

Date de dépôt : 29 novembre 2010

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 du Grand-Saconnex (création d'une zone de développement 3 située entre le chemin Auguste-Vilbert et l'Ancienne-Route)

Rapport de M. François Haldemann

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission d'aménagement du canton, sous la présidence de M. Michel Ducret, a examiné ce projet de loi lors des séances des 15 et 29 septembre et 6 et 13 octobre 2010.

Ont pris part aux travaux de la commission : M. Mark Muller, conseiller d'Etat chargé du DCTI, Mme Saskia Dufresne, secrétaire générale adjointe (DCTI), M. Jacques Moglia, attaché de direction, DGAT (DCTI) et M. Jean-Charles Pauli, secrétaire adjoint, secteur des affaires juridiques, DGAT (DCTI).

Les procès-verbaux des séances ont été tenus avec exactitude par M^{me} Kasser-Sauvin et MM. Riedi, Vuilleumier et Binz. Qu'ils en soient vivement remerciés.

Séance du 15 septembre 2010

Présentation du projet par l'administration

Le président demande un bref rappel de la situation. On nous présente le projet, situé dans le périmètre « Morillons-Parc », lequel a fait l'objet de deux demandes de renseignement qui ont été préavisées favorablement. Sont concernés par la modification des limites de zones : un ensemble de commerces (zone 4B) qui seront remplacés par des logements (8 duplex), et

le centre du parc (zone 5) qui proposera un bâtiment de 8 étages comprenant une cinquantaine de logements. Sur le pourtour du parc, de petits immeubles datant des années 60 sont déjà construits.

On nous précise que ce projet est conforme au plan directeur cantonal qui préconise une densification. Tous les éléments souhaités par la commune ont été intégrés au développement du projet (circulation, cheminements piétonniers, perméabilité du parc, etc.) ; le nouveau bâtiment au cœur du parc sera raccordé au sous-sol existant ; un projet de PLQ a été établi et une étude-traffic, suivie par la DGM, a été menée ; enfin, que le plan de modification des limites de zones et le projet de PLQ ont été préavisés favorablement par le CA de la commune du Grand-Saconnex.

M. Moglia rappelle que lorsque le Conseil d'Etat avait auditionné la commune du Grand-Saconnex à la suite du premier préavis négatif, une étude permettant de résoudre la question du trafic avait été entamée par la commune avec l'appui de la DGM. Dans un premier temps, il n'y avait pas eu d'accord, ce qui avait conduit la présente commission à suspendre l'examen du dossier à la fin de la dernière législature. Depuis, la DGM a établi les modalités d'un accord qui aujourd'hui donne satisfaction aux deux entités (cf. lettre du 12 juillet 2010 de la commune du Grand-Saconnex à la DGM).

Il précise aussi qu'il s'agit d'un train de mesures techniques sur le traitement de la circulation dans les secteurs avoisinants et il en fait l'inventaire. Il ajoute que des échéances ont été fixées, que certaines mesures ont déjà été prises ou sont en cours et que l'ensemble de ces mesures seront confirmées prochainement par écrit. La commune pourrait donc retirer l'opposition faite dans le cadre de la procédure.

Une députée (Ve) constate que d'importants efforts sont entrepris en vue de fluidifier le trafic, très important dans ce secteur et constituant un souci majeur de la commune du Grand-Saconnex.

M. Moglia ajoute que l'apport en trafic dû à la réalisation de ces nouveaux immeubles ne serait pas considérable (de l'ordre de 200 à 300 mouvements par jour pour 50 à 60 logements), ce qui avait dans un premier temps donné lieu au préavis favorable de la DGM, dans la mesure où, étalé sur la journée, ce surcroît est très faible (10 à 20 véhicules par heure, hormis aux heures de pointe).

Il indique que l'afflux de trafic au Grand-Saconnex est dû aussi aux nouvelles constructions qui sont en cours à plusieurs endroits de la région (France, Collex-Bossy, etc.) et qui ont fatalement une incidence sur les voies de circulation de la commune. Ainsi, certaines des mesures proposées

dépassent largement le périmètre du changement de zone et la régulation du trafic à 500 m ou 1 km plus loin permettra de trouver une solution d'ensemble.

A la demande de savoir si une surélévation des immeubles existants a été envisagée, M. Moglia répond que ces bâtiments relativement modestes, qui constituent un témoignage des années 60 et ont un certain intérêt sur le plan architectural, n'ont pas la structure permettant de les surélever de manière importante.

Un député (MCG) indique, par rapport à la loi sur la hiérarchie du réseau routier, que sauf erreur l'Ancienne-Route est classée route primaire. Un long débat avait eu lieu à la Commission des transports à ce sujet puisque la population locale exprimait son ras-le-bol par rapport à cet axe saturé. Il reste perplexe quant aux solutions trouvées.

M. Moglia répond que selon la présentation faite par la commune du Grand-Saconnex l'an dernier, le trafic sur l'Ancienne-Route n'est pas considérable (environ 2500 véhicules par jour, contre 20 à 22 000 sur la route de Ferney).

Le Président ajoute que 2500 véhicules sur une petite route de village est ressenti comme important et qu'une bonne partie de ces problèmes de circulation pourraient être résolus lorsque la route des Nations sera réalisée.

Le Président ajoute que le PLQ est prêt, mais qu'il ne peut pas être adopté tant que le déclassement n'a pas été voté.

A la demande de savoir si l'impact qu'auraient ces mesures de circulation sur les TPG a été étudié, M. Moglia répond qu'après avoir consulté M. Ferey, il semblerait que ces mesures n'auraient pas d'incidence prévisible, notamment parce que la gestion des carrefours ne porte pas sur l'axe emprunté par les TPG.

Un député (S) demande si 50 nouveaux appartements sont suffisants et si leur typologie est connue.

M. Moglia répond qu'en prévision de l'établissement du PLQ, des esquisses de typologie ont été faites afin de prouver que le futur bâtiment peut accueillir un programme qui fonctionne. Mais celui-ci doit encore être établi avec l'Office du logement et il est fort probable qu'un maximum de petits logements seront prévus.

A la demande de savoir si une étude d'impact a été faite à propos du parking pour les 200 logements existants et les 50 nouveaux, et si le nombre de places supplémentaires est connu, M. Moglia répond par l'affirmative, le dossier datant d'avant la modification de l'ordonnance fédérale, qui prévoyait

à l'époque une étude d'impact quand le seuil des 300 unités était dépassé, alors qu'aujourd'hui ça ne serait plus nécessaire. Quant au nombre de places, il est régi par le taux usuel préconisé par le règlement sur le stationnement.

M. Moglia rappelle que le règlement sur le stationnement laisse la possibilité de restreindre le taux de places de 20%, notamment s'il y a des logements d'utilité publique (ce qui ne sera pas le cas pour ce projet), et de le restreindre encore davantage s'il y a un plan de mobilité faisant l'objet d'un contrat entre les diverses instances concernées.

Un député (L) se demande s'il n'y aurait pas une opportunité de rajouter, sur le PLQ, un voire deux étages aux constructions existantes, ce qui permettrait de s'approcher d'une densité de 1 ou 1.2 (aujourd'hui 0.73). Il ajoute que de nombreux propriétaires sont confrontés aujourd'hui au problème de la démolition/reconstruction du parc immobilier des années 50 et estime que, dans le cadre du potentiel d'un quartier, il serait opportun de leur donner la possibilité, à terme, de densifier les parcelles en envisageant une reconstruction partielle et progressive.

M. Moglia indique qu'une modification de la zone (actuellement 5) permettrait de modifier le gabarit des immeubles existants.

S'agissant des places de stationnement, il indique que le total prévu est de 289 (216 existantes et 73 nouvelles). Une étude d'impact avait indiqué que le nombre était en-dessous des seuils, mais proche des anciens seuils.

Un député (Ve) indique que la présentation des mesures de circulation a été bien appréciée, mais qu'elle est difficile à suivre sur le plan des incidences. Au vu de la problématique importante du trafic à l'origine des oppositions, il suggère que la DGM soit auditionnée à ce sujet, ce qui permettrait de se faire une idée plus précise en vue du vote.

