy-Pont-Rouge, plus une ligne desservant les Grands-Esserts. En matière de mobilité douce, il remarque que la réalisation d'un maillage plus dense permettra de desservir cette zone, ainsi qu'un ascenseur permettant de franchir les niveaux facilement. Il remarque que ce concept multimodal cherche à renforcer la part des transports publics et à canaliser le transport individuel sur des infrastructures dédiées à cela. Il ajoute que des mesures de modération de trafic dans les zones habitées seront prises et que les infrastructures de Genève Sud devront être réalisées, plus la liaison entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand. Il précise que des mesures en matière de gestion du trafic devront également être prises pour accorder une priorité plus élevée aux transports publics puisque dans de nombreux endroits les bus subissent des retards. Il signale en l'occurrence que des aménagements de voies de bus devront être faits, notamment pour la ligne 41 qui connaîtra une cadence plus élevée.

M. Ganty remarque que cette ligne circule avec une fréquence de 15 minutes et il précise que la transformation permettra d'avoir une cadence de 8 minutes.

M. Prina déclare que des éléments doivent être encore affinés sur la prolongation de cette ligne et il remarque que des évaluations doivent également être réalisées. Il ajoute que des restructurations devront être faites de manière à pouvoir mieux s'adapter au réseau existant et à la régulation volontariste qui sera mise en place. Il répète que la mobilité douce verra un programme d'actions en plusieurs étapes avec un ascenseur. Il évoque l'exemple de l'ascenseur du Seujet qui est utilisé par plus de 300 personnes aux heures de pointe. Il remarque encore que les études ont été beaucoup plus loin dans les charges de trafic sur les carrefours et il remarque qu'une première évaluation assez large a été réalisée sur le plan financier. Il déclare que c'est la faisabilité qui a été étudiée et il répète que ces différentes mesures permettront de répondre à la demande future.

Un député (PDC) n'est pas très optimiste. Il remarque qu'augmenter la ligne de bus ne sert à rien si les bus ne circulent pas. Il ajoute qu'il faut également que Genève Sud soit réalisé.

M. Prina répond que c'est envisagé pour 2020.

Le député (PDC) déclare encore que les gens souhaiteront aller en direction de Genève et il rappelle qu'il n'est guère possible d'élargir les routes. Il se demande si d'autres tracés sont envisageables comme par la Roseraie.

M. Prina répond que les tracés les plus directs ont été pris en compte. Il remarque que, pour améliorer la circulation depuis Veyrier, il est nécessaire d'améliorer les liaisons avec Carouge et avec le PAV. Il pense que c'est le cumul d'un certain nombre d'interventions qui permettra de reporter le trafic et de répondre à la demande. Il rappelle que l'accroissement sera également progressif.

M. Ganty déclare que la ligne 41 ne verra pas que sa cadence modifiée mais également son parcours. Il ajoute que les TPG réfléchissent à certaines solutions à cet égard. Il mentionne que d'autres opportunités existent pour mieux desservir ce quartier comme des lignes de ceinture, telle la ligne 22 qui va actuellement des Nations jusqu'aux tours de Carouge. Il précise qu'il est envisagé de prolonger cette ligne et il répète que plusieurs alternatives sont possibles.

Un député (MCG) constate que la problématique de la circulation sur la route de Veyrier est importante et que plusieurs milliers de voitures l'empruntent à 17h30. Il a l'impression d'avoir entendu beaucoup de théorie

et il craint qu'en pratique il soit difficile de trouver des solutions efficaces. Il rappelle que cette route sera empruntée par les personnes qui habitent derrière le Salève et il pense qu'il faudrait trouver des solutions pour fluidifier ce trafic. Il demande si des solutions concrètes peuvent être développées.

M. Prina répond que l'idée n'est pas de fluidifier le trafic. Il rappelle que l'agglomération explose et que la demande en déplacements augmente de manière considérable. Il ajoute que l'objectif est de répondre à la demande en déplacements futurs des habitants et il remarque que, pour ce faire, il est nécessaire de passer par la mobilité douce et par les transports publics. Il ajoute que cela nécessite une gestion volontariste des réseaux, raison pour laquelle existe une hiérarchie de réseau. Il ajoute que cela permet d'améliorer les transports publics puisque c'est là que réside le potentiel permettant de répondre à la demande. Il déclare encore que la densification de l'agglomération mène à une densification de l'utilisation des réseaux.

Un député (R) déclare partager ces inquiétudes et il remarque que tout le plan de mobilité est basé sur le postulat que les infrastructures de Genève Sud existeront. Il craint que cet axe routier ne se réalise pas si rapidement au vu des oppositions. Il se demande donc si la DGM a prévu un plan B.

M. Prina répond que le plan consiste à s'appuyer sur les trois piliers. Il ajoute que la DGM a examiné la situation à l'horizon 2030 et il remarque que la déclinaison des mesures dans le temps doit être confrontée aux développements. Il ajoute que, si des éléments ne se font pas, il sera nécessaire de compenser par d'autres moyens.

Un député (Ve) déclare également partager les inquiétudes des intervenants précédents, et notamment l'absence de phasage entre le transport et l'aménagement. Il ajoute que, pour plusieurs projets de développement, il a été possible de voter en parallèle des projets portant sur le déplacement. Mais il remarque qu'il n'y a pas de date pour ce périmètre. Il demande si la DGM a des éléments de phasage en lien avec les transports publics. Il demande quelles sont les infrastructures et notamment les voiries envisagées pour les transports publics.

M. Prina répète que la DGM a travaillé avec un horizon 2030 et il remarque que le phasage qui a trouvé un accord de l'Etat et de la commune est récent. Il ajoute que l'objectif est de réaliser les différentes propositions qui ont été ébauchées et de le faire de manière progressive en parallèle au développement de ce quartier. Il ajoute qu'il est question de réaliser un axe fort sur la route de Veyrier pour les transports publics et de compléter ce principe avec un système volontariste pour réguler le trafic.

M. Ganty rappelle que le développement du réseau de transports collectifs est défini dans un Plan directeur des transports collectifs. Il ajoute que ces adaptations ne sont pas évoquées dans le plan actuel. Il précise que ce sera le cas dans le prochain plan directeur.

Le député (Ve) évoque ensuite la mobilité douce et remarque avoir entendu parler de projets en lien avec la Ville de Genève.

M. Prina répond que c'est un projet qui doit se développer à Vessy et pour lequel la Ville est étrangère.

Le député (Ve) évoque un ancien projet de passerelle entre Champel et Vessy et demande si ce projet est d'actualité.

M. Prina répond par la négative en mentionnant que ce projet était trop onéreux.

Une députée (S) demande ce qui est prévu pour les lignes 41 et 34.

M. Ganty répond que la réflexion est en cours et qu'il n'est question que de prendre des orientations pour le moment.

M. Prina remarque que l'offre est définie dans le cadre des plans directeurs quadriennaux. Il ajoute qu'il est difficile de dire ce qu'il en sera en 2026. Il répète que les transports vont muter dans ce périmètre selon les principes qui ont été expliqués. Il rappelle que le projet d'agglomération signale que ces infrastructures sont en recherche de financement auprès de la Confédération.

La députée (S) pense qu'il faudrait également revoir la cadence et revoir les tracés, notamment de la ligne 41.

M. Ganty répond qu'elle a raison et il déclare que le tracé devra effectivement être adapté.

Un député (PDC) partage également les inquiétudes qui ont été évoquées. Il demande si la DGM a examiné des moyens adaptés au caractère chaotique de la topographie.

M. Prina répond que la DGM n'a pas fait d'analyse de ce type alors que d'autres partenaires ont examiné ce genre d'alternatives. Mais il remarque que des moyens par câble ne sont pas des solutions qui ont été retenues car ces structures sont difficiles à insérer dans le bâti existant.

M. Ganty remarque que ces options ont été prises dans certaines villes mais il n'est pas certain que ce soit la bonne solution pour Genève.

M. Prina ajoute que n'importe quel moyen de transport collectif lourd doit se diriger vers une gare. Il ajoute que le tissu bâti sera un frein pour une telle option. Il pense que personne ne sera d'accord de voir une télécabine lui

passer par-dessus la tête. Il ajoute que le seul tracé envisageable serait celui évoqué, entre le plateau de Vessy et Champel. Il mentionne toutefois qu'il y a un grand nombre de ruptures de charge dans de telles solutions, lesquelles ne sont guère appréciées par les utilisateurs.

Un député (PDC) pense que c'est un fantasme de vouloir faire passer ces personnes par Carouge pour les mener au PAV. Il rappelle que les routes actuelles sont limitées et que certaines sont classées. Il répète qu'il faut envisager des options par le biais de Champel et de l'hôpital.

M. Prina répond que l'objectif est d'évaluer les possibilités et il répète que les études vont se poursuivre ces prochains mois.

