

Date de dépôt : 2 mars 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 de Genève, section Eaux-Vives (création d'une zone de développement 3 et de trois zones de verdure) au lieu-dit «Gare des Eaux-Vives»

Rapport de M. Olivier Norer

Mesdames et
Messieurs les députés,

Préambule

Le présent projet de loi, portant sur le déclassement relatif à la réalisation de la future nouvelle gare des Eaux-Vives, a été étudié durant quatre séances de commission, sous deux législatures différentes (2005-2009 et 2009-2013). En effet, lors des premiers examens de l'objet, il s'est vite avéré que l'objet ne pourrait être traité pleinement et finalisé sans attendre l'issue du référendum touchant le PL 10444 proposant un crédit complémentaire de 113 470 000 F pour la réalisation de la liaison ferroviaire CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse) et, par extension, la réalisation à Genève d'un réseau ferroviaire express régional (RER), à l'instar des autres villes suisses.

L'objet a donc été étudié durant les séances des 2 et 9 septembre 2009, sous la présidence éclairée de M. Mario Cavaleri, puis repris après le vote positif du 29 novembre 2009 et finalisé, avec la nouvelle commission, sous la docte présidence de M. Michel Ducret lors des séances du 16 décembre 2009 et du 13 janvier 2010. Ont également assisté aux séances : M. Jean-Charles Pauli, unité juridique de l'aménagement du territoire (DT), M^{me} Bojana Vasiljevic-Menoud, direction générale de l'aménagement du territoire (DT), M. Frédéric Wüest, service de planification directrice localisée et mise en œuvre des grands projets (DT), M. Georges Albert, Secrétariat Général

(DCTI), M. Jacques Moglia, Service des plans d'affectation (DT). Le rapporteur, nommé le 13 janvier, étant nouveau, tant au Grand Conseil que dans la commission d'aménagement du canton, n'a pu retranscrire intégralement l'état d'esprit des réflexions pour les séances auxquelles il n'a pas assisté. Quoiqu'il en soit, ce rapport n'aurait pu être réalisé et finalisé sans l'aide précieuse du procès-verbaliste, M. Dimitri Zufferey. Qu'il en soit remercié !

Séance du 2 septembre 2009

M. Wüest présente la problématique du dossier du point de vue technique et pratique (document annexé). Il s'agit d'un projet de changement de zone dans la zone de la Gare des Eaux-Vives. Cette démarche est commune avec les autorités de la Ville de Genève. Ce déclassement est intégré dans le plan directeur cantonal et celui de quartier adopté le 22 juillet dernier par le Conseil d'Etat.

M. Wüest reconnaît que le CEVA passe dans le quartier et qu'il existe des possibilités d'urbanisation. Les travaux sont faits en parallèle avec le projet CEVA. Il faut reconnaître que cette friche ferroviaire existe depuis 1912 et ce avec depuis ce projet pour le trafic voyageurs. Il s'agit d'un premier changement de zone dans le secteur des Eaux-Vives pour la commission, d'autres suivront dans ce domaine comme pour le PAV ou le futur potentiel secteur de la gare de Chêne-Bourg.

Dans un rayon d'1 km de cette future gare, les estimations vont d'ici à 2020 à environ 42 000 personnes habitant ce secteur et environ 21 000 emplois. Ce qui est supérieur à une zone comme la gare d'Yverdon et semblable à Neuchâtel. Cette gare deviendra à moyen terme proche du centre-ville avec le prolongement futur des Rues-Basses, et du lien avec le Lac. Le projet de cette gare est situé à quelque 19m en sous-sol, avec une partie commerciale au niveau de la mezzanine.

Le plan paysager prévoit certes une coupe d'arbres, mais aussi un replantage avec une relation particulière avec le Parc de la Grange. Toute la procédure d'examen de changement de zone est le résultat d'un travail de coordination entre Ville et Canton. L'engagement de la Ville de Genève se fait aussi dans le domaine de l'organisation des concours d'aménagement de l'espace public qui lui appartient.