Un député (UDC) propose que le PL soit gelé en attendant un courrier formel de la commune et de son éventuel retrait d'opposition au PL.

M. le conseiller d'Etat Muller indique qu'une telle garantie n'est pas possible, le retrait de l'opposition par la commune ayant été donné oralement. Il ne voit pas d'objections à ce qu'un collaborateur de la DGM vienne présenter le détail des mesures

Le Président met aux voix l'audition de la DGM :

Pour : 9 (2 S, 3 Ve, 1 PDC, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : -

Abst. : 5 (2 R, 3 L)

Séance du 29 septembre 2010

Audition de M. Yves Delacrétaz, directeur général, et de M. Jean-Baptiste Ferey, ingénieur, DGM

Le président souhaite la bienvenue à M. Delacrétaz et M. Ferey pour les auditionner sur les oppositions relatives au PL 10517, notamment celle de la commune pour cause de problèmes de circulation. La commission a d'ailleurs appris que ces divergences semblent avoir été levées. La commission souhaite donc connaître la situation actuelle et savoir quelles sont les mesures prises.

M. Delacrétaz signale que la présentation du jour reprend celle qui a été faite auprès de la commune du Grand-Saconnex le 22 juin dernier.

M. Delacrétaz fait un rappel historique. Tout d'abord, selon la carte hiérarchique fonctionnelle du réseau, l'Ancienne-Route est une rue de desserte de quartier. Or, il est connu qu'elle est utilisée aux heures de pointe par des gens qui accèdent notamment aux organisations internationales. Au printemps 2006, la fermeture de cette route a été acceptée à titre d'essai pour voir quelle serait la réorganisation de la circulation. Il informe que cet essai a été catastrophique durant les premiers jours et qu'il a été interrompu au bout de quinze jours en raison de la situation invivable. Il s'en est suivi une convocation des maires des communes concernées, des responsables d'organisations internationales et du canton. Il a alors été décidé de ne plus retenter une telle expérience sans informer ses différents partenaires. Par ailleurs, il peut être établi qu'il serait difficile d'assainir cette situation avant la construction de la route des Nations. En 2008, la commune de Grand-Saconnex a souhaité réexaminer la situation. Cela a été fait avec prudence par rapport à la demande compte tenu de l'expérience. Il a donc été demandé à la commune qu'elle s'organise avec les communes voisines et les organisations internationales. La commune de Grand-Saconnex a alors souhaité entreprendre une étude pour connaître les possibilités avant de prendre des contacts. Ce mandat a alors été confié à des ingénieurs civils par la commune et la DGM a reçu cette étude à la fin de l'année 2009. La DGM a répondu que cette étude n'offrait pas le matériau nécessaire pour se prononcer. Il fallait en effet des analyses complémentaires comme celle des temps de vert.

M. Delacrétaz explique qu'une réunion a eu lieu ensuite au printemps 2009 à la mairie du Grand-Saconnex pour préparer un plan de bataille. Il a ainsi été décidé de poursuivre l'étude, d'y associer Pregny-Chambésy et d'informer les autres partenaires. Une étude complémentaire a donc été réalisée, cette fois par un bureau d'ingénieurs transport, et elle a été

financée par la DGM. Cela a débouché en 2010 sur le fait que les mesures proposées ont convaincu. Maintenant, les conclusions sont apparues mitigées par rapport à la volonté de fermer l'Ancienne-Route, mais elles permettraient tout de même de réduire le trafic d'environ un tiers à la moitié. Il faut d'ailleurs savoir que certaines mesures ont déjà été prises, notamment les temps de vert et que d'autres mesures sont des autorisations de construire. Cela permet donc de soulager la situation.

M. Ferey indique que l'étude a démarré en novembre 2009 avec une rencontre des communes du Grand-Saconnex et de Pregny-Chambésy pour valider le cahier des charges. Pour information, l'Ancienne-Route voit transiter 2500 véhicules par jour, dont 700 véhicules en heures de pointe le matin. Le transit est en effet important sur ce tronçon étant donné que la place de Carantec est en limite de capacité et que le carrefour entre la route de Colovrex et la route de Bois-Brûlé est bien chargé. Cela signifie que l'itinéraire depuis le carrefour de Colovrex est beaucoup plus concurrentiel que le réseau primaire et permettait de gagner cinq à dix minutes par rapport au parcours officiel.

M. Ferey fait savoir que quatre scénarios différents ont été proposés pour analyse afin de savoir comment reporter le trafic sur d'autres itinéraires. Ensuite, une réunion a eu lieu afin d'envisager d'autres scénarios qui ont abouti aux conclusions. Il a ainsi été constaté que l'intégralité du trafic ne pouvait être absorbée par le réseau actuel et aurait comme conséquence un blocage de la place de Carantec, une accentuation de la saturation sur les routes de Ferney et de Colovrex et/ou par l'augmentation conséquente du transit à travers Pregny-Chambessy par l'avenue de la Foretaille. Néanmoins, cela a permis de faire ressortir des mesures pour réduire le trafic sur l'Ancienne-Route.

M. Ferey présente les six mesures prévues. Il s'agit tout d'abord d'empêcher que les véhicules venant du chemin des Pavillons et arrivant au carrefour de la route de Ferney puissent tourner à droite. Cela permettrait une baisse d'environ 200 véhicules qui tournent à gauche pour ensuite revenir par l'Ancienne-Route. La deuxième mesure consiste à empêcher le transit par le chemin de Bois-Brûlé qui est utilisé pour accéder à la route de Colovrex. La troisième mesure est une optimisation de la régulation du carrefour de la route de Ferney avec le chemin du Pommier. La quatrième mesure touche le carrefour de la route de Bois-Brûlé avec la Voie-du-Coin. Il y est prévu un By-pass vélo et une augmentation du temps de rouge. La cinquième mesure concerne le carrefour entre la route de Bois-Brûlé et la route de Colovrex. Le but est de diminuer le temps de vert tout en tenant compte des transports publics qui utilisent le tourne-à-gauche. La septième mesure se situe sur la

route de Colovrex en amont du carrefour de Bois-Brûlé. Il est prévu d'y créer une voie de bus et une bande cyclable qui pourraient être mixtes. Là il serait possible de pénaliser le tourne-à-gauche. La sixième mesure consiste à créer un sens unique pour accéder au carrefour avec le chemin des Pommiers depuis l'Ancienne-Route. La huitième mesure modifie le marquage au carrefour de la route de Bois-Brûlé avec la route de Ferney. Enfin, la neuvième mesure consiste en un complet réaménagement de la place de Carantec.

M. Ferey explique que, au niveau du plan d'actions, les mesures 4 et 5 ont déjà été mises en place et les mesures 1 et 2 seront effectives avant la fin de l'année. La mesure 3 est prévue au début 2011 en raison de contraintes techniques et la mesure 6 au printemps 2011. Quant à la mesure 7, sa réalisation éventuelle est prévue en 2012. Elle est liée à la mesure 8 qui doit être également confirmée. Enfin, la mesure 9 ne peut être mise en œuvre pour l'heure et elle doit être étudiée plus précisément. M. Ferey précise que ce planning a été vu avec la commune.

M. Delacrétaz souligne que la situation n'est pas facile pour l'Ancienne-Route. Il nécessite beaucoup de petites solutions tenant compte de l'effet réseau. Pour autant, il n'est pas possible de savoir si cela permettra à la commune de lever les doutes sur le plan de quartier.

Le président aimerait savoir quel est l'impact du déclassement auquel le département aimerait procéder (PL 10517) sur ces mesures et sur le trafic du périmètre.

M. Ferey pense que cela n'a pas beaucoup d'impact, car le but d'une route de desserte de quartier est précisément de desservir le quartier.

Un député (Ve) revient sur le point 4 des mesures. Il se demande si l'augmentation du temps de rouge ne pourrait pas avoir des incidences sur la traversée piétonne.