Audition de MM. Alexandre Breda, président, et Damien Rochette, vice-président de Pro Natura

M. Breda prend la parole et déclare que son association fait des remarques sur ce projet depuis des années. Il ajoute que le dernier déclassement sur ce site avait fait l'objet d'un recours de Pro Natura, pour lequel l'association avait eu gain de cause. Il rappelle que Pro Natura n'est pas opposée à la construction de logements à Genève, mais il remarque que ces projets ne doivent en rien péjorer le patrimoine naturel et le paysage de la région. Il ajoute que son association a pour principale vocation de se positionner pour le développement harmonieux de l'agglomération. Il évoque ensuite le site et déclare que ce dernier est totalement inscrit dans un continuum vert, un corridor biologique national, voire international. Il ajoute que cet aspect est un élément majeur à préserver sur le long terme. Il rappelle encore que Pro Natura soutient l'initiative pour le paysage qui est en train de faire un grand écho au niveau national et qui se préoccupe du patrimoine, des terres agricoles et du paysage. Il ajoute que cette initiative demande l'amélioration des terrains constructibles en termes de logements, et un moratoire sur le déclassement de la zone agricole.

M. Rochette rappelle que Pro Natura ne s'oppose pas systématiquement au déclassement des zones agricoles. Il souligne que son association partage les préoccupations en matière de construction de logements avec une distinction sur le moyen et le long terme. Il déclare que le projet d'agglomération vise à densifier et il rappelle qu'il y a trois moyens pour ce faire, soit la surélévation des immeubles, la densification des zones villas ou le déclassement des zones agricoles. Il mentionne encore que, s'il est important de construire des logements sur le canton, il conviendrait également de revoir la vision du développement économique du canton.

La Présidente demande si la zone de bois qui n'est pas touchée est suffisante. Elle ajoute que la zone agricole qui est concernée ne semble pas avoir de caractéristiques biologiques exceptionnelles.

M. Breda répond avoir été surpris de voir le nombre de m² déclassés et le nombre de m² créés en bois et nature. Il ajoute avoir eu l'impression que c'était une plaisanterie. Il remarque qu'il n'y a pas de valeur au sens de la LPN concernant la zone qui est déclassée, mais il déclare que l'ensemble du périmètre de protection des rives de l'Arve sera péjoré en raison de ce projet. Il ajoute qu'il aurait attendu une vision globale qui prenne en compte la protection de ce corridor important.

La Présidente déclare que c'est donc une opposition de principe de Pro Natura.

M. Breda répond que l'association avait maintenu une opposition ferme lorsque le Grand Conseil avait voulu toucher la zone de protection. Il déclare que l'association restera ferme à l'égard de ce périmètre de protection. Il mentionne, cela étant, que Pro Natura sera prête à discuter pour le reste du périmètre et ne se battra pas jusqu'au bout.

Un député (PDC) demande si l'association a fait opposition aux constructions à côté de la maison de retraite de Vessy.

M. Breda acquiesce et déclare que Pro Natura a eu gain de cause. Il ajoute que le projet a été modifié et qu'une nouvelle demande d'autorisation de construire a été déposée, respectant le périmètre de protection des rives de l'Arve.

Un député (Ve) signale que les deux hectares déclassés sont assez éloignés du périmètre de protection. Il ajoute qu'il considère la position de Pro Natura dans cette affaire très raisonnable.

Un député (R) déclare que Pro Natura aimerait que la zone constructible soit plus densifiée et il aimerait entendre l'avis de cette association à propos du Plan directeur cantonal.

M. Breda répond que Pro Natura avait une position similaire pour le Plan directeur que pour ce projet. Il répète que le principe de base est d'améliorer la capacité du terrain constructible actuel. Il mentionne que des remarques ponctuelles ont été émises à propos du Plan directeur.

Un député (PDC) rappelle que le paysage à Genève va au-delà des frontières et il remarque que les difficultés rencontrées à Genève ont des échos dans le territoire transfrontalier. Il ajoute que protéger des territoires proches du centre entraîne un galvaudage de paysages en France voisine.

M. Breda répond que Pro Natura a la chance d'être partenaire pour les contrats corridors. Il ajoute que la vision 2050 de Pro Natura se fait sur un périmètre plus large que celui du canton qui touche le canton de Vaud, le district de Nyon et l'ensemble de la zone. Il signale encore que son association a des projets franco-genevois de déconstruction de routes et de création de réserves naturelles.

Un député (R) déclare qu'il est prévu sur ce périmètre un indice d'utilisation du sol de 1,2. Il ajoute qu'en France voisine l'indice d'utilisation est de l'ordre de 0,2. Il déclare que déclasser une zone agricole en Suisse permet de préserver trois à quatre fois plus de terrain agricole en France, outre l'aspect du déplacement. Il demande ce qu'en pense Pro Natura.

M. Rochette déclare qu'en changeant d'échelle on dit une chose puis son contraire. Il remarque que des propriétaires de villas demandent à Pro Natura de défendre tel ou tel arbre mais il remarque que l'association ne rentre souvent pas en matière en mentionnant que si l'enjeu au niveau local est valable, il ne l'est pas au niveau national. Il répète que l'idée est d'améliorer la zone constructible pour préserver les poumons de verdure sur le long terme. Il annonce par ailleurs la création du centre nature du vallon de l'Allondon.

Fin de l'audition.

Un député (PDC) signale que de nombreux députés sont en soucis et ne pensent pas qu'il sera possible de parvenir à un projet cohérent en 2018.

Un député (Ve) déclare que son groupe considère d'un bon œil ce projet de déclassement du fait qu'il n'y a pas d'atteinte aux espaces verts. Il précise qu'il y a toutefois un bémol, soit la question de la mobilité, et il déclare que l'audition précédente ne fait que confirmer ces préoccupations. Il observe que l'idée est simplement de doubler l'offre et il pense que l'on est loin d'une offre attractive. Il ajoute que le projet de motion vise donc à offrir une infrastructure suffisante pour répondre à la future demande. Il précise être en train de terminer de formuler cette motion.

Un député (L) aimerait des précisions à cet égard et demande s'il s'agit de concrétiser ce que M. Prina a présenté.

Le député (Ve) répond ne pas avoir eu de réponse à propos de sa question sur le phasage. Il ajoute que cela permet de se dire que l'Etat se contentera du doublement de la ligne 41, ce qui ne sera pas une réussite. Il observe également que l'audition de Pro Natura laisse le même sentiment, soit que le projet est très intéressant à bien des égards mais que plusieurs éléments ne sont pas encore arrivés à maturité. Il répète que l'idée est d'avoir une complémentarité entre le transport et l'aménagement.

Un député (MCG) déclare que la mobilité mixte est également un élément important à prendre en compte dans cette motion. Il répète que son groupe se préoccupe du manque de fluidité de cette route et il remarque que les explications qu'il a entendues étaient plutôt opaques.

Une députée (S) ajoute qu'il faut réétudier le tracé des lignes latérales 41 et 34 afin de les optimiser, et développer la réflexion sur les différents types de mobilité.

Un député (L) déclare que cette motion est une bonne idée. Il pense qu'il faudrait également suggérer de ne pas attendre 2019 avant d'entreprendre quelque chose, afin de ne pas laisser cette route engorgée pendant encore huit ans.

La Présidente pense également que cette motion est une excellente idée et elle remercie le député (Ve) de prendre en charge ce texte. Elle remarque qu'il n'y a pas d'opposition à la réalisation de cette motion. Elle évoque ensuite le PL 10925 et passe au vote d'entrée en matière :

En faveur : 15 (2 MCG, 1 UDC, 3 Ve, 3 L, 2 R, 2 PDC, 2 S)
A l'unanimité.

Titre et préambule :

En faveur : 15 (2 MCG, 1 UDC, 3 Ve, 3 L, 2 R, 2 PDC, 2 S)
A l'unanimité.

Article 1 :

En faveur : 15 (2 MCG, 1 UDC, 3 Ve, 3 L, 2 R, 2 PDC, 2 S)
A l'unanimité.

Article 2 :

En faveur : 15 (2 MCG, 1 UDC, 3 Ve, 3 L, 2 R, 2 PDC, 2 S)
A l'unanimité.