Pour conclure, M. Wüest revient sur le fait que cette zone est en friche depuis 1912. Il est désormais temps d'opérer un déclassement pour que les réalisations projetées puissent se faire. Avant de passer aux questions, le président rappelle que ce plan a été adopté par le Conseil d'Etat avec un

préavis de la Ville et que les questions devront concerner uniquement la problématique du changement de zone.

Un député MCG aimerait savoir pourquoi traiter de cette question si une votation populaire a lieu sur le CEVA. Selon lui, le projet CEVA est gelé avec le dépôt de référendum.

Une députée des Verts se demande ce qu'il en est pour les vélos si 400, voire 800 places de stationnement sont prévues.

M. Wüest précise que dans le cadre de ce plan, où logement et activités sont prévus, c'est le règlement sur le stationnement qui doit être appliqué. Un examen sur le chiffre de places de stationnement choisi est envisageable dans le cas où un débat a lieu. Puisque des transports publics sont fortement présents une diminution du nombre de places serait négociable. Pour le cas des vélos et autres deux roues, le calcul est déjà fait. Le plan prévoit une station de vélos avec 500 places couvertes.

Une députée socialiste cherche à savoir ce qu'il en est de la boucle de tram remise en service. Elle ne voit pas s'il s'agit d'une situation semblable aux Palettes, d'une boucle en sous-sol ou en surface.

M. Wüest détaille le trajet du tram. L'arrêt actuel de la Gare des Eaux-Vives est situé face à l'immeuble de la SPG. Le nouvel arrêt sera en relation directe avec l'entrée et la sortie de la gare. La question des arrêts n'est pas encore arrêtée puisque le déplacement d'autres arrêts de la ligne est possible, comme l'arrêt Roches. La boucle sera en plein sur la place et en zone mixte.

Un député radical, cherchant à rassurer son homologue MCG, précise que la Commission ne vote pas sur une rallonge de crédit. Quel que soit l'issue du scrutin, il n'est pas prêt à accepter que cette friche urbaine persiste en l'état. Le déclassement est opportun. Il trouve que la députée socialiste met le doigt sur une bonne question, à savoir le maintien de la place de la gare. Les connexions avec les transports publics sont aux extérieurs de la gare. Il trouve son existence aberrante ; cette place n'a aucune raison d'être, il y a une distance de moins de 100m avec les autres arrêts de tram. Il y a, par contre, plus de sens à effectuer un prolongement de la boucle vers la ligne 9 sur l'avenue Frank-Thomas. Il estime que la véritable place de la gare va être la place de Chamonix, car il y a trop d'historicisme dans ce projet.

Le député MCG estime que rien n'est joué pour cette votation. Il ne devrait pas y avoir des personnes allant contre la volonté populaire. Il se demande dans ce cas pourquoi maintenir un déclassement. Il se pose également la question sur les parkings. En effet, on traverse, selon lui, la ville en 10 minutes. Il devine que ces futurs parkings seront pour les frontaliers. Il aimerait que la commission auditionne les autorités françaises pour voir ce

qu'elles ont prévu pour le CEVA. En définitive, il trouve ce projet pharaonique et se demande s'il ne s'agit pas là d'un délire genevois.

Une députée socialiste trouve pourtant que la présentation a été claire et que ce projet de loi mérite qu'on l'étudie.

Un député libéral considère que le député MCG a raison dans le sens où la réalisation du CEVA fait office d'acceptation du projet de loi. Le CEVA doit donc se faire pour que cela se réalise. Pour lui, 1'600 places de parking devraient être prévues. C'est un point névralgique dans l'accessibilité à la Ville. Parallèlement, il se demande pourquoi la densité prévue est si faible. Dans un tel secteur, il faut comparer la densité avec celle du reste du quartier. Une densité de 1,2 est améliorable et donc plus de logements seraient possibles.