M. Ferey estime qu'augmenter les temps de rouge n'est pas forcément bon si cela n'améliore pas la circulation. Il ne faut ainsi pas qu'il y ait des infractions et des problèmes de sécurité. Il faut donc trouver un compromis.

Le même député (Ve) aimerait avoir des précisions sur les mesures à moyen et long termes avec, notamment, le tram prévu sur l'avenue de Ferney.

M. Delacrétaz indique qu'il faut se référer au calendrier pour la réalisation de la route des Nations. Il y a ainsi un point zéro pour sa mise en route, mais le chantier du tram ne pourra commencer qu'à ce moment. Pour le tram, toutes les études pour la demande de concession ont été faites. Celle-ci a toutefois été mise en suspens jusqu'à ce que les travaux puissent être

commencés. En d'autres termes, le projet est en attente du rétroplanning. Pour commencer le dossier d'autorisation de construire, il faut le commencer au début 2012.

Un député (MCG) considère qu'il ne faut pas attendre davantage s'il est possible de diminuer de 300 véhicules la circulation à la place de Carantec. Il ne sait pas qui fait des blocages sur ce point.

M. Ferey précise que, pour aller de l'avant à la place de Carantec, il faut monter un groupe de travail et réaliser une étude de faisabilité. De toute façon, la réalisation de ce carrefour ne sera pas effective avant 2014 même en se mettant au travail demain. Par ailleurs, la commune du Grand-Saconnex n'en fait pas une priorité.

M. Delacrétaz ajoute qu'une étude sera réalisée en 2013 pour le tram. Il faudra étudier la place de Carantec à ce moment. Cet avis est partagé par la commune du Grand-Saconnex.

Un député (S) aimerait savoir quelle part du trafic est imputable aux organisations internationales.

M. Ferey indique qu'une grande partie des utilisateurs de l'Ancienne-Route sont liés aux organisations internationales. En revanche, sur l'axe de Ferney, beaucoup d'utilisateurs vont dans d'autres endroits.

Un député (L) note que le déclassement prévu par le PL 10517 n'aurait pas tellement d'influence sur le trafic. Il se demande dès lors si l'augmentation de la densité sur le périmètre n'aurait pas un impact.

M. Delacrétaz ne connaît pas le nombre de logements prévus. Il faut toutefois dire qu'on observe trois mouvements-voiture par habitant, soit six par logement. Il suffit de multiplier ce dernier chiffre par le nombre de logements. Pour autant, ce qui fait problème aujourd'hui c'est un trafic de transit de 700 véhicules aux heures de pointe du matin. Le remplacer par des mouvements des habitants du quartier semble légitime et ne gêne pas les gestionnaires de la mobilité.

Une députée (L) aimerait avoir directement l'avis de la commune pour voter en connaissance de cause.

M. Moglia indique que la commune du Grand-Saconnex a envoyé un courrier le 12 juillet 2010 auquel l'ADGM a répondu en confirmant les termes de l'accord dans une lettre du 17 septembre 2010. Maintenant, la commission a la possibilité de questionner la commune par écrit ou par une audition de ses représentants.

M. Pauli précise que, concrètement, il existe un acte d'opposition de la commune daté du 9 septembre 2009. Pour aller de l'avant, il serait plus clair de savoir si l'opposition est maintenue ou non.

Un député (Ve) signale que le groupe des Verts s'intéresse non au volume de logements mais à certains signaux, comme l'opposition de la commune et l'absence de mesure pour un transfert modal. Les signaux ne semblent également pas favorables pour réduire la charge de trafic. Il souhaite pour l'instant entendre la commune.

Un député (UDC) relève qu'il existe une opposition formelle de la commune. Il souhaite au moins disposer d'un courrier de la commune, sans quoi il ne pourra pas voter ce projet de loi.

Un député (PDC) confirme que le seul problème subsistant est la position communale. Il faut s'assurer que les propositions sont de nature à lever son opposition. Pour le reste, toutes les conditions sont réunies. Il ne faudrait ainsi pas utiliser ce prétexte pour rechigner sur l'opportunité ou non de construire du logement.

Un député (S) pense que la commission doit lever des interrogations faites dans les oppositions.

Un député (R) est d'accord d'auditionner la commune. Ensuite, une fois l'audition faite et sur la base des explications du jour, il faudra trancher dans l'intérêt général.

Le président met aux voix la proposition de demander la position de la commune du Grand-Saconnex.

Pour : 12 (2 Ve, 2 PDC, 1 R, 1 S, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre :

Abstention : 1 (1 R)

Cette proposition est acceptée.

Séance du 6 octobre 2010

Audition de M^{me} Elisabeth Böhler-Goodship, conseillère administrative, et de M. Jean-Marc Comte, conseiller administratif de la Commune du Grand-Saconnex

M. Comte prend la parole et excuse le maire de sa commune qui n'a pas pu venir. Il rappelle que le projet dont il est question est important et concerne 58 logements. Il signale que le Grand-Saconnex est enthousiaste à l'idée de développer des projets sur son territoire. Il indique qu'un projet de

55 000 m² d'activités et de 45 000 m² de logements, soit 2000 emplois et 450 logements, devant se développer sur le Pré-du-Stand, est en train d'être étudié. Il précise que c'est un projet trop ambitieux, mais qu'il pourrait fournir une solution à la route des Nations. Il évoque ensuite le projet de la Suzette ainsi que le projet entre la route de Ferney et le centre œcuménique qui devrait aboutir à la construction de la première tour du Jardin des Nations. Il précise que ce projet représente 25'000 m² de plancher et 1000 postes de travail. Il déclare qu'il faut encore ajouter à ce paquet de projets le PACA. Il mentionne alors que la région du Grand-Saconnex s'est retrouvée sur la sellette en termes d'aménagement et de transport, en raison de la présence de la gare de Cointrin. Il ajoute que les pressions sont donc importantes et que la commune pourrait être paniquée par tous ces projets. Il signale ensuite que la construction du quartier du Pommier touche à sa fin et qu'il s'agit d'un quartier qui fonctionne bien et qui est exemplaire à plus d'un titre. Il rappelle en l'occurrence que les TPG étaient présents lorsque le premier habitant a emménagé. Il explique alors que la commune s'est penchée sur son plan d'aménagement et qu'elle estime qu'il est nécessaire de prendre le temps pour organiser tous ces projets. Il pense en l'occurrence que toutes les conditions ne sont pas encore réunies pour harmoniser le tout, raison pour laquelle la commune reste opposée au PLQ, notamment à cause de la question du trafic de transit qui traverse le village. Il signale encore que le Conseil administratif s'est rendu compte qu'il y avait une réelle volonté pour régler ce problème. Il précise que la DGM a entamé une nouvelle réflexion mais qu'elle ne donne pas son accord pour la mesure principale qui a été proposée. Il répète que la commune reste donc opposée à ce PLQ comme au changement de limites du plan d'affectation. Il rappelle alors qu'une réunion s'est déroulée avec la FIPOI et qu'au niveau de l'Etat, rien n'est encore fait pour régler ce problème de trafic.

Un député (PDC) demande si la commune a une solution pour réduire le trafic de transit, outre l'option de la route des Nations.

M. Comte répond qu'un cahier des charges a été rédigé pour ce projet, un document qui reprend les différentes remarques qui ont été formulées. Il rappelle encore que la route des Nations est un projet que la commune réclame depuis 1982. Il déclare ensuite que le Conseil administratif s'est rendu compte qu'avec le tram, 14 000 voitures passeraient sur la route de Colovrey mais que rien n'a été fait pour solutionner la question du trafic. Il ajoute que c'est un projet important pour la commune qui a proposé un contre-projet, lequel reprend une variante qui a été proposée il y a cinq ans. Il déclare encore qu'il existe des solutions transitoires et qu'il serait envisageable et équitable de fermer l'Ancienne-Route. Il pense que c'est au

Conseil d'Etat de prendre le taureau par les cornes. Il précise que la DGM est déjà d'accord de limiter les nuisances mais il répète que la question de base est de fermer l'Ancienne-Route au trafic de transit. Il pense qu'il est nécessaire de demeurer responsable et de mener en parallèle le projet de tram et celui de la route des Nations.