M. Pauli évoque les oppositions et déclare que le département en a reçu deux, de l'association Pro Natura et de propriétaires privés représentés par M^e Bruno Megevand. Il remarque que ces propriétaires s'opposent à ce projet de loi en invoquant des principes généraux et en rappelant que rien n'est encore réalisé aux Cherpines ou à la Chapelle-les-Sciens. Il ajoute qu'ils se demandent pourquoi déclasser, dès lors, de nouveaux terrains. Il mentionne que ces propriétaires pensent qu'il serait préférable de faire une zone de développement 4 en signalant que les abords du village de Veyrier accueilleraient mieux ce développement. M. Pauli précise que, ce faisant, c'est une remise en cause du Plan directeur cantonal. Il rappelle que la commune avait déposé un recours et que le Tribunal administratif s'était prononcé deux fois et le Tribunal fédéral une fois. Il ne pense pas qu'il soit

question de revenir sur ce point. M. Pauli déclare encore que ces propriétaires évoquent également la mobilité mais il remarque que les questions de circulation ne sont pas recevables au niveau du plan de zone. Il évoque ensuite l'opposition de Pro Natura qui indique que ce périmètre jouxte le périmètre de protection des rives de l'Arve mais ne l'empiète pas. Il rappelle par ailleurs que le droit fédéral oblige à réaliser un constat de nature forestière lorsqu'une zone à bâtir est établie à côté d'un secteur forestier. Il rappelle en l'occurrence que cela a été le cas. Il ajoute que Pro Natura revient en outre sur le corridor biologique et il signale qu'il a été considéré que le périmètre couvert par le périmètre de protection des rives de l'Arve était suffisant. Il pense qu'il est possible de rejeter ces deux oppositions sans trop de problèmes.

La Présidente remarque que M. Pauli s'occupe donc de répondre à ces oppositions.

M. Pauli acquiesce et déclare qu'un article 3 indiquera ce qu'il en est.

Un député (S) rappelle que la commune de Veyrier s'était engagée à intervenir auprès d'éventuels recourants et il pense qu'il serait bon de le rappeler à cette commune.

M. Longchamp répond que la possibilité de trouver une solution avec ces personnes paraît improbable.

La Présidente passe au vote de l'article 3, tel que proposé :

En faveur : 11 (2 MCG, 2 L, 1 UDC, 2 R, 2 PDC, 2 S)

Abstentions : 4 (3 Ve, 1 L)

La Présidente passe au vote de l'article 4 :

En faveur : 15 (2 MCG, 3 Ve, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC, 2 S)

A l'unanimité.

Un député (PDC) déclare que son groupe est satisfait de voter ce projet de loi et il salue l'action de M. Longchamp de ces dernières semaines qui a largement contribué à débloquer la situation.

Une député (S) mentionne que son groupe est également soulagé de constater que ce projet prend la bonne direction. Elle remercie également M. Longchamp.

Un député (Ve) déclare que son groupe s'associe aux remarques qui viennent d'être exprimées.

Un député (S) déclare que les Socialistes saluent également la démarche du magistrat et le fait que la promotion soit opérée par la CIA. Il répète qu'il serait bon que la commune intervienne auprès des recourant et il en appelle à

M. Barth plutôt qu'à M. Longchamp. Il espère également que les bâtiments seront construits à terme afin de parvenir à l'indice de 1,2.

Un député (R) déclare que son groupe relève que ce périmètre comporte un potentiel important. Il ajoute que la mise en place d'un phasage est une bonne chose puisque cela permet de débloquent les choses. Il relève toutefois que c'est la perte d'un périmètre agricole et il pense qu'il ne faut pas oublier que la symétrie des efforts doit perdurer dans les travaux de la commission et que les périmètres déjà construits doivent continuer à être développés.

Un député (L) déclare que son groupe salue l'action du magistrat. Il rappelle qu'un concours d'architecture sur l'ensemble du périmètre permettrait d'éviter la longue procédure du PLQ.

La Présidente déclare que ce projet a tout pour plaire. Elle ajoute que son groupe remercie M. Longchamp pour la démarche pragmatique qu'il a mise en place et l'aspect participatif de l'exercice.

Un député (S) déclare qu'il convient en effet de trouver des solutions ad hoc pour sortir des projets de l'ornière, mais il ne croit pas qu'il faille faire du phasage une doctrine puisque cette démarche ne peut pas être appliquée systématiquement.

La Présidente en prend note et déclare ensuite que ce projet respecte le périmètre de protection des rives de l'Arve. Elle remarque que c'est un aspect très satisfaisant.

Elle passe alors au vote du PL 10925 dans son ensemble :

En faveur : 15 (2 MCG, 3 Ve, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 PDC, 2 S)

A l'unanimité.

Traitement des oppositions

A. Recevabilité

Par courrier daté du 8 mai 2012, reçu en Chancellerie le 14 mai de la même année, M. et M^{me} Efthalia et Georgios Koukis, représentés par leur avocat, M^e Bruno Mégevand, ont déclaré former opposition contre le présent projet de loi et le plan n° 29738-542, visé à l'article 1.

Par lettre datée du 3 mai 2012, reçue en Chancellerie le 4 mai de la même année, l'association Pro Natura en a fait de même.

Conformément à l'art. 16 al. 5 LaLAT¹, toute personne, organisation ou autorité qui dispose de la qualité pour recourir contre le changement d'affectation visé par le projet de loi peut déclarer son opposition, par acte écrit et motivé, au Conseil d'Etat pendant un délai de 30 jours à compter de la première publication.

Propriétaire d'une parcelle voisine et contiguë au périmètre du plan précité, ces personnes disposent ainsi d'un intérêt digne de protection et donc de la qualité pour agir à l'encontre du présent projet de loi. Quant à l'association Pro Natura, elle remplit les conditions d'une association à but idéal fixée par l'art. 35 al. 3 LaLAT. Formées en temps utile, ces oppositions sont dès lors recevables à la forme.

Toujours à la forme, il est encore observé que les oppositions portent sur le même projet de loi et comprennent des motifs qui se recoupent. Il se justifie dès lors de procéder à une jonction des causes, conformément à l'article 70 LPA², ce qui n'empêche pas que certains griefs spécifiquement soulevés par certains opposants puissent être traités de manière distincte.

B. Au fond

Au fond, de manière générale, il convient à titre liminaire de rappeler que les autorités cantonales et communales sont tenues d'appliquer les principes et les objectifs du plan directeur cantonal, notamment en veillant à ce que les plans d'affectation du sol soient conformes au plan directeur cantonal (ci-après PDCn) et à son concept de l'aménagement cantonal (art. 11 al. 1 LaLAT).

Ce dernier préconise, à son chiffre 2.3, d'admettre exceptionnellement des déclassements limités de la zone agricole, en continuité de la zone à bâtir, pour répondre à des besoins d'intérêt général qui ne pourraient pas être satisfaits à l'intérieur de celle-ci. La fiche 2.04 du schéma directeur du PDCn décrit globalement les conditions devant être remplies à cet effet. L'annexe à cette fiche, de même que la carte du schéma directeur du PDCn, tant dans la version de 2001, que dans celles mises à jour en 2006 et en 2010, situent clairement le secteur de Vessy (actuellement Vessy 2, Vessy 1 ayant déjà fait l'objet d'un déclassement) à Veyrier, parmi les sites voués à des extensions urbaines sur la zone agricole. Le plan directeur communal (PDCom) en fait

¹ Loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, du 4 juin 1987 (RSG L 1 30 ; ci-après LaLAT)

² Loi sur la procédure administrative, du 12 septembre 1985 (RSG E 5 10 ; ci-après LPA)

de même, ainsi que le Tribunal fédéral a déjà eu l'occasion de le constater³. Le périmètre du plan N° 29738-542, visé à l'art. 1 du projet de loi querellé, recouvre très exactement le site dit de Vessy 2, figurant en annexe de la fiche 2.04 précitée et représenté par la carte du schéma directeur du PDCn.

Comme le rappellent les fiches monitoring du PDC U0 et U1, le « *Plan directeur cantonal Genève 2015* », actuellement en vigueur, a été élaboré dans la période de basse conjoncture qui a marqué la fin des années 1990 et est le fruit de cinq ans de débat politique et social. Pour cerner les besoins, les études se sont fondées sur trois scénarios démographiques fort, moyen et faible. C'est finalement le scénario moyen qui a été retenu et, à l'époque, certains avaient estimé que le potentiel de développement était trop important. En 2001, le PDC a fixé l'objectif de construire 32 000 logements en 20 ans sur le territoire cantonal, soit en moyenne 1 600 logements par an pour une croissance démographique moyenne de 3 100 personnes par an.

De 2000 à 2010, le rythme de construction de logements (1 425 logements par an en moyenne) est resté en-deçà de l'objectif. La production a atteint son plus bas niveau en 2008 avec 1 083 logements construits avant de remonter un peu en 2009 avec 1 230 logements (dont environ 20% de villas) et davantage en 2010: 1 560 logements dont 205 villas.

Pour autant, au fil des années, les déficits de production de logements par rapport à l'objectif fixé s'accumulent, aggravant la pénurie : pour la période 2000-2010, il manque presque 2 000 logements. A ce retard de production s'ajoutent les besoins créés par une croissance démographique supérieure à celle prévue, ce qui fait augmenter le déficit total à près de 10 000 logements environ.

Il est difficile de prévoir le rythme de construction de logements à long terme, tout comme l'évolution de la taille des logements. Un changement de rythme sera nécessaire pour atteindre l'objectif du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, à savoir construire 2 500 logements neufs par an dans le canton.