M. Wüest revient sur la question des parkings. Il explique qu'aucune place P+R ne peut être envisagée selon la DGM, car le secteur de la gare des Eaux-Vives est trop urbain. Il faut donc retenir les véhicules avant la frontière. Cependant, il y a seulement quelques 50 places qui seront dévolues au P+R CFF pour tous les passagers allant au-delà de Lausanne.

En ce qui concerne la densité, selon lui, avec ces 66 000 m² de surfaces brutes de plancher, si les constructeurs sont intelligents et prennent le label Minergie, elle est alors convenable. Il faut pour autant que la zone soit en 3ème zone de développement. Il rappelle finalement qu'un accord est bien trouvé avec la Ville.

Le même député MCG continue dans la thématique des parkings. Il dit connaître Annemasse et sa région. Il interpelle les commissaires en leur demandant combien de places de stationnement seront prévues du côté français. L'idée de P+R n'est pas possible, puisqu'il n'y a pas de places aux environs de la gare. Il se demande pourquoi faire le CEVA et des transports publics pour faire venir les frontaliers à Genève. Il réitère sa demande relative à l'audition des autorités françaises.

Un député démocrate-chrétien lui explique que la procédure veut qu'il dépose dans ce cas une question à l'intention du Gouvernement.

Un député radical estime que le député MCG combat un projet qu'il ne connaît même pas.

Un député démocrate-chrétien insiste sur le fait que ce projet de loi touche le périmètre, mais pas la problématique du CEVA.

Un député libéral aimerait auditionner les représentants de la Ville ou le DCTI ou encore le DT. Il aimerait avoir après la présentation technique de M Wüest une présentation politique.

Le même député démocrate-chrétien rappelle encore que le PDQ a été validé par l'Etat et la Ville. Dans les questions politiques, c'est effectivement un projet sensible avec des choses importantes. Il va prendre contact avec le conseiller d'Etat Mark Muller pour qu'il puisse venir présenter sa vision politique.

Séance du 9 septembre 2009

Dès la séance du 9 septembre 2009, l'étude du PL 10518 a été couplée au traitement de la M 1873. Toutefois, la demande d'auditionner le magistrat ne pouvant être satisfaite avant un temps certain, le traitement sous un angle politique du PL 10518 n'a pu être finalisé. M. Albert, du DCTI, a toutefois été présent pour répondre aux questions de la commission et apporter si nécessaire des compléments. Afin de ne pas établir de rapport doublon avec la M 1873, son traitement n'étant pas encore finalisé, le compte rendu de cette séance est succinct.

Notons pour l'essentiel que les débats ont essentiellement tourné autour du nombre de places de parkings idéal dans le secteur et pour ses différents usages (usagers de la Nouvelle Comédie, habitants, commerces et P+R). Au final, devant la perspective du vote du 29 novembre, l'étude de la motion 1873 a été gelée par 7 voix (3 S, 2 Ve, 1 MCG, 1 R) contre 6 voix (1 R, 3 L, 1 UDC, 1 PDC) et aucune abstention. Quand bien même aucun vote n'ayant eu lieu, le PL 10518 a de facto été également gelé, plusieurs avis s'étant exprimés en ce sens durant la séance et le magistrat en charge du dossier ne pouvant être entendu dans un proche délai.

Séance du 16 décembre 2009

M. Moglia rappelle les enjeux du projet et précise que la période d'opposition est désormais terminée et qu'il n'y a actuellement que la seule opposition de M. Schmid (traitement de l'opposition en annexe). Elle porte essentiellement sur la question du traitement des voiries et leurs affectations dans le plan de zone. A cela, il est rappelé que les espaces de circulation sont du domaine public et qu'ils ne sont pas spécifiquement mentionnés dans le plan, mais incluses dans les zones adjacentes. Ainsi, le bout de chaussée du chemin Frank-Thomas est dans la zone verte.

Un commissaire démocrate-chrétien constate qu'il y a eu bien peu d'opposition. Il se demande si des solutions de relogement ont pu être trouvées.