Un député (L) demande ce qu'il en est de l'accord entre la commune et le Conseil d'Etat.

M. Comte répond qu'une contre-expertise est en cours sur la jonction à l'autoroute. Il rappelle que la Confédération a demandé que cette jonction soit revue, ce qui serait raisonnable. Il explique alors que l'idée de la commune serait d'équilibrer les activités et les logements. Il rappelle également les velléités de création d'un terrain sportif. Il répète qu'il faut coordonner ces différents projets.

Un député (S) demande ce qu'il en est du courrier adressé à la DGM. Il aimerait l'obtenir compte tenu des différents aspects.

Séance du 13 octobre 2010

Audition de M. Mark Muller, conseiller d'Etat chargé du DCTI

M. Muller fait savoir que le Conseil d'Etat est en mesure de donner un grand nombre d'explications sur l'état du dossier de la route des Nations et de l'échangeur de Ferney.

M. Muller rappelle que le projet de la route des Nations est en travaux depuis de nombreuses années. Un temps important a été consacré à négocier avec la commune, ce qui a engendré des retards. Un accord semblait avoir été trouvé, en particulier sur la couverture de la tranchée entre la route des Nations et l'autoroute. Il précise aussi que le crédit d'étude voté par le Grand-Conseil ne prévoyait pas de tranchée couverte alors que la commune en souhaite une, afin de réduire les nuisances et pour exploiter la surface qui ne serait pas perdue avec une tranchée couverte.

M. Muller informe que des discussions avaient été menées concernant la prise en charge de cette tranchée couverte, aboutissant à un accord de principe sur un financement tripartite entre le canton, la commune et les propriétaires.

M. Muller s'étonne aussi de la position de la commune du Grand-Saconnex, qui lie différents projets avec la réalisation de la tranchée couverte de la route des Nations. La commune s'oppose ainsi aux autres projets prévus dans le quartier, comme le Campus Santé. En effet, la commune a accepté de

participer au jury pour la mise au concours du projet, mais a d'emblée déclaré qu'elle y ferait opposition.

M. Muller déplore ainsi la position irrationnelle de la commune sur tous les projets importants prévus au Grand-Saconnex. La commune pense probablement pouvoir obtenir de cette attitude une monnaie d'échange pour le projet de la route des Nations.

Une députée (Ve) fait remarquer que des projets comme le Campus Santé et les grandes organisations internationales déjà installées accroissent le trafic dans la région. Elle demande si ces organisations internationales sont dotées de plans de mobilité.

M. Muller répond qu'il y a bien une tendance à créer des plans de mobilité au sein des organisations internationales.

Un député (PDC) nuance la position de la commune. Il relève qu'il n'a pas perçu d'attitude extrêmement ferme. Les magistrats du Grand-Saconnex ont décrit les grands projets prévus sur la commune, soulevé leurs préoccupations et brossé un tableau légèrement négatif de leur rapport avec l'Etat, en particulier avec la DGM. Il rappelle que de nombreuses communes du canton sont en grief avec la DGM. Il réclame plus d'écoute et une position moins ferme et technocratique de la part de la DGM et appelle au dialogue entre les parties.

M. Muller comprend la position des magistrats communaux. Il s'étonne néanmoins des propos de M. Comte car de nombreux efforts de dialogue et d'écoute ont été effectués. Il ajoute que le projet doit aller de l'avant et que des années ont été perdues par souci de concertation avec la commune. Certaines estimations et projections de trafic ne sont plus d'actualité aujourd'hui.

Un député (Ve) s'interroge sur la réalisation du tram de la route de Ferney et de la position du Conseil d'Etat à ce sujet, concernant notamment certains crédits de réalisation qui ont été réduits.

M. Muller répond qu'un signal assez négatif a été donné, mais qu'il n'est pas définitif. Le tram de la route de Ferney est prévu par la loi sur le réseau des transports publics. Lorsque le chantier de la route des Nations débutera, il sera possible de démarrer celui du tram.

M. Pauli ajoute que le génie civil se coordonne avec la DGM qui planifie. La planification du tram a été recalée dans le temps en rapport avec la route des Nations. S'agissant d'une procédure fédérale, les délais pour un chantier de ce type sont de 3 à 5 ans.

Discussion

Un député (MCG) annonce que son groupe est favorable au déclassement de zone. Il rappelle que la création de logements est prioritaire dans le canton.

Un député (Ve) rappelle que le commune du Grand-Saconnex est fortement marquée par le transport car 40% des infrastructures y sont dédiées, mais elle a le sentiment de ne pas être entendue. Elle se trouve prise entre les organisations internationales et le trafic généré par celles-ci. Le groupe des Verts va s'abstenir sur ce projet.

Un député (PDC) explique que son groupe soutiendra un déclassement par souci de cohérence. Il insiste sur une sensibilité accrue dans les relations avec la commune du Grand-Saconnex et les communes en général de la part du canton.

Un député (S) informe que son groupe est également favorable au déclassement. Il insiste pour obtenir le courrier de la commune à la DGM et mentionne qu'il devrait figurer dans le rapport. Il s'abstiendra lors des votes car il ne considère pas avoir tous les éléments pour voter aujourd'hui.

Un député (L) mentionne que son groupe soutient également le projet de déclassement. Il rappelle qu'il faut agir sur deux axes : la densification de la ville et le déclassement de zones agricoles. Il émet le vœu que la commune adhère au projet car il existe un intérêt public prépondérant à créer du logement en ville.

Un député (R) rappelle que le PL 10517 concerne une modification de zone. Il signale que les communes sont souvent réticentes à une densification de leur territoire. C'est le rôle de la Commission d'être garante de l'équilibre de cette densification. Le groupe Radical soutiendra ce déclassement.

Un député (UDC) réitère le soutien de l'UDC à ce projet. Il explique que dans le cadre de ce projet les choses ont été faites dans le mauvais ordre, en créant des logements d'abord et en étudiant les problèmes de mobilité ensuite.

Un député (S) remarque encore que l'intérêt public existe à condition que les logements construits répondent à un besoin de la population. Il espère que le quota des logements LUP est respecté dans le secteur.

M. Muller répond que les pourcentages figurent dans la loi et qu'ils sont respectés dans tous les dossiers.

Traitement des oppositions

A la forme

Par lettre du 22 septembre 2009, complétée le 12 octobre 2009, l'Association Morillons Parc a déclaré former opposition contre le présent projet de loi et le plan n° 29506-534, visé à l'article 1.

Par courrier du 9 septembre 2009, reçu le 11 septembre en Chancellerie, la commune du Grand-Saconnex, représentée par son avocat, M^e Bernard Dorsaz en a fait de même.

Par lettre du 24 septembre 2009, reçue le 30 septembre 2009 en Chancellerie, M. Roland Machenbaum a également déclaré former opposition contre ce même projet.

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. Selon l'art. 35 al. 3 LaLAT, les communes et les associations d'importance cantonale ou actives depuis plus de trois ans qui, aux termes de leurs statuts, se vouent par pur idéal à l'étude de questions relatives à l'aménagement du territoire, à la protection de l'environnement ou à la protection des monuments, de la nature ou des sites ont qualité pour recourir.

L'art. 33 al. 3 let. a LAT² prescrit que les cantons doivent reconnaître aux recourants un droit d'agir au moins aussi étendu que celui dont bénéficient les auteurs d'un recours en matière de droit public au Tribunal fédéral. Pour rappel, en ce qui concerne le recours en matière de droit public, il suffit que le recourant invoque un intérêt digne de protection, juridique ou pratique. Il doit toutefois se trouver dans un rapport particulièrement étroit avec l'objet du litige et être atteint plus que quiconque ou que la généralité des administrés³.