Si la mise en œuvre du PDC de 2001, conçu pour une durée approximative d'environ 10 à 15 ans, progresse néanmoins, ce document apparaît de moins en moins adapté aux besoins actuels. La pénurie de logements et de surfaces d'activités est aiguë, avec des taux de vacance très bas. Cela s'explique par la conjonction de deux causes :

³ ATF 1C_273/2010, du 24.11.2010

- la population et les emplois augmentent à un rythme nettement supérieur aux projections élaborées en 2000,
- il se construit moins de logements que visés par le PDC et le déficit s'aggrave au fil du temps.

Les importants projets récemment approuvés ou à l'étude devraient renforcer la production de logements à moyen terme. Il en est de même pour la mise à disposition de surfaces d'activités tertiaires. La situation est plus critique pour les activités industrielles.

Au moment où la couronne suburbaine approche la saturation, l'apport des grands projets de déclassement de zone villas ou de zone agricole devient de plus en plus crucial. Dans ces circonstances, le report ou l'abandon de certains d'entre eux, tel le secteur de Vessy 2 qui fait l'objet du projet de loi de déclassement querellé, auraient un impact très négatif sur la capacité d'accueil du canton à moyen terme.

Le rythme de construction de logements et de surfaces d'activités devra s'accélérer nettement afin de respecter les objectifs fixés par le projet d'agglomération franco-valdo-genevois, à savoir la production dans le canton de 50 000 logements pour y accueillir 100 000 habitants jusqu'en 2030. Etant donné l'épuisement progressif des terrains à bâtir dans les zones à bâtir actuelles, les capacités d'accueil prévues par le PDC s'avèreront nettement insuffisantes. La planification de nouveaux périmètres d'urbanisation, récemment lancée dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, visera à augmenter l'offre de manière significative pour le long terme, voire le moyen terme.

Ces considérations ont notamment amené le Grand Conseil à demander au Conseil d'Etat d'entamer au plus vite le processus de révision intégrale du PDC, par le biais d'une motion 1799, adoptée le 23 novembre 2007, l'art. 9 al. 3 LAT stipulant pour sa part que les PDC doivent « être réexaminés intégralement tous les dix ans et, au besoin, remaniés ».

Dans un tel contexte de pénurie de logements, l'ancien Tribunal administratif a déjà eu l'occasion de dire, dans le cadre d'une contestation relative à la création d'une zone de développement 3 se substituant à une zone à protéger inconstructible, soit une situation comparable, que « la création de nouvelles zones de développement et leur mise en valeur par l'adoption de plans localisés de quartier pour permettre la construction de logements est nécessaire et entre pleinement dans les objectifs de densification prévus par le concept de l'aménagement cantonal du plan directeur cantonal. La loi litigieuse tend donc à apporter une réponse aux

besoins en logements et s'inscrit pleinement dans le cadre de la mise en œuvre du plan directeur cantonal »⁴.

Bien entendu, l'adoption de la loi de modification de zone querellée est potentiellement constitutive d'une atteinte portée à l'espace agricole et rapproche l'urbanisation de la zone à protéger des rives de l'Arve, ce dont l'autorité de céans a pleinement conscience. Elle considère néanmoins, au terme d'une soigneuse pesée de l'ensemble des intérêts en cause, qu'une telle atteinte se justifie, l'intérêt public général consistant à créer de nouvelles zones de développement devant primer sur les autres intérêts publics et privés en cause. Au vu de la gravité de la crise du logement qui sévit, l'intérêt à la création de nouvelles surfaces vouées à figurer à terme en zone à bâtir apparaît, en effet, prépondérant. Cela vaut en particulier lorsque ces surfaces permettent la création de logements sur certains terrains bien ciblés par le PDC, jusqu'ici utilisés de manière agricole, mais se prêtant bien à une urbanisation, comme en l'espèce. Par ailleurs, il est établi que l'urbanisation effective des grands secteurs libres de construction est un processus de longue haleine. Ainsi, aucun desdits secteurs déclassés ces dix dernières années et cités par les opposants représentés par M^e Bruno Mégevand, à savoir les Vergers, La Chapelle-Les-Sciers, les Communaux d'Ambilly et Cherpines-Charroton, représentant selon ceux-ci 7 000 logements, n'est pour l'heure réalisé. En vue de réaliser les 50 000 logements dans le canton prévus par le projet de PDCn 2030, il n'y a par conséquent pas lieu de différer l'adoption du présent déclassement du secteur de Vessy 2, qui n'est qu'une étape intermédiaire en vue de son urbanisation effective et dont la mise en œuvre prendra certainement beaucoup de temps, à l'instar des autres grands secteurs précités.

Les opposants objectent tout d'abord que le site des Grands-Esserts jouxte le périmètre de protection des rives de l'Arve et deux zones de bois et forêts figurant au cadastre forestier.

L'on ne voit cependant pas en quoi ces circonstances seraient de nature à infirmer la pesée des intérêts opérée par le PDCn et dont le projet de loi litigieux vise à permettre la réalisation. Il est vrai que le déclassement du site de Vessy 1, intervenu le 25 avril 2008, avait été partiellement annulé pour une bande de terrain de 30 m, au motif que celle-ci empiétait sur le périmètre du plan de protection des rives de l'Arve. Tel n'est cependant pas le cas du périmètre du plan de zone n° 29738-542, visé à l'article 1 du projet de loi litigieux, concernant le site de Vessy 2, qui n'empiète en aucune façon sur le périmètre du plan de protection des rives de l'Arve. La loi sur la protection

⁴ ATA/580/2007, du 27.11.2007, cons. 3b

générale et l'aménagement des rives de l'Arve, du 5 décembre 2003⁵, est donc pleinement respectée. Cette dernière accorde une très large place à la protection de ce site compris dans une boucle de l'Arve, ce qui assure en tout état de cause, tout au moins pour ce secteur, la pérennité des corridors biologiques existants, qui relient les deux côtés du territoire transfrontalier ainsi qu'une protection suffisante du paysage et des espaces de détente et de loisirs. Pour le surplus, les opposants n'apportent pas d'éléments suffisamment objectifs et pertinents sur ces sujets pour amener l'autorité de céans à s'écarter du préavis de la Direction générale de la nature et du paysage, favorable au projet de loi querellé.

En ce qui concerne les secteurs forestiers qui jouxtent le périmètre du déclassement considéré, ils ont fait l'objet de décisions de constatation de nature forestière en bonne et due forme, parues dans la Feuille d'avis officielle du 24 juillet 2009. Rien ne s'oppose à prévoir un périmètre de déclassement en zone de développement, de terrains jusqu'alors sis en zone agricole et jouxtant les limites de forêts au sens du droit fédéral. Bien au contraire, le droit fédéral oblige même les autorités, lors de l'édiction et de la révision des plans d'affectation au sens de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, du 22 juin 1979, à ordonner une constatation de la nature forestière « *là où les zones à bâtir confinent et confineront à la forêt* » (cf. art. 10 al. 2 LFo⁶), ce qui a donc été fait en l'espèce. Quant à la diminution des surfaces d'assolement (SDA), autre motif avancé à l'encontre du projet de loi querellé, il ressort de l'exposé des motifs de celui-ci que l'emprise de 127 251 m² dont la soustraction est envisagée ne remet pas en question le quota cantonal de 8400 ha fixé par le plan sectoriel de la Confédération sur les SDA. Le recensement actuel fait en effet apparaître que le canton dispose de 8 440 ha de SDA. En application de la fiche 3.12 du PDCn et des articles 22 de la loi sur la promotion de l'agriculture (M 2 05) et 35 de son règlement d'application (M 2 05.01), une compensation financière de ces surfaces sera versée au fonds de compensation agricole.

Comme l'indique l'exposé des motifs, et comme ont déjà eu l'occasion de le constater l'ancien Tribunal administratif à deux reprises ainsi que le Tribunal fédéral⁷, une étude établie en novembre 2004 sous la conduite de la direction générale de l'aménagement du territoire, dans le cadre du développement des terrains de l'Hospice général et de la Maison de Vessy, a notamment permis de déterminer l'emprise de la future zone. Cette étude, qui

⁵ RSG L 4 16

⁶ Loi fédérale sur les forêts, du 4 octobre 1991 (RS 921.0, ci-après LFo)

⁷ ATF 1C_273/2010, du 24.11.2010, cons. 3.2 ; ATA/236/2010, du 13.04.2010 ; ATA/473/2009, du 29.09.2009

a été confiée à un bureau d'urbanistes assisté par des bureaux spécialisés en environnement et en circulation, a suivi une démarche consistant à définir des enjeux et objectifs, à proposer des hypothèses d'aménagement, puis à les contrôler. L'étude a conclu à la faisabilité du développement du plateau de Vessy.