M. Moglia explique que, par exemple pour l'entreprise Montant, une solution de relogement a pu être trouvée lors d'une séance de coordination

avec la FTI. Pour les autres questions, elles devraient être réglées et les personnes satisfaites.

Un commissaire socialiste demande l'audition du Conseil administratif de la Ville et d'entendre le Conseil d'Etat sur cet objet avant de voter le déclassement.

La demande d'audition de la Ville de Genève est toutefois refusée par 2 voix (1 S, 1 Ve) contre 5 voix (1 PDC, 1 R, 2 L, 1 MCG) et 5 abstentions (1 MCG, 1 UDC, 1 Ve, 1 PDC, 1 R).

Séance du 13 janvier 2010

La séance porte sur la position politique du Conseil d'Etat sur le PL 10518 et la M 1873. M. Mark Muller rappelle qu'il s'agit avant tout d'un projet de déclassement. Le but est donc de savoir si la commission est favorable ou non au passage d'une zone ferroviaire à une zone constructible où près de 250 logements et des activités commerciales et culturelles sont prévus (dont le projet de la Nouvelle Comédie). La première question est donc le projet de déclassement (le PL 10518). Comme le projet de loi ne dit rien sur les places de stationnement, ni l'affectation – tout ceci étant figé dans l'attente du PDQ – le Conseil d'Etat est saisi par la M 1873 de cette question. Le Conseil d'Etat envisagera dans ce contexte l'opportunité de la garantie de construction de 800 places de parking en fonction des possibilités techniques et des coûts. Le nombre de places dépendra encore du ratio logement/emploi en fonction du règlement sur le stationnement. L'important n'est pas pour le moment la décision du nombre de places à construire, mais de savoir si oui ou non la commission souhaite voir cette friche urbaine disparaître au profit d'une urbanisation d'un périmètre situé au centre-ville.

Un député radical souligne encore que depuis des années la gare des Eaux-Vives est une barrière entre le bas et le haut du quartier. C'est pour le quartier un enjeu de base. La Ville de Genève a un projet de construction de la Nouvelle Comédie et souhaite une transparence entre le secteur de Frontenex et les Eaux-Vives. Il ne s'agit pas de se bloquer sur le nombre de places de stationnement, nombre qui est l'objet de la motion. La problématique est de faire vivre le secteur. Par exemple à Cornavin, le P+R ne sert à rien pour les petits déplacements, mais est utile pour les longs trajets. Il estime que le nombre de place de stationnement est faible dans le quartier des Eaux-Vives et qu'il devient très difficile de s'y parquer. En effet, de nombreuses places ont été supprimées ces derniers mois. Entre la future gare souterraine et la surface, il y aura un espace à occuper, espace qui pourrait voir le nouveau parking. Il ajoute être un partisan des transports

publics, mais reconnaître que le besoin de parking pour les commerces et les habitants se fait pressant. Il estime que la commission trouvera facilement un terrain d'entente sur le déclassement, mais que des discussions verront jour sur le nombre de places. Il s'agira de voir s'il y aura un blocage ou non sur le parking. Le futur PLQ déterminera les besoins effectifs.

Une commissaire des Verts a sous ses yeux la fiche n° 20 sur le stationnement extraite du PDQ de la gare des Eaux-Vives (annexée). Un certain nombre d'objectifs y est inscrit. Elle se demande si ce genre de chose est pris en compte dans la motion.

Il lui est répondu que c'est un problème qui est mentionné dans la motion. Il y aura après son traitement une réponse du département pour la thématique liée à l'aménagement. Les parkings doivent être estimés au plus juste puisqu'actuellement les projections et les places disponibles couvrent tout juste les besoins. Il estime encore que vouloir construire un P+R à la Gradelle n'est pas crédible, il y aurait une rupture de charge à ce niveau.