L'intérêt digne de protection doit être personnel et peut être juridique ou de fait. Le recourant doit être touché dans une mesure et avec une intensité plus grande que la généralité des administrés et l'intérêt invoqué – qui n'est pas nécessairement un intérêt juridiquement protégé, mais qui peut être un

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 fédérale sur l'aménagement du territoire, du 22 juin 1979 (RS 700 ; ci-après LAT)

³ ATF 104 I b 245

intérêt de fait – doit se trouver, avec l'objet de la contestation, dans un rapport étroit, spécial et digne d'être pris en considération. Il faut donc que l'admission du recours procure au recourant un avantage pratique et non seulement théorique, de nature économique, matérielle ou idéale. Ces exigences ont été posées de manière à empêcher l'action populaire⁴. L'existence d'un intérêt digne de protection présuppose que la situation de fait ou de droit du recourant puisse être influencée par l'annulation ou la modification de l'arrêt attaqué, ce qu'il lui appartient d'établir^{5 et 6}.

S'agissant des associations, le Tribunal fédéral a eu l'occasion de préciser qu'il ne suffit pas que les statuts mentionnent la protection de la nature ou du paysage parmi leurs buts pour qu'elles bénéficient de cette qualité. En effet, un but idéal peut parfaitement être poursuivi, mais à titre accessoire, l'objet principal de l'association étant la défense des intérêts de propriétaires et d'habitants d'un lieu donné; dans ce cas, l'invocation du but idéal n'est pas suffisante pour conférer à l'association la qualité pour agir. Elle peut toutefois disposer de cette qualité en tant qu'association de propriétaires. Dans cette dernière hypothèse, les intérêts invoqués doivent être protégés par les statuts de l'association, être communs à une partie importante de ses membres, et susceptibles d'être défendus par une fraction notable d'entre eux^{7 et 8}.

En ce qui concerne les voisins, la jurisprudence a précisé que seuls ceux dont les intérêts sont lésés de façon directe et spéciale ont l'intérêt particulier requis. Cette lésion directe et spéciale suppose qu'il y a une communauté de faits entre les intérêts du destinataire de la décision et ceux des tiers. Les voisins peuvent ainsi recourir contre des règles qui ne leur donnent aucun droit et qui ne sont pas directement destinées à protéger leurs intérêts⁹.

Selon la jurisprudence, le voisin a en principe qualité pour agir lorsque son terrain jouxte celui du constructeur ou se trouve à proximité immédiate¹⁰. Pour qu'un voisin soit touché plus que quiconque, la réalisation du projet litigieux doit lui causer personnellement un préjudice de fait en raison, par

⁴ ATF 124 II 293 cons. 3b p. 304; 121 II 39 cons. 2c/aa p. 43, 171 cons. 2b p. 174; 120 Ib 48 cons. 2a p. 51, 379 cons. 4b p. 386 et les arrêts cités

⁵ ATF 120 Ib 431 cons. 1 p. 433; Pierre Moor, *Droit administratif*, vol. II, 2^{ème} éd., Berne 2002, ch. 5.6.2.1, p. 627

⁶ Cf. ATF du 22.04.2005, 1P.70/2005, cons. 3.2

⁷ ATF du 11.02.2004, Pic-Vert, Association Genevoise pour la Protection des Villas et de leur Environnement c/ DAEL, Tribunal administratif Genève, Ville de Carouge

⁸ ATF 1C_317/2009, du 15.01.2010

⁹ ATA S. du 27.06.2000, B.-M. du 31.03.1998

¹⁰ ATF 112 Ib 170 cons. 5b p. 174

exemple, des nuisances provoquées par l'exploitation¹¹. A notamment qualité pour agir au sens de l'ancien art. 103 let. a OJF¹² (devenu art. 89 al. 1 let. c LTF¹³) celui qui habite à proximité d'une installation, source de nuisances sonores, troublant sa tranquillité¹⁴.

Tel est le cas des voisins qui se trouvent à quelques dizaines ou au plus à quelques centaines de mètres de la parcelle qui supporte une construction à transformer lorsqu'ils peuvent être troublés dans leur tranquillité par le trafic automobile supplémentaire¹⁵.

A la lumière de ces principes, il ne fait pas de doute que la qualité pour agir de la commune du Grand-Saconnex doit être admise. Il en va de même de M. Roland Machenbaum, dans la mesure où celui-ci réside à une distance d'environ 250 m du périmètre du plan n° 29506-534, visé à l'art. 1 du projet de loi querellé, à proximité d'une voie de communication appelée à desservir celui-ci et où cet opposant invoque une augmentation des nuisances sonores dues au trafic induit par les constructions susceptibles de matérialiser les objectifs de ce plan.

Quant à l'Association Morillons Parc, cette organisation apparaît agir davantage comme une association de résidents d'un quartier, comme l'indique son nom, plutôt que comme une association à but purement idéal, au sens de l'art. 35 al. 3 LaLAT précité. Sa qualité pour agir doit dès lors être appréciée selon les critères usuellement applicables en la matière (statuts prévoyant la protection des intérêts des membres, une majorité de ceux-ci devant disposer de cette qualité à titre individuel), plutôt qu'en fonction de ceux fixés par l'art. 35 al. 3 LaLAT précité. Dans la mesure où cette association n'a produit ni ses statuts, ni la liste de ses membres, il est difficile de se prononcer sur la recevabilité. Cette question peut toutefois rester ouverte, compte tenu de la réponse qui sera apportée au fond. Bien qu'adressée au département et non au Conseil d'Etat, comme le prévoit l'art. 16 al. 5 LaLAT, il est encore observé que l'opposition formée par l'Association précitée a néanmoins été formée en temps utile en vertu de l'art. 64 al. 2 LPA¹⁶, puisqu'elle a été adressée à une autorité, certes incompétente, mais dans le délai légal de 30 jours dès la première publication.

¹¹ ATF 110 Ib 398 cons. 1b p. 400

¹² Loi fédérale d'organisation judiciaire, du 16 décembre 1943

¹³ Loi sur le Tribunal fédéral, du 17 juin 2005 (RS 173.110 ; ci-après LTF)

¹⁴ ATF 119 Ib 179 cons. 1c p. 183

¹⁵ ATA N. K. du 24.06.1997; ATA T. du 29.03.1993

¹⁶ Loi sur la procédure administrative, du 12 septembre 1985 (RSG E 5 10 ; ci-après LPA)

Enfin, toujours à la forme, il y a lieu de noter que les oppositions portent sur le même projet de loi et que les motifs invoqués se recoupent en grande partie. Il se justifie dès lors de procéder à une jonction des causes, conformément à l'art. 70 LPA, ce qui n'empêche pas que certains griefs spécifiquement soulevés par certains opposants puissent au besoin être traités de manière distincte.

Au fond

Considérations générales

Au fond, de manière générale, il convient 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 audit PDC et à son concept de l'aménagement cantonal (art. 11A al. 1 LaLAT).

Le PDC, adopté le 21 septembre 2001 par le Grand Conseil et approuvé le 14 mars 2003 par le Conseil fédéral, estime les besoins en logement à 32'000 sur 20 ans, soit au minimum 1'600 logements à construire par année, correspondant à une croissance démographique moyenne de 3'100 personnes par an. La mise à jour 2006 du PDC, approuvée le 28 mars 2007 par le Conseil d'Etat et le 28 juin 2007 par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, n'a pas modifié cet objectif. La fiche du monitoring du PDC n° U1, relative au logement et à la population, état au 24 juin 2009, met cependant en évidence que l'augmentation de la population constatée entre 2000 et 2008 a évolué plus vite que prévu, atteignant le scénario fort de 4'150 habitants en moyenne par an, soit un chiffre beaucoup plus important que le scénario retenu en 2001. Or, la production de logements de 2000 à 2008 (1360 logements en moyenne par an) a été inférieure à l'objectif annuel (1600 logements), le déficit cumulé pour cette période atteignant environ 1500 logements. A noter que l'augmentation de la taille moyenne des logements constatée cette dernière décennie n'a fait en outre que retarder la satisfaction des besoins ; en effet, pour une même surface de plancher planifiée, on réalise aujourd'hui environ 20 % de moins de logements que 10 ans auparavant. Ces facteurs, qui s'ajoutent à une croissance démographique soutenue, expliquent la forte pénurie de logements constatée actuellement.