Un quartier de logements (environ 1 300), comportant également un groupe scolaire primaire, ainsi que des commerces et services de proximité pourrait ainsi voir le jour sur ce site. Il est apparu rapidement que le potentiel important de logements impliquerait que l'urbanisation de Vessy soit échelonnée sur un laps de temps suffisant pour que la commune puisse être à même d'absorber une augmentation importante de sa population et de gérer les investissements qui en découleraient.

En prétendant *« qu'aucune étude réaliste sur les conséquences de la création de 1200 logements à la périphérie de Veyrier »* n'a été réalisée et en préconisant que seul l'usage d'un IUS inférieur à celui permettant la réalisation de 1200, correspondant à celui d'une zone de développement 4 conviendrait pour ce secteur, les opposants représentés par M^e Bruno Mégevand allèguent leur propre opinion. Ils invoquent à ce propos un motif de caractère appellatoire, revenant à substituer leur propre appréciation à celle des différentes autorités et instances concernées et consultées, sans apporter d'éléments suffisamment objectifs et pertinents pour amener l'autorité de céans à s'écarter des objectifs fixés par les différentes planifications directrices en vigueur.

Quant au projet de plan de site de Vessy, il convient d'observer que la procédure d'adoption de ce plan est suspendue depuis une année et que, si une restriction du périmètre de ce plan a effectivement été envisagée en cours de procédure, rien ne fait obstacle à ce que le périmètre initial soit finalement retenu en vue de l'ouverture de la procédure d'opposition. En tout état, il n'y a pas lieu d'inférer, ni de cet élément, ni du fait que les parcelles n° 3938 et 3940 font directement face à la maison de Vessy, que ces derniers terrains devraient être exclus du périmètre de plan visé à l'art. 1 du projet de loi litigieux, et de s'écarter ainsi des préavis de la commission d'urbanisme et du service des monuments et des sites, tous deux favorables.

Enfin, s'agissant des questions liées au trafic supplémentaire et aux dessertes du périmètre considéré, les opposants perdent de vue que le plan visé à l'art. 1 du projet de loi litigieux est un plan d'affectation du sol général. Or, de jurisprudence constante, la question de l'équipement et des voies d'accès nécessaires n'a pas à être traitée dans le cadre de la

planification générale au sens de l'art. 12 LaLAT⁸, mais doit l'être dans le cadre de l'élaboration des PLQ (art. 13 al. 3 LAT ; 3 al. 2 LGZD), ainsi que vient de le rappeler la Chambre administrative de la Cour de Justice dans un récent arrêt du 17 avril 2012⁹. Il est bien évident que des mesures en matière de mobilité devront être prises pour permettre l'urbanisation du secteur concerné. Toutefois, à ce stade, rien n'indique l'existence d'obstacles rédhibitoires. Ici encore, l'autorité de céans constate que si les opposants soulèvent ce grief, ils n'avancent aucun élément suffisamment objectif et pertinent pour amener l'autorité de céans à s'écarter du préavis de la direction générale de la mobilité, favorable au projet de loi querellé.

Il s'ensuit que les arguments développés par les opposants sont infondés.

En fin de compte, les buts d'intérêt public plus avant décrits, qui tendent à la mise en œuvre des objectifs de densification prévus par le concept de l'aménagement cantonal du plan directeur cantonal en vue d'apporter une réponse aux besoins en logements par la création de nouvelles zones de développement, doivent l'emporter sur les considérations avancées par les opposants.

Il résulte de ce qui précède que les oppositions formulées à l'encontre du projet de loi querellé sont infondées et doivent être rejetées.

Mesdames et Messieurs les députés, au vu de ce qui précède, la majorité des membres de la Commission d'aménagement vous propose d'accepter le projet de loi 10925 dans son ensemble.

⁸ ATF 113 Ia 266 ; ATA/891/2003, du 2.12.2003

⁹ ATA/219/2012, du 17.04.2012, cons. 22

Projet de loi (10925)

modifiant les limites de zones sur le territoire de la commune de Veyrier (création d'une zone de développement 3 et de deux zones des bois et forêts) au lieu-dit « Vessy, Les Grands-Esserts »

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Art. 1 Approbation du plan

¹ Le plan N° 29738-542, dressé par le département chargé de l'aménagement du territoire le 11 mai 2009, modifiant les limites de zones sur le territoire de la commune de Veyrier (création d'une zone de développement 3 et de deux zones des bois et forêts) au lieu-dit « Vessy, Les Grands-Esserts » est approuvé.

² Les plans de zones annexés à la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, du 4 juin 1987, sont modifiés en conséquence.

Art. 2 Degré de sensibilité

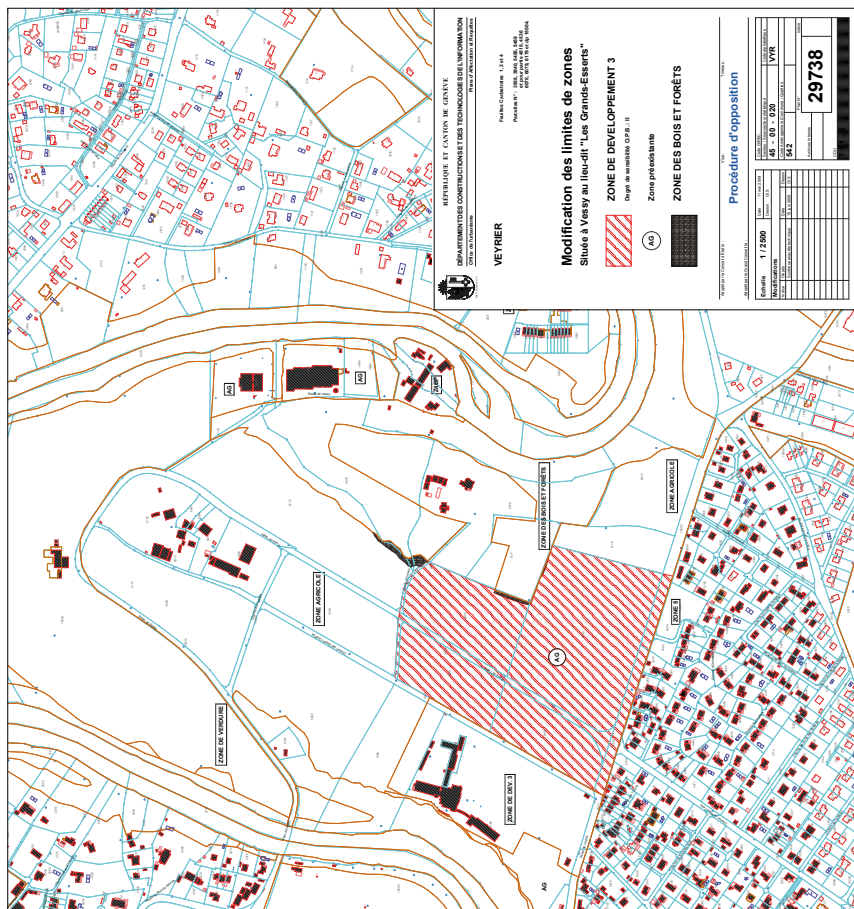
En conformité aux articles 43 et 44 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit, du 15 décembre 1986, il est attribué le degré de sensibilité II aux biens-fonds compris dans le périmètre de la zone de développement 3 créée par le plan visé à l'article 1.

Art. 3 Oppositions

Les oppositions à la modification des limites de zones formées par M. et M^{me} Efthalia et Georgios Koukis, représentés par leur avocat, M^e Bruno Mégevand, ainsi que par l'Association Pro Natura sont rejetées dans la mesure où elles sont recevables pour les motifs exposés dans le rapport de la commission chargée de l'examen de la présente loi.

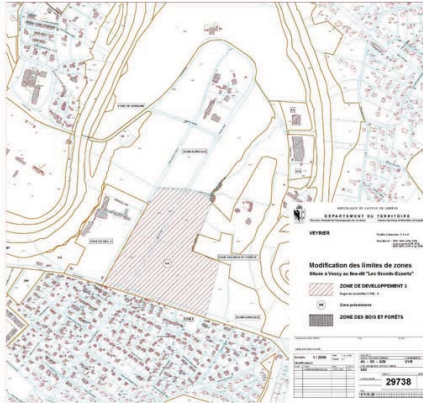
Art. 4 Dépôt

Un exemplaire du plan N° 29738-542 susvisé, certifié conforme par la présidence du Grand Conseil, est déposé aux Archives d'Etat.