La même commissaire des Verts estime cependant que dans la fiche n° 20, il y a quelques mesures qui seront prises. Un des arguments fait valoir qu'à propos du P+R de Frontenex, ce seront ces places qui feront office de P+R pour les Eaux-Vives.

Un commissaire libéral précise que le projet de loi dépasse la question des parkings. En tant que nouveau député dans cette commission, il n'a pas l'image directrice de ce projet. Il souhaiterait que le département puisse représenter les divers enjeux.

M. Wüest explique que pour les parkings, il y a deux débats. Le premier concerne la question du déclassement et les besoins de stationnement alors que le second se situe au niveau du positionnement du futur P+R. Il souligne par exemple que pour Cornavin, le parking est privé, le P+R se trouve dans le parking de la poste de Montbrillant.

M. Wüest précise par ailleurs que le projet de cette gare est situé à quelque 19m en sous-sol, avec une partie commerciale au niveau de la mezzanine. Le plan paysager prévoit certes une coupe d'arbres, mais aussi un replantage avec une relation particulière avec le Parc de la Grange. Toute la procédure d'examen de changement de zone est le résultat d'un travail de coordination entre Ville et canton. L'engagement de la Ville de Genève s'est aussi fait dans le domaine de l'organisation des concours d'aménagement de l'espace public qui lui appartient. Le but du projet de loi est d'assurer une modification du régime des zones MZ.

M. Wüest estime encore que moins de 820 places de stationnement peuvent être envisagées, ce qui est évoqué dans le texte de présentation. Tous les terrains du périmètre ne sont pas propriété de l'Etat.

Un député radical aimerait que le projet puisse trouver un bon P+R qui soit utile par rapport à la desserte urbaine.

Un député UDC demande si la DGM a pu faire une étude concrète sur les futurs transports publics de surface.

M. Wüest explique que le déplacement de l'arrêt de tram est inscrit dans le PDQ. Il y a une demande des TPG et de la DGM de pouvoir avoir une boucle de rebroussement dans le secteur, boucle que les TPG appellent « boucle technique », ce qui ne signifie pas forcément qu'il y aura un terminus à cet endroit. Et M. Moglia de compléter en indiquant que le PDQ reste schématique, par exemple, avec la Nouvelle Comédie où le projet est différent du PDQ. Il y a une marge de manœuvre importante. Il s'agit désormais de stabiliser les choses. Tout n'est donc pas figé, comme par exemple les lignes de bus qui seront déterminées dans ce cadre.

Un député des Verts relève que le propre d'une gare est l'interface de mobilité douce qui y est importante. Il est important de bien gérer l'espace piéton, pour ne pas rencontrer les mêmes problèmes qu'à la gare de Cornavin. Il est pour cela important que les trémies des futurs parkings de la gare ne viennent pas péjorer son accès. Il craint qu'en fixant comme le fait la motion un plancher élevé de places de stationnement, on ne préterite l'accès global de la gare.

Un député libéral se demande la cause de la césure placée en zone de verdure et située en face de la gare. Il se demande encore si cette césure est judicieuse pour des bâtiments à façade borgne. Il relève qu'il reste une zone ferroviaire où il peut y avoir un intérêt à une construction.

Le président explique que tout ceci résulte de l'époque de 1912 où les trains étaient imaginés en surface.

Il lui est répondu que le projet historique datant de 1912 prévoyait la prolongation de la ligne de train en surface et pour cette raison une zone ferroviaire avait été planifiée. Avec le projet actuel, le train passant en souterrain, le déclassement de cette parcelle doit être prévu avec le reste de la gare. Le projet actuel est fait en collaboration avec la Ville de Genève et ces planifications constituent son souhait. Il est vrai qu'une prolongation des immeubles est possible, mais elle dépend des CFF. La solution retenue permet toutefois ainsi un lien pour la mobilité douce.