La situation sur le marché du logement est, en effet, de plus en plus tendue : en 2001, toutes les catégories de logements ont été déclarées en situation de pénurie par le Conseil d'Etat. Le nombre de logements vacants recensés à Genève lors de l'enquête annuelle du 1^{er} juin 2006 est en baisse.

En d'autres termes, après s'être élevé jusqu'à 1,58 % en 1998, le taux de vacance est en chute libre, atteignant 0,23 % en juin 2010, selon les dernières statistiques, étant entendu que le taux de vacance au-delà duquel le marché du logement est considéré comme détendu est, à Genève, de 2,0 %.

Dans un tel contexte, l'adoption de nouvelles zones de développement et leur mise en valeur par l'adoption de PLQ pour permettre de construire des logements est absolument prioritaire. Ces mesures entrent pleinement dans les objectifs de densification retenus par le concept de l'aménagement cantonal du PDC, qui prévoit d'« *utiliser en priorité et de manière judicieuse les zones à bâtir existantes* », ce qui signifie, pour les terrains compris en 5^{ème} zone villas de la périphérie urbaine, de « *densifier les terrains libres qui s'y prêtent par modification du régime des zones* » et, « *dans les cas qui s'y prêtent, créer de nouvelles zones de développement sur certains secteurs déjà bâtis de la zone destinée aux villas* » (chiffre 2.12 du concept).

L'annexe à la fiche 2.03 du schéma directeur cantonal du PDC, qui concrétise le chiffre 2.12 du concept, désigne clairement, dans sa version mise à jour en 2006, le secteur dit « Morillon Parc », sur le territoire de la commune du Grand-Saconnex, d'une surface de 25'373 m², parmi ceux remplissant les conditions fixées par le PDC pour se prêter à une « *densification de la 5^{ème} zone (villas) par modification du régime des zones* ». La carte du schéma directeur cantonal du PDC fait de même, en ciblant précisément la parcelle n° 326, libre de construction et comprise dans le périmètre du plan de zone visé à l'art. 1 du projet de loi litigieux.

Le plan directeur communal (ci-après PDcom) de la commune du Grand-Saconnex, dans sa version adoptée le 18 décembre 2008 par son Conseil municipal, écarte toutefois cette option notamment pour le secteur considéré, en dépit des réserves très claires exprimées par le conseiller d'Etat en charge de l'aménagement du territoire par courrier du 19 novembre 2008. C'est la raison pour laquelle l'arrêté du Conseil d'Etat du 9 mars 2009 approuvant ce PDcom contient, aux chiffres 1 in fine et 2 de son dispositif une réserve précisant que « *les options d'aménagement prévues pour les zones villas...ne sont pas approuvées* », dès lors qu'elles contreviennent au PDC.

En l'espèce, les parcelles qui font l'objet du périmètre du plan n° 29506-534, visé à l'art. 1 du projet de loi litigieux, sont bâties à raison d'un indice d'utilisation du sol de 0,52. Cela est dû à un arrêté du Conseil d'Etat du 10 décembre 1955, qui a exceptionnellement mis une partie de ces terrains au bénéfice des normes de la 4^{ème} zone B, selon une ancienne disposition similaire à l'actuel art. 26 al. 2 LaLAT. En prévoyant de situer désormais ces terrains en zone de développement 3, le projet de loi litigieux

s'inscrit pleinement dans le cadre de la politique de densification différenciée du PDC plus avant exposée.

L'association Morillons Parc objecte que ce projet irait à l'encontre du PDcom de la commune du Grand-Saconnex, au motif que ce dernier ferait état d'un « *souci majeur* ». Ce dernier tiendrait en « *la création d'un réseau piétonnier de parcs, promenades et lieux de rencontres et préconiserait d'établir une politique de l'habitat prenant en compte les aspects sociaux, économiques et environnementaux qui constituent le cadre de vie de la population du Grand-Saconnex* ».

C'est le lieu de préciser ici que le Grand Conseil n'est aucunement lié par l'existence d'un PDcom, à la procédure duquel il n'a d'ailleurs aucunement participé. Il est parfaitement libre de s'en écarter au profit d'une solution « *compatible avec les exigences de l'aménagement cantonal* », aux conditions fixées par l'art. 10 al. 8 3^{ème} phrase LaLAT, à savoir en exposant les motifs qui le conduisent à prendre cette décision¹⁷.

En l'espèce, il est douteux que le plan visé à l'art. 1 du projet de loi querellé consacre véritablement un écart par rapport au PDcom de la commune du Grand-Saconnex. Certes, le concept directeur de ce PDcom retient que le secteur concerné est un « *parc, jardin public existant* », sur lequel passe une « *principale liaison interquartier* ». Le périmètre concerné n'est toutefois pas sis en zone de verdure, mais en zone villas. De même, son incorporation en zone de développement 3 n'est pas nécessairement synonyme de disparition d'un espace de verdure, les plans localisés de quartier (ci-après PLQ) appelés à matérialiser les zones de développement prévoyant souvent des espaces verts et des promenades (cf. art. 3 al. 1 let. b LGZD). C'est d'ailleurs précisément ce que fait le projet de PLQ n° 29507-534, qui suit une procédure parallèle, en prévoyant une petite tour, permettant de limiter l'impact au sol de cette construction et de préserver l'essentiel de la végétation et du parc existants, ainsi que des servitudes de passage public à pied destinées à la promenade, servant de liaison interquartier.

A supposer que tel soit néanmoins le cas, le Grand Conseil considère que l'intérêt cantonal supérieur commande de favoriser l'édification de logements en cette période de grave pénurie en densifiant le territoire afin de réaliser des logements, conformément aux objectifs du PDC plus avant exposés. Ces objectifs d'intérêt cantonal supérieur doivent, dans le cas d'espèce, primer sur les orientations fixées par le PDcom de la commune du Grand-Saconnex en matière d'espaces publics, lequel répertorie le secteur dit « *Morillon Parc* » parmi les espaces verts existants, inclus dans le réseau de parcs et

¹⁷ ATF 1C_447/2009, du 11.03.2010, cons. 2.2

promenades de cette commune. Ils doivent également primer les craintes émises par certains opposants quant à un « *afflux massif de nouveaux locataires* ».

C'est dire que ce grief d'une prétendue non-conformité du projet de loi de modification de zones litigieux au PDcom de la commune du Grand-Saconnex ne saurait faire obstacle à l'adoption de ce projet.

Ceci dit, les opposants avancent, pour l'essentiel, des griefs liés aux nuisances, en particulier sonores, résultant du trafic supplémentaire qui pourrait résulter de l'accroissement du potentiel constructible en cas d'adoption du projet de loi litigieux.

A cet égard, tant le Tribunal fédéral que le Tribunal administratif ont eu l'occasion de préciser à de multiples reprises que la question de l'équipement, du trafic public et privé, tout comme celle de l'étude d'impact sur l'environnement¹⁸, n'est pas déterminante au stade de la planification générale¹⁹. La condition de l'équipement est un préalable indispensable à la délivrance d'une autorisation de construire (cf. art. 22 al. 2 let. b LAT), mais non pas à la création d'une zone. Tout au plus, en zone de développement, les questions d'équipement peuvent au besoin relever des PLQ (cf. art. 13al. 3 LaLAT et 3 al. 2 LGZD).

C'est dire que les griefs soulevés par les opposants, qui ont trait à des éléments qui ne pourront, le cas échéant, être contenus que dans les projets de PLQ appelés à matérialiser les objectifs de la zone sont irrelevants et n'ont pas à être examinés - et ne peuvent d'ailleurs pas l'être - au-delà d'un examen *prima facie*, effectué dans le cadre de la présente procédure. Cette dernière a pour objet l'examen du bien-fondé de la seule modification des limites de zones prévue par le projet de loi litigieux, considérée pour elle-même. Elle ne concerne pas le traitement des griefs portant sur les questions d'équipement et de trafic qui ne pourront être examinées plus avant qu'en fonction des solutions d'aménagement de détail envisagées par un projet de PLQ et surtout des projets concrets qui feront l'objet des autorisations de construire qui en découleront.