MZ 29738 "Vessy – Les Grands-Esserts"

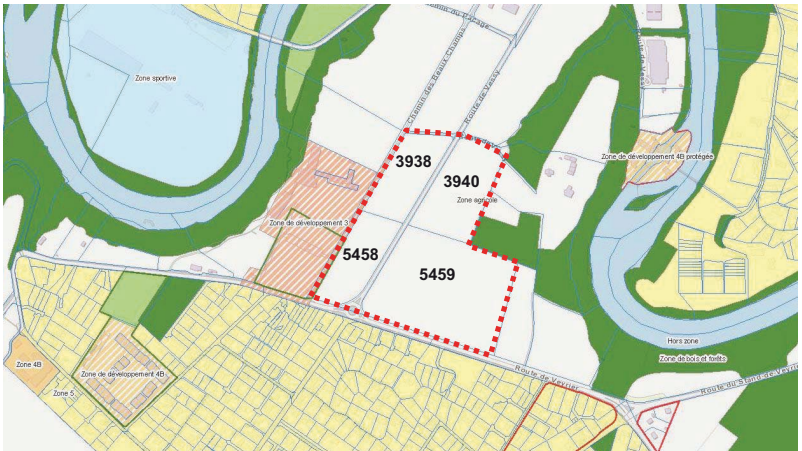
Commission d'aménagement du canton – 23 mai 2012



Département des constructions et des technologies de l'information
Office de l'urbanisme

23.05.2012

Plan de situation et périmètre



Département des constructions et des technologies de l'information
Office de l'urbanisme

23.05.2012

Plan directeur cantonal



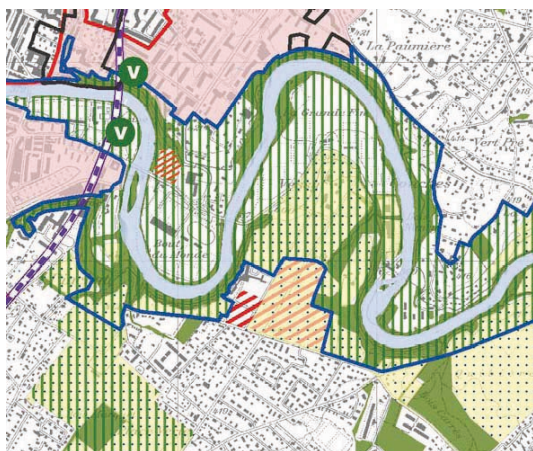
extensions urbaines
sur la zone agricole



sites naturels et
paysagers protégés



pénétrantes de
verdure



Département des constructions et des technologies de l'information
Office de l'urbanisme

23.05.2012

Historique

Etude de faisabilité : 2004

Etudes complémentaires : 2009

Mandats d'étude parallèles (MEP) :

- Préparation et cahier des charges : 2010
- Ateliers 1, 2 et 3 : 2011
- Rapport et recommandations : décembre 2011

Modification des limites de zones (MZ) :

- Etablissement des documents et consultation : 2009
- Enquête publique : octobre 2009
- Préavis du conseil municipal : novembre 2011
- Procédure d'opposition : avril-mai 2012



Département des constructions et des technologies de l'information
Office de l'urbanisme

23.05.2012

Programme et densité

Surface périmètre MZ : 12,72 hectares

Surface des parcelles : 11,45 hectares

Surface nette des terrains : 10 hectares

(déduction surface réservée pour l'école et lisière de la forêt)

Indice d'utilisation du sol : 1,2

Surfaces brutes de plancher (SBP) : 120'000 m²

Programme MEP :

- y compris +10% haut standard énergétique
- 120'000 m² logements (env. 1200 logements)
- 5 à 10'000 m² activités + 2'000 m² commerces
- 1 groupe scolaire



Département des constructions et des technologies de l'information
Office de l'urbanisme

23.05.2012

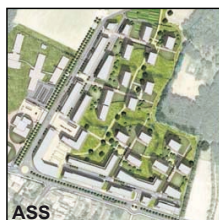
Mandats d'étude parallèles

Propositions des 4 équipes mandataires :

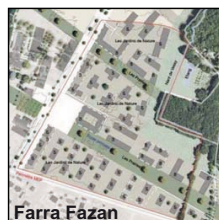
-Vérification et formalisation du programme

-Composition urbaine des espaces publics et paysagers

- Intégration des aspects de mobilité et d'environnement



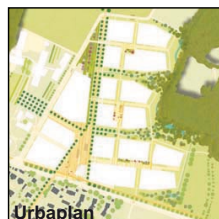
ASS



Farra Fazan



KCAP



Urbaplan



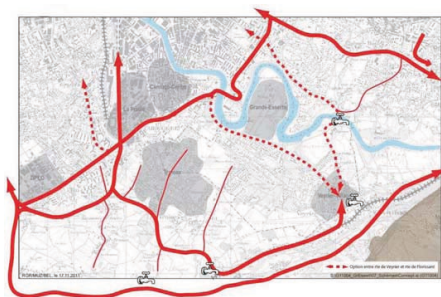
Département des constructions et des technologies de l'information
Office de l'urbanisme

23.05.2012

Concept de mobilité

Transports individuels motorisés :

- Report des flux de transit sur les voies encadrantes (Genève sud, autoroute)
- Maintien de l'accessibilité à Veyrier



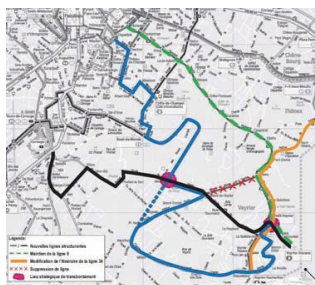
Département des constructions et des technologies de l'information
Office de l'urbanisme

23.05.2012

Concept de mobilité

Transports collectifs :

- Réseau TC performant reliant les principales zones d'emploi et les noeuds d'échange (CEVA, tramway) : deux lignes structurantes Veyrier - Carouge et Veyrier - Hôpital



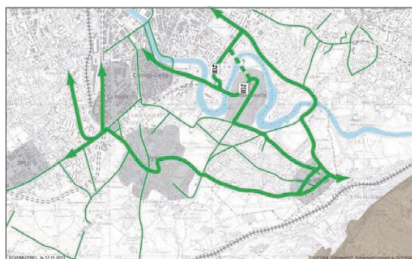
Département des constructions et des technologies de l'information
Office de l'urbanisme

23.05.2012

Concept de mobilité

Mobilité douce :

- Réseau continu reliant les Grands Esserts aux quartiers voisins
- Mesures d'amélioration : ascenseur entre Vessy et Bout-du-Monde, remonte-pente pour vélos entre Bout-du-Monde et Champel



Département des constructions et des technologies de l'information
Office de l'urbanisme

23.05.2012

Etapes de réalisation

Accords entre l'Etat de Genève et la commune de Veyrier
mai 2012

Phase 1 : 80'000 m2 SBP

- Etape 1 : fin 2016/début 2017 – fin 2020
- Etape 2 : début 2020 – fin 2023
- Etape 3 : début 2023 – fin 2026

Phase 2 : 40'000 m2 SBP

- > 2030



Département des constructions et des technologies de l'information
Office de l'urbanisme

23.05.2012

Suite des études et procédures

Mandat de maîtrise d'oeuvre urbaine

- Elaboration du projet : urbanisation – mobilité – environnement
- Définition des périmètres des étapes de réalisation
- Intégration des aspects fonciers et financiers

Déroulement :

- Appel d'offres : été 2012
- Démarrage des études : automne 2012
- Image directrice sur l'ensemble du périmètre : début 2013
- Etudes de projet pour la première phase : 2013
- Premier PLQ, élaboration et procédure : 2014-2015



ANNEXE 2

AUDITION DE
L'ASSOCIATION DES DEUX CHEMINS (A2C)

AUPRÈS DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE
DU GRAND CONSEIL DE L'ÉTAT DE GENEVE
« COMMISSION D'AMÉNAGEMENT DU CANTON »

MERCREDI 23 MAI 2012

Déclassement du périmètre au lieu-dit
les Grands-Esserts à Vessy (Commune de Veyrier)
Projet de loi 10925

Création d'une zone de développement 3
et de deux zones de bois & forêts

Nicolas Buchel, prés. nicolas.buchel@bluewin.ch
Michel Deferne michel.deferne@span.ch
Christian Roch chroch@sunrise.ch