Un commissaire socialiste apprécie le fait que ce projet de loi soit négocié en partenariat avec la Ville. Il rappelle que l'Etat se charge du PLQ. Le

commissaire voit toutefois une inquiétude dans le fait que la LGZD puisse purement et simplement annuler ledit PLQ.

M. Mark Muller précise qu'il n'est pas question d'en faire application. Le PLQ est bien entendu à faire et à convenir avec les trois partenaires (Ville, État et CFF). Les accès de parkings y seront alors traités.

M. Moglia relève que le PDQ prévoit actuellement des accès de principe.

M. Mark Muller précise que si les députés souhaitent des interventions spécifiques sur le futur PLQ, la solution est dans la voie de la motion.

M. Wüest explique que les stations de vélos seraient prévues proches de l'entrée du milieu de la gare.

Un commissaire socialiste se demande ce qu'il est prévu pour le centre de requérants (d'environ 200 places) géré par l'Hospice général.

M. Wüest explique que l'Hospice est locataire et sera à reloger. Il s'agit d'une question connue. Ce problème sera étudié en temps voulu dans la mesure où le CEVA ne touche pas ce chemin d'une façon critique.

Un commissaire MCG se demande si une étude d'impact est faite dans ce PLQ.

M. Wüest explique qu'il y a effectivement une évaluation environnementale présente pour proposer des solutions. Il y aura bien une étude d'impact si plus de 500 places de stationnement sont prévues.

Un commissaire radical demande si la Ville de Genève souhaite être associée au PLQ.

M. Mark Muller souligne qu'aucune demande de ce type n'a été faite. Dans le cadre de la SOVAGEV, un tel plan pourra être élaboré.

Les questions politiques et pratiques relatives à ce déclassement ayant été posées, le président rappelle encore l'enjeu du projet de loi qui se limite à un changement de zone et fait un tour de table pour entendre les divers avis des groupes.

Le MCG s'abstiendra.

Les Socialistes seront en faveur du déclassement, mais ils seront attentifs aux demandes de la Ville et que cet accord respecte le développement durable.

Les Radicaux seront favorables.

Après s'être fait réexpliquer la cause du rejet de l'opposition de M. Schmid, l'UDC annonce qu'elle sera donc favorable à ce projet cohérent.

Les Libéraux voteront ce projet d'une manière enthousiaste. Projet où il y a tout ce dont la Ville et l'Etat ont besoin.

Le PDC sera également favorable.

Les Verts soutiendront également ce projet de loi. La future gare des Eaux-Vives sera la première entrée de l'est genevois. Ils saluent aussi l'excellente collaboration entre la Ville et le Canton.

Traitement de l'opposition

Par lettre du 21 septembre 2009, M. Laurent Schmid a déclaré former opposition à ce projet de loi. A l'appui de son opposition, M. Laurent Schmid expose qu'une partie de la nouvelle zone de verdure projetée comprend un tronçon du chemin Frank-Thomas. Considérant que ce chemin est constitutif d'une liaison secondaire entre deux axes primaires et est nécessaire « *notamment aux habitants des Eaux-Vives pour atteindre le sud-est de la ville et les autoroutes* », M. Laurent Schmid propose de « *sortir de la zone verte* » cette voie de communication.

Conformément à l'article 33, alinéa 3, lettre a LAT¹, les cantons doivent reconnaître aux opposants un droit d'agir au moins aussi étendu que celui dont bénéficient les auteurs d'un recours en matière de droit public devant le Tribunal fédéral. Aussi faut-il reconnaître la qualité pour recourir à quiconque est particulièrement atteint par la décision attaquée et a un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée, selon les conditions fixées par l'article 89, alinéa 1, lettres b et c LTF².

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 fait 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 intérêts³.