Seuls les motifs qui ont spécifiquement trait à la modification litigieuse des limites de zones visée par le présent projet de loi peuvent donc être examinés dans le cadre de la présente procédure. Tel n'est pas le cas,

¹⁸ ATA /793/2005, du 22.11.2005, cons. 7 ; ATF 120 Ib 74, cons. 2

¹⁹ ATA/891/2003, du 02.12.2003, cons. 8 c ; ATF 113 Ia 266, cons. 3c ; ATF 1P.444/2001, du 29.11.2001, cons. 3b bb ; ATF du 11.11.1994 C. c/ Grand Conseil, cons. 4 p. 9 in fine ; ATF du 29.05.1987, paru au JT 1989 I 429

notamment, du motif ayant trait à une prétendue violation de l'art. 9 OPB²⁰, relatif aux nuisances sonores supplémentaires dues à l'utilisation accrue des voies de communication, lequel ne peut être examiné au stade d'une modification des limites de zones. A cet égard, force est encore une fois de constater que les services et instances spécialisés tant en matière de bruit que de trafic ont tous délivré un préavis favorable au plan de zone visé à l'art. 1 du projet de loi litigieux. Les opposants exposent des allégations toutes générales, mais n'avancent aucun argument objectif suffisamment pertinent pour remettre en cause ces préavis, si bien que ces griefs doivent être écartés.

Au demeurant, il convient peut-être de relever que, dans son préavis du 30 janvier 2007 relatif au projet de PLQ n° 29507-534, qui ne fait pas l'objet de la présente procédure et suit une procédure parallèle, le service de protection contre le bruit et les rayonnements non ionisants indique que les valeurs-limites du DS II en matière de trafic automobile (soit 60 dB(A) de jour et 50 dB(A) de nuit) sont actuellement largement respectées (Lr jour = 52 dB(A) ; Lr nuit < 40 dB(A)). Quant au trafic induit par ce projet, il « *ne sera pas perceptible sur les différentes voies de circulation autour du périmètre du PLQ et respectera les VLI* ». C'est dire que ce projet de PLQ, de l'avis de ce service spécialisé, respecte largement l'art. 9 OPB. Certes, encore une fois, ce projet de PLQ ne fait pas l'objet de la présente procédure. Il n'en reste pas moins qu'au stade de l'adoption du plan de zone visé à l'art. 1 du projet de loi concerné, rien ne permet de présumer que l'art. 9 OPB ne pourra pas être respecté ultérieurement.

Enfin, la lutte contre la crise du logement nécessite un effort constant, qui implique que toutes les opportunités de satisfaire l'objectif d'intérêt public cantonal supérieur de densification du territoire soient saisies, y compris celles appelées à se dérouler sur des communes dont le territoire a déjà fait l'objet de telles opérations dans un passé relativement proche. De même, il n'est pas envisageable de subordonner l'adoption du plan de zone litigieux à la résolution de questions, telles la couverture de la route des Nations ou la fermeture de l'Ancienne-Route, qui sont sans rapport direct avec ce plan.

En fin de compte, les objectifs d'intérêt public poursuivis par le projet de loi querellé doivent l'emporter sur les intérêts locaux des opposants, lesquels n'apparaissent pas véritablement lésés par ce projet de loi et ne démontrent pas le contraire à satisfaction de droit.

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

²⁰ Ordonnance sur la protection contre le bruit, du 15 décembre 1986 (RS 814.41 ; ci-après OPB)

Vote

L'entrée en matière pour le PL 10517 est acceptée à l'unanimité : 14 voix pour (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 L, 2 R, 2 MCG, 1 UDC)

En 2^e débat, le titre et le préambule, ainsi que les articles 1, 2, 3 (nouveau levée d'opposition) sont acceptés sans modification par 10 voix (1 S, 2 PDC, 2 L, 2 R, 2 MCG, 1 UDC) et 4 abstentions (1 S, 3 Ve).

En 3^e débat, le projet est adopté à la majorité des voix : 10 pour (1 S, 2 PDC, 2 L, 2 R, 2 MCG, 1 UDC) et 4 abstentions (1 S, 3 Ve).

La commission propose de traiter cet objet aux extraits.

Mesdames et Messieurs les députés, au vu de ce qui précède, la majorité des membres de la Commission d'aménagement du canton vous propose d'accepter ce projet.

Projet de loi (10517)

modifiant les limites de zones sur le territoire de la commune du Grand-Saconnex (création d'une zone de développement 3 située entre le chemin Auguste-Vilbert et l'Ancienne-Route)

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

Art. 1 Approbation du plan

¹ Le plan N° 29506-534, dressé par le département du territoire le 5 septembre 2005, modifiant les limites de zones sur le territoire de la commune du Grand-Saconnex (création d'une zone de développement 3 située entre le chemin Auguste-Vilbert et l'Ancienne-Route), 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 l'Association Morillons Parc, M. Roland Machenbaum et la commune du Grand-Saconnex, représentée par son avocat, M^e Bernard Dorsaz, 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° 29506-534 susvisé, certifié conforme par la présidence du Grand Conseil, est déposé aux archives d'Etat.

Synthèse des mesures issues de l'étude de Circulation au Grand Saconnex

- étude menée en coordination avec :
 - les services de la **DGM**,
 - la commune du **Grand Saconnex**
 - la commune de **Prégny-Chambésy**
- réalisée par le
bureau d'études
CITEC

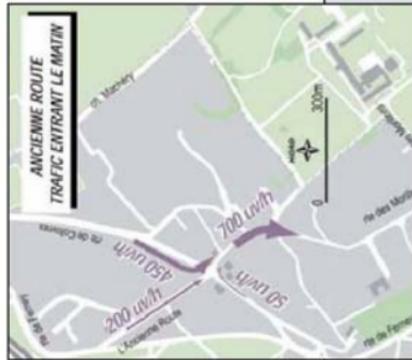


le 29 septembre 2010

CONSTAT

Trafic à l'heure de pointe du matin

- 700 uv/h qui empruntent le tronçon sud de L'Ancienne Route :
- 200 uv/h depuis chemin du Pavillon
- 500 uv/h depuis route de Colovrex (450 uv/h côté Foretaille et 50 uv/h côté Ferney)



ANALYSE

Réflexion menée sur un périmètre élargi

- Analyse des propositions du bureau CERA
- Proposition et étude de différentes variantes complémentaires en vue d'optimiser le fonctionnement du réseau et réduire le trafic sur l'Ancienne route

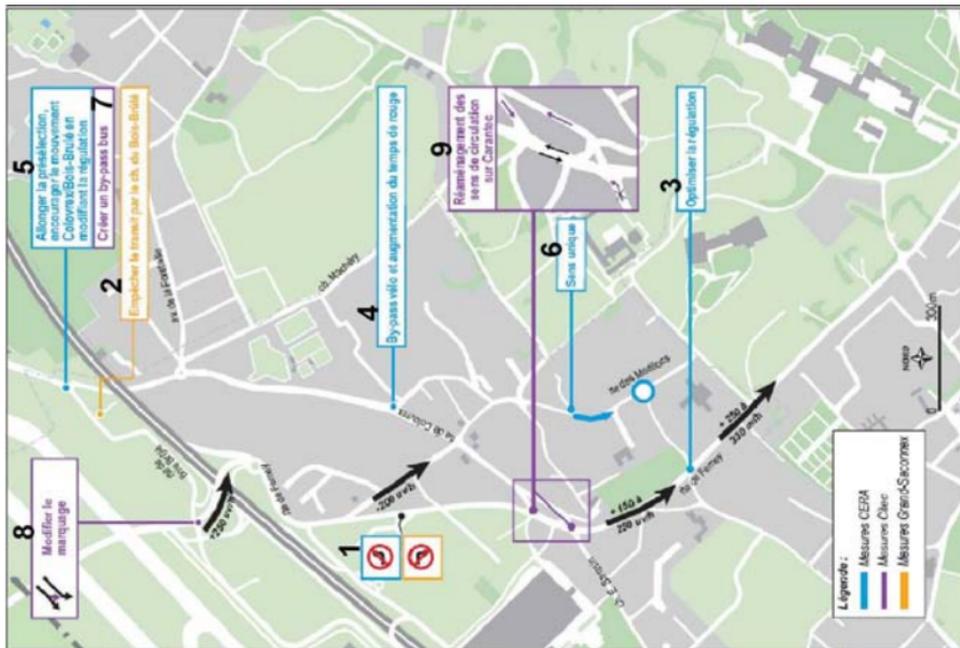
SYNTHESE

Conclusion et mesures à mettre en place

L'étude a démontré que : **l'intégralité du trafic empruntant l'Ancienne Route ne pouvait pas être absorbée par le réseau actuel** à l'heure de pointe du matin malgré tous les aménagements proposés

- Blocage de la place Carantec avec une accentuation de la saturation sur les routes de Ferney et de Colovrex
- et/ou augmentation de façon conséquente du transit à travers Pregny-Chambésy par l'avenue de la Foretaille.