Photo Manuel Fauslino

Les Grands Esserts à Veyrier
Mandat d'études parallèles (MEP) étape 1

Présentation publique du 11 mai 2011 à la population de Veyrier

en présence de M. Mark Muller,
président du Conseil d'Etat, chargé du DCTI

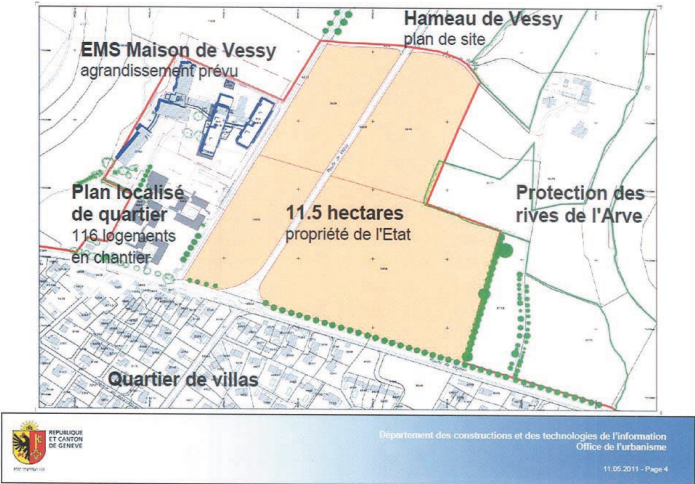
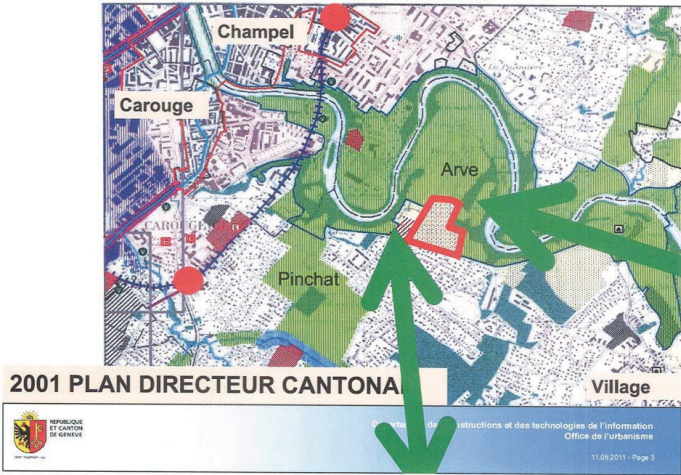


TABLE DES MATIÈRES

1. Présentation de l'Association
2. Options & interventions de l'A2C sur le projet d'urbanisation des Grands-Esserts
3. Positions de la Commune de Veyrier
4. Problématique du trafic routier
5. Problématique des investissements financiers
6. Actions futures de l'A2C concernant l'urbanisation des Grands-Esserts
7. Conclusion

Association des deux chemins
Chemins des Halliers et d'Orjobet - Vessy

5

PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION

1. **L'Association des deux chemins (A2C)** réunit 30 propriétaires de villas situées aux chemins des Halliers et d'Orjobet, à Vessy. Ce dernier chemin accède directement à la route de Veyrier à l'endroit où devrait être géré le trafic venant des Grands-Esserts
2. **L'Association, existante depuis de nombreuses années, a pour but de :**
 - regrouper et résoudre les problèmes communs à tous les habitants du lotissement (voirie générale, achats groupés, règles de bon voisinage, etc.)
 - participer avec d'autres associations et les Autorités communales au développement harmonieux du Plateau de Vessy
3. **L'A2C a créé et maintient régulièrement le dialogue avec les autres associations de quartier (AIV & AIP) et les Autorités communales de Veyrier**

Association des deux chemins
Chemins des Halliers et d'Orjobet - Vessy

6

OPTIONS & INTERVENTIONS DE L'A2C SUR LE PROJET D'URBANISATION DES GRANDS-ESSERTS (I/II)

1. **Accord sur la nécessité de construire**
2. **Opportunité relative du site des Grands-Esserts**
si concertation Commune/Etat/Riverains, en complément à la couronne villageoise
3. **Interventions régulières auprès de la Commune**
A2C a pris des initiatives, au plan communal, pour éviter la politique de la chaise vide communale auprès de l'Etat
4. **Demandes formelles de dialogue/concertation/partenariat de l'A2C avec l'Etat**
Refus répétés de la part de M. Mark Muller (ancien Conseiller d'Etat DCTI)

**Priorité absolue de résoudre
le problème majeur de la mobilité
en amont de toute urbanisation**

*Association des deux chemins
Chemins des Halliers et d'Orjobet - Vessy*

7

OPTIONS & INTERVENTIONS DE L'A2C SUR LE DÉCLASSEMENT ET L'URBANISATION GRANDS-ESSERTS (II/II)

5. **Quelques contacts épisodiques avec l'Etat - DCTI**
 - Séance publique à Veyrier avec M. Mark Muller : 11 mai 2011, avec prise de parole de notre Association
 - Tour de table s/MEP du 30 sept. 2011 (présentation de 4 projets)
 - Lettre de l'A2C aux députés du Grand Conseil du 21 nov. 2011 (corriger les inexactitudes dans l'exposé des motifs PL10925)
6. **Propositions et actions concrètes A2C auprès de la Commune,**
=> Délibération du Conseil municipal de Veyrier du 15 nov. 2011
800 logements, mobilité, intégration au site, échelonnement urbanistique et financier 2020-2025, logements communaux, infrastructures communales, aspects financiers, etc.
7. **Consultation de la Commune et dialogues avec les associations de quartier concernées sur un projet d'accord**

*Association des deux chemins
Chemins des Halliers et d'Orjobet - Vessy*

8

POSITIONS DE LA COMMUNE DE VEYRIER

1. **Evolution de la position des autorités communales :**
 - de la priorité de la Couronne Villageoise (cf. Plan directeur communal) ... à l'acceptation progressive d'une urbanisation supportable au lieu-dit les Grands-Esserts
 - « Bras de fer Etat de Genève & Commune de Veyrier »
2. **Séance du Conseil municipal du 15 novembre 2011 :**
 - Préavis favorable (19 oui, 5 abst. **0 non**) au projet de loi du déclassement **mais assorti de 8 conditions** (cf. délib. CM)
3. **Dialogue Commune & M. Longchamp : négociations & accord**
 - Participation très proactive et constructive (!) Etat / Commune
4. **Accord formel - Conseil d'Etat & Commune du 3 mai 2012 :**
 - Eviter les oppositions au déclassement (Commune, Ass., River.)
 - Conditions (surface constructible 2017-2026, mobilité)
 - Gabarits adaptés au site exceptionnel de Vessy
Urbanisation progressive (éventuellement totale dès 2030)
5. **En bref, un accord « Win-Win » pour Etat, Commune, A2C**

9

Association des deux chemins
Chemin des Halliers et d'Orjobet - Vessy

PROBLÉMATIQUE DU TRAFIC ROUTIER

1. Le **trafic actuel** sur plusieurs tronçons de routes à Veyrier est **saturé** (comme le DCTI a pu le constater lors de ses relevés), essentiellement **en raison du trafic frontalier très important**
2. Secteur « route de Veyrier entre le Stand-de-Tir et toute la descente jusqu'au SAN » déjà saturé à certaines heures
3. Et c'est là que le trafic additionnel des Grands-Esserts se déversera en direction de Carouge - Champel - Veyrier
4. Conséquence : **tout transport public actuel et futur** (cadences plus élevées des bus, nouvelle ligne, etc.) **restera bloqué dans le trafic**. Impossibilités partielles de créer des voies de bus en site propre (topographie du site). Créativité en mobilité (télécabine !)
5. **Urgence d'une nouvelle desserte routière : Genève-Sud**

10

Association des deux chemins
Chemin des Halliers et d'Orjobet - Vessy

CIRCULATION SUR LA ROUTE DE VEYRIER À 8:00



Association des deux chemins
Chemins des Hailliers et d'Orjobat - Vessy

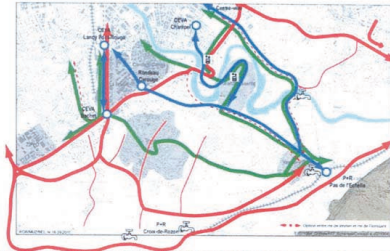
11

CIRCULATION SUR LA ROUTE DE VEYRIER À 17:30 LE 22 MAI 2012



12

PROBLÉMATIQUE DU TRAFIC ROUTIER



- Concept visant une protection des territoires avec un report des flux de transit sur les voies encadrantes (Ge sud, autoroute) en maintenant une bonne accessibilité pour les veyrines vers les principaux pôles d'emploi.
- Concept permettant de relier la commune aux principales zones d'emploi et nœuds de TC (liens avec le CEVA, le tramway) à l'aide d'un réseau performant.
- Concept au service d'un réseau structurant à même de relier les deux entités de Veyrier (centre villageois et les Grande-Esserts) et de fournir des itinéraires continus vers les principaux générateurs de déplacement.