Selon la jurisprudence, le voisin a qualité pour agir lorsque son terrain jouxte celui du constructeur ou se trouve à proximité immédiate⁴. 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 exemple, des

¹ Loi sur l'aménagement du territoire, du 22 juin 1979 (RS 700 ; ci-après LAT)

² Loi fédérale sur le Tribunal fédéral, du 17 juin 2005 (RS 173.110 ; ci-après LTF)

³ ATA/426/2000, du 27.06.2000 ; ATA/176/1998, du 31.03.1998

⁴ ATF 112 Ib 170 cons. 5b p. 174

nuisances provoquées par l'exploitation⁵. A notamment qualité pour agir celui qui habite à proximité d'une installation, source de nuisances sonores, troublant sa tranquillité⁶.

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 supplémentaire⁷. Tel n'est par contre pas le cas de la personne domiciliée à quatre cent cinquante mètres du lieu où des nouveaux pavillons doivent être construits⁸. Un tel droit trouve sa limite dans l'inadmissibilité de l'action populaire⁹. Compte tenu de ces principes, la seule qualité d'usager, même régulier, d'une route, ne saurait justifier un droit d'opposition¹⁰; admettre le contraire reviendrait à reconnaître un tel droit à un cercle indéterminé de personnes sans aucun rapport de proximité avec le projet litigieux, ce que l'article 89, alinéa 1, lettres b et c LTF entend précisément exclure.

Certes, la distance n'est pas l'unique critère pour déterminer si le voisin a un intérêt digne de protection. S'il est certain ou très vraisemblable que l'installation litigieuse sera à l'origine d'immissions – bruit, poussières, vibrations, lumière, fumée – atteignant spécialement les voisins, même situés à une certaine distance, ces derniers peuvent avoir qualité pour recourir¹¹. Lorsque la charge est déjà importante, la construction projetée doit impliquer une augmentation sensible des nuisances. Ainsi en va-t-il particulièrement en milieu urbain où la définition du cercle des personnes touchées plus que n'importe quel habitant d'une agglomération n'est pas une chose aisée¹².

Dans un arrêt du 27 décembre 2006, le Tribunal fédéral a spécifié qu'à une distance d'environ un kilomètre du périmètre du plan de zone litigieux, le recourant qui entend se prévaloir des difficultés liées au trafic supplémentaire devrait disposer, pour que l'atteinte subie puisse être qualifiée de directe au sens de la jurisprudence, d'un usage quasi privatif, ou en tout cas privilégié de l'axe routier dont il redoute l'encombrement¹³.

⁵ ATF 110 Ib 398 cons. 1b p. 400

⁶ ATF 119 Ib 179 cons. 1c p. 183

⁷ ATA/395/1997, du 24.06.1997; ATA T. du 29.03.1993

⁸ ATA R. du 6.02.1991

⁹ ATF 120 Ib 379, JT 1996 I 451

¹⁰ RJN 1995 p. 263, 265

¹¹ ATF 125 II 10 cons. 3a p. 15 ; ATF 1A.179/1996, du 8.04.1997 in RDAF 1997 I p. 242

¹² ATF 1A.47/2002, du 16.04.2002 concernant la construction d'un stade de football

¹³ ATF 1A.11/2008, du 27.12.2006, cons. 3.3

En l'espèce, l'opposant réside au 8, avenue Ernest-Hentsch, sur le territoire de la Ville de Genève, à environ 280 m. à vol d'oiseau du périmètre de la zone de verdure qu'il conteste. L'opposant ne se plaint pas d'un éventuel surcroît de circulation, mais s'inquiète de la fermeture éventuelle d'un tronçon du chemin Frank-Thomas qu'il décrit comme étant nécessaire aux habitants des Eaux-Vives pour atteindre le sud-est de la ville et les autoroutes.

A la lumière des considérations qui précèdent, la qualité pour agir de l'opposant apparaît douteuse. Certes, le lieu de résidence de l'opposant se situe à une distance qui n'apparaît pas trop éloignée de la zone de verdure en cause. Toutefois, il est douteux que l'opposant soit plus touché que d'autres habitants du quartier des Eaux-Vives par l'éventuelle disparition de cet axe.