L'étude préconise une **série de mesures**, classées selon différents niveaux en fonction de leur degré de facilité de mise en œuvre, **visant à réduire le trafic sur l'Ancienne Route** et à augmenter la capacité et la fluidité de la route de Ferney.



SYNTHESE

Mesures à mettre en place

1. Carrefour Route de Ferney / Chemin des Pavillons
2. Chemin du Bois-Brûlé
3. Carrefour Route de Ferney / Chemin du Pommier
4. Carrefour route de Colovrex / Voie-du-Coin
5. Carrefour Route de Bois-Brûlé / Route de Colovrex
6. Carrefour chemin des Pommiers - Ancienne Route
7. Route de Colovrex / amont carrefour du Bois Brûlé
8. Carrefour Route de Bois-Brûlé / Route de Ferney
9. Place Carantec

PLAN D' ACTIONS

Planning

Mesures identifiées les plus rapides à mettre en œuvre :

1. Carrefour Route de Ferney / Chemin des Pavillons : Automne 2010 (Grand-Saonnex)
2. Chemin du Bois-Brûlé : fin été 2010 (Grand-Saonnex)
3. Carrefour Route de Ferney / Chemin du Pommier : Début 2011 (DGM)
4. Carrefour route de Colovrex / Voie-du-Coin : 10 août 2010 (DGM)
5. Carrefour Route de Bois-Brûlé / Route de Colovrex : 16 août 2010 (DGM)
6. Carrefour chemin des Pommiers - Ancienne Route : printemps 2011 (Grand-Saonnex)

Mesures plus lourdes devant être étudiées pour analyser leur coût et leur planning de réalisation :

7. Route de Colovrex / amont carrefour du Bois Brûlé : Projet en 2011
– réalisation en 2012 (Bellevue)
à confirmer (DGM)
à différer (DGM)
8. Carrefour Route de Bois-Brûlé / Route de Ferney :
9. Place Carantec :



Ville du Grand-Saconnex



Route de Colovrex 18 • CP 127 • CH-1218 Le Grand-Saconnex

Tél. 022 920 99 00 • Fax 022 920 99 01
www.grand-saconnex.ch • info@grand-saconnex.ch

DGM	
Reçu le	13 JUIL. 2010 R
Resp.	JBF
Copie	YD - RD - AP

DGM
Monsieur Yves DELACRETAZ
Directeur général de la mobilité
Rue du Stand 20
1204 GENEVE

N/réf : 4.16.2 - JCH/ee

Le Grand-Saconnex, le 12 juillet 2010

Etude de circulation

Monsieur le Directeur,

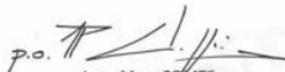
Nous nous référons à la présentation que vous avez eu l'occasion de faire le 22 juin dernier, devant le Conseil municipal, avec votre collaborateur Monsieur FERÉY.

Cette présentation, très complète, a permis aux Conseillers municipaux de vous poser les questions qu'ils souhaitaient et nous tenons à vous remercier d'y avoir répondu.

Par la présente, nous vous faisons part, comme convenu récemment avec Monsieur FERÉY, des décisions qui peuvent être prises concernant les mesures d'accompagnement définies dans le rapport CITEC de juin 2010. Nous en précisons les termes dans l'annexe à cette missive.

Nous souhaitons vivement pouvoir mener à bien ces interventions et ce, dans les délais indiqués que vous voudrez bien nous confirmer.

Nous vous remercions également de l'étroite collaboration de vos services et dans l'attente de vos nouvelles, vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, nos salutations distinguées.

p.o. 
Jean-Marc COMTE
Conseiller administratif

Annexe mentionnée



MESURES D'ACCOMPAGNEMENT - CIRCULATION GRAND-SACCONNEX

Référence : Circulation Grand-Saconnex
 Rapport technique final de juin 2010 de CITEC
 Chap. 4 - Conclusions et recommandations (pages 59 et 60 + figure 30)

	Libellé	Entité	Délai
1. Carrefour route de Ferney / Chemin du Pavillon	Suppression de la sortie sur la route de Ferney	APA et enquête publique par Grand-Saconnex	Automne 2010
2. Chemin du Bois-Brûlé	Évitement du carrefour du Bois-Brûlé / Route de Colovrex	Enquête publique par Grand-Saconnex	Fin été 2010
3. Carrefour route de Ferney / Chemin du Pommier	Optimisation de la régulation du carrefour	DGM	Début 2011
4. Carrefour route de Colovrex / Voie-du-Coin	Augmenter le temps de rouge pour retenir la circulation	DGM	Fin été 2010
5. Carrefour route du Bois-Brûlé / Route de Colovrex	Diminution du temps de vert du tourner-à-gauche de l'ordre de 20 %	DGM	Fin 2010
6. Carrefour chemin du Pommier / Ancienne-Route	Aménagement d'un giratoire et mise en sens unique NB : Information à faire de la mesure auprès de la Mission Suisse	APA et enquête publique par Grand-Saconnex	Printemps 2011
7. Route de Colovrex en amont du carrefour du Bois-Brûlé	Allongement de la présélection sur Colovrex et création d'un by-pass	Avant-projet établi par CERA pour la Commune de Bellevue	Projet en 2011 Réalisation en 2012
8. Carrefour route du Bois-Brûlé / Route de Ferney	Tourner-à-gauche autorisé sur la voie du tout-droit	DGM	A confirmer
9. Place de Carantec	Réaménagement de la Place de Carantec	Importante intervention différée en fonction notamment du passage du tram	A différer



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de la mobilité

DIM - DGM
Rue du Stand 20
1204 Genève

Commune du Grand-Saconnex
Monsieur Jean-Marc COMTE
Conseiller administratif
Route de Colovrex 18
1218 Grand-Saconnex

N/réf. : YD/IBF/dw 606900-2010

Genève, le 17 SEP 2010

Concerne : Étude de circulation

Monsieur le Conseiller administratif,

Nous avons bien reçu votre courrier datant du 12 juillet dernier et vous en remercions.

Nous souhaitons au préalable vous remercier de l'accueil que vous nous avez réservé lors de notre rencontre le 22 juin 2010 pour présenter à votre Conseil municipal la synthèse des résultats de l'étude de circulation, menée en étroite collaboration entre la direction générale de la mobilité (DGM), la commune du Grand-Saconnex et la commune de Prégny-Chambésy.

Consciente de l'importance de mettre en œuvre des mesures réduisant le niveau de trafic sur l'Ancienne-Route existant à l'heure de pointe du matin, la DGM vous confirme sa volonté de mener à bien les interventions préconisées au sein de cette étude et synthétisées dans votre courrier.

Concernant les délais que vous nous avez communiqués, nous vous informons que nous avons déjà mis en place les mesures 4 et 5, en date respectivement du 10 août 2010 et du 16 août 2010.

Nous vous informons également que, par la suite, la personne en charge de ce dossier à la DGM sera M. Santiago Achi (tél. 022 546 78 94) et vous remercions de prendre directement contact avec lui pour les prochains échanges concernant les autres mesures à mettre en place.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller administratif, l'assurance de notre considération distinguée.


Yves Delacretaz
Directeur général

Proj1100002.DOC