13

PROBLÉMATIQUE DES INVESTISSEMENTS FINANCIERS

1. Un projet de l'ordre de 1'200 logements nécessite à notre avis des **investissements très importants pour une commune**, de l'ordre CHF 100 millions au moins (cf. « Communaux d'Ambilly »)
2. **Incompatibilité actuelle de tels investissements avec le budget communal** : priorité engagée pour le projet Grand-Salève, 85 mios
3. **Partenariat financier Etat / Commune : à réformer, mettre sur pied** : pour rappel ... le dicton : « qui commande paie ! »
4. **Urbanisation progressive = fiscalité communale progressivement supportable**

14

ACTIONS FUTURES DE L'A2C CONCERNANT L'URBANISATION DES GRANDS-ESSERTS

1. Rester en permanence **attentive à l'évolution du projet** (déclassement, mobilité, PLQ, etc.)
2. Force de **propositions et maintien du dialogue** avec les autorités communales et cantonales
3. **Partenariat** nécessaire pour une **urbanisation adaptée au site et intégration réussie des nouveaux habitants** (éviter à tout prix une cité-dortoir)
4. **Soutien prioritaire aux propositions communales** relatives à une urbanisation progressive et supportable des Grands-Esserts

Association des deux chemins
Chemins des Halliers et d'Orjobet - Vessy

15

CONCLUSIONS

- Remerciements de l'A2C d'être auditionnée
- Importance des consultations, informations régulières, partenariats à divers niveaux
- Construire lucidement, sans ignorer les vrais problèmes ... et ainsi éviter les blocages institutionnels inutiles !
- Collaboration constructive (!) de l'A2C pour aider à résoudre « plus rapidement » la crise du logement

MERCI DE VOTRE ATTENTION

Association des deux chemins
Chemins des Halliers et d'Orjobet - Vessy

16

POINTS DE VUE



Secrétariat du Grand Conseil

M 2098

*Proposition présentée par les députés :
M^{mes} et MM. Olivier Norer, François Lefort,
Bertrand Buchs, Christina Meissner et Anne
Mahrer*

Date de dépôt : 6 août 2012

Proposition de motion

Pas de déclassement aux Grands Esserts sans infrastructure de transports publics !

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

- le projet de loi 10925 déposé au Grand Conseil le 23 février 2012 ;
- l'accord du 3 mai 2012 entre la commune de Veyrier et le Conseil d'Etat scellant les modalités du déclassement, fixant principalement un phasage dans la réalisation des logements mais peu de contraintes en matière de simultanéité entre l'arrivée des premiers habitants et l'offre nouvelle en transports publics ;
- les difficultés importantes de circulation sur les voiries actuelles et le peu d'attractivité d'une simple offre de bus engluée dans le trafic ;
- la faiblesse actuelle de l'offre dans le quartier de Vessy desservi actuellement uniquement par la ligne 41 (Tours-de-Carouge – Petit-Veyrier), offrant une fréquence de 16 minutes minimum aux heures de pointe et sans lien direct vers le centre-ville ;
- l'augmentation prévisible de la circulation automobile dans le secteur de Vessy, tant que les mesures routières de délestage et les infrastructures de transports publics ne sont pas construites ;
- les projets peu convaincants présentés par le canton pour améliorer la desserte en transports publics du secteur, tablant, à l'arrivée des premiers habitants seulement, sur une augmentation de la fréquence de la ligne 41

et sans réalisation d'une infrastructure véritable de transports publics ou régulation ad hoc des flux automobiles ;

- les grandes difficultés physiques d'implantation d'une voie réservée de transports publics, sur le chemin de Pinchat (actuelle ligne 41) ou sur la route du Bout-de-Monde (prolongement ligne 3), garantissant fiabilité et attractivité aux lignes aboutissant à Vessy ;
- les remarques ou oppositions subséquentes signalées par les diverses associations actives dans le dossier sur la faiblesse prévue de l'offre de transports publics ;
- l'image directrice du nouveau quartier prévue pour début 2013 ;

invite le Conseil d'Etat

- à planifier et mettre en œuvre, à l'arrivée des premiers habitants dans la zone déclassée par le PL 10925, des tracés et infrastructures de transports publics, en site mixte là où l'état de la circulation le permet et en site propre là où la congestion du trafic l'impose, afin d'offrir une vitesse commerciale adéquate et performante ;
- à réserver au plus tôt les terrains et voiries nécessaires à ces infrastructures ;
- à étudier, en conséquence, également, le prolongement de la ligne de trolleybus 7 de l'Hôpital à Vessy et ultérieurement Veyrier, en passant par la gare RER de Champel-Hôpital, les quartiers de la Roseaie et de la Fontenette, non connectés au centre-ville, et le Bout-du-Monde ;
- à fluidifier la circulation de manière globale dans le secteur, pour l'arrivée des premiers habitants, afin de dégager en amont par les moyens nécessaires tout trafic de transit perturbateur de la mobilité dans ce quartier ;
- à garantir des infrastructures de mobilité douce continues, utiles tant au trafic pendulaire qu'à la balade dominicale, très présente à Vessy.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Plusieurs débats récents sur des déclassements de grands périmètres de zones villas ou agricoles en vue de réalisation de logements ont souligné la nécessité majeure de réaliser conjointement les immeubles et les infrastructures de transports publics, afin de garantir le « bon réflexe transports » et minimiser les efforts des collectivités publiques pour assurer postérieurement le transfert modal une fois que les habitudes de transports sont prises.

Les déclassements récents des Cherpines, Vergers, Communaux d'Ambilly, pour ne citer que ces quelques exemples, ont tous inclus un volet transports publics ambitieux (trams ou trolleybus) garantissant une offre de qualité, à l'arrivée des premiers habitants. Outre l'intérêt en termes de mobilité, la réalisation simultanée d'une infrastructure de transports publics a aussi été comprise par l'autorité comme un moyen de limiter les rejets des projets, pour causes de lacunes en matière de circulation, de charges nouvelles sur les voiries, déjà rarement exemptes de trafic à l'heure actuelle.

La Constituante, d'ailleurs, dans sa version finale, a bien compris cette opportunité nouvelle de mieux marier urbanisation et transports puisqu'elle a inscrit, dans son projet, l'article 192 suivant sur les infrastructures : *« La conception et la réalisation des voies de communication, des infrastructures de transport public et de mobilité douce accompagnent les projets de constructions dédiés au logement, à l'emploi, au commerce et aux loisirs. »*

Dans le cas du déclassement et de l'aménagement prévu aux Grands Esserts, il est pour le moins surprenant que le Conseil d'Etat n'ait pas encore présenté un calendrier de réalisation d'une infrastructure de transports publics performante et simultanée à l'arrivée des premiers habitants, annoncée pour fin 2016 / début 2017.

La seule piste avancée dans le cadre des présentations faites à la Commission d'aménagement et comprises dans les rapports sur le PL 10925, consiste à améliorer dans un premier temps la fréquence de la ligne de bus 41, notoirement engluée dans le trafic et dans un second temps seulement, bien après l'arrivée des premiers nouveaux habitants, à prolonger les infrastructures de la ligne de trolleybus 3 de Crêts-de-Champel à Vessy via la route du Bout-du-Monde. Ultérieurement, depuis Les Grands Esserts, la ligne remplacerait l'itinéraire actuel de la ligne 41, entre Vessy et le

Petit-Veyrier, et zigzaguerait géographiquement dans Vessy, Pinchat et Veyrier, le plus souvent le long de chemins à caractères vicinaux.

Tant le calendrier de réalisation que l'itinéraire prévu de l'infrastructure de transports publics indique que le projet proposé ne paraît pas viable, si l'on veut obtenir un transfert modal à coûts acceptables à l'arrivée des premiers habitants. Sachant que la ligne 3 offre un trolleybus toutes les 4 minutes aux heures de pointe, le plateau de Vessy, même avec l'urbanisation prévue par Les Grands Esserts et la prolongation sur Veyrier, ne pourrait économiquement justifier un tel niveau d'offre et les véhicules risqueraient, soit de ne pas faire le plein de passagers, soit, en cas d'échec du projet, de ne jamais circuler.

C'est pourquoi, en premier lieu, il est important d'obtenir une prolongation d'une infrastructure de transports publics, certes la plus directe possible, mais surtout utilisant des axes où la circulation est modérée et où des voies réservées ou en site propre sont possibles, tout en garantissant un niveau d'offre adéquat. Permettre la fluidité d'une ligne, c'est viabiliser son offre.

Aux yeux de plusieurs commissaires, notamment carougeois, la prolongation de la ligne 7 depuis l'Hôpital permettrait au mieux de réaliser cet objectif, car, entre la rue de la Roseraie, le pont de Fontenette, la route de Vessy et la route de Veyrier, les conditions de circulation et d'adaptations éventuelles du réseau routier sont adéquates et, respectivement, possibles.

Ce nouvel axe diamétral permettrait de plus une amélioration bienvenue de la desserte pour les quartiers de la Roseraie et de la Fontenette, respectivement, sur la Ville de Genève et la Ville de Carouge. Cette desserte améliorerait de surcroît la rentabilité interne du projet d'infrastructure, en multipliant les pôles d'intérêt.

De même, le bassin versant de la gare RER de Champel-Hôpital en serait élargi avec un minimum d'investissement global.

Enfin, l'achèvement des travaux du CEVA dans le secteur coïnciderait aussi avec la mise à disposition sur la route de Veyrier à moindre frais de voies pour les transports publics, actuellement occupées par les zones de chantier.

Pour ces raisons, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver bon accueil à cette motion.