Cette question peut toutefois rester ouverte, de même que celle de la recevabilité de l'opposition, compte tenu de la réponse qui sera apportée quant au fond de l'opposition.

En effet, il convient tout d'abord de préciser, de manière générale, qu'il est d'usage, dans le canton de Genève, que les plans d'affectation du sol portent sur l'ensemble du territoire, y compris les voies de communication relevant du domaine public, ceci pour des raisons sur lesquelles il n'y a pas lieu de s'étendre particulièrement en l'espèce. L'incorporation d'une voie publique existante dans une zone à protéger, une zone ferroviaire ou une zone de verdure est sans incidence particulière pour cette voie et en particulier n'a pour effet la fermeture de cette dernière à la circulation et sa désaffectation. Le statut d'une telle voie est au bénéfice de droits acquis et reste inchangé. De même, son éventuelle incorporation en zone à bâtir n'aurait pas eu pour effet de lui conférer des droits à bâtir.

En l'espèce, le chemin Frank-Thomas est actuellement sis pour une partie en zone ferroviaire et pour une autre partie en zone de verdure, laquelle permet, au passage, des constructions d'utilité publique dont l'emplacement est imposé par leur destination (article 24, alinéa 3 LaLAT¹⁴). Son incorporation totale en zone de verdure, prévue par le plan visé à l'article 1 du présent projet de loi, n'aura pas pour effet la fermeture de ce tronçon à la circulation et laissera parfaitement inchangé le statut de voie de circulation qui prévaut actuellement pour cette voie. A noter que le plan directeur de quartier n° 29529, Gare des Eaux-vives, adopté le 12 mai 2009 par le Conseil municipal de la Ville de Genève et le 12 juillet 2009 par le Conseil d'Etat, n'envisage pas la fermeture de ce tronçon au trafic individuel. Au contraire, il

¹⁴ *Loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, du 4 juin 1987 (RSG L I 30)*

prévoit son élargissement et son réaménagement (cf. fiche 14), lequel aura lieu dans le cadre de procédures spécifiques, lors desquelles l'opposant pourra au besoin s'exprimer.

Partant, l'opposition formée par M. Laurent Schmid est infondée et doit être rejetée.

Votes

L'entrée en matière pour le PL 10518 est acceptée par 10 voix (2 S, 2 Ve, 1 PDC, 2 R, 2 L, 1 UDC), aucune opposition et 2 abstentions (2 MCG).

En 2^e débat, les articles et alinéas ainsi que le titre et préambule sont acceptés sans modifications par 10 voix (2 S, 2 Ve, 1 PDC, 2 R, 2 L, 1 UDC), aucune opposition et 2 abstentions (2 MCG).

Le projet est adopté à la majorité en 3^e débat par 10 voix (2 S, 2 Ve, 1 PDC, 2 R, 2 L, 1 UDC), aucune opposition et 2 abstentions (2 MCG).

La commission vous prie, Mesdames et Messieurs les députés, d'accepter projet de loi, en procédure des extraits.

Projet de loi (10518)

modifiant les limites de zones sur le territoire de la commune de Genève, section Eaux-Vives (création d'une zone de développement 3 et de trois zones de verdure) au lieu-dit « Gare des Eaux-Vives »

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

Art. 1 Approbation du plan

¹ Le plan N° 29561-218, dressé par le département du territoire le 2 avril 2007, modifiant les limites de zones sur le territoire de la commune de Genève, section Eaux-Vives (création d'une zone de développement 3 et de trois zones de verdure) au lieu-dit « Gare des Eaux-Vives » 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 III aux bien-fonds compris dans le périmètre de la zone de développement 3, et le degré de sensibilité II (pour les bâtiments comportant des locaux à usage sensible au bruit) aux bien-fonds compris dans le périmètre des zones de verdure, créées par le plan visé à l'article 1.

Art. 3 Opposition

L'opposition à la modification des limites de zones formée par M. Laurent Schmid est rejetée dans la mesure où elle est recevable 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° 29561-218 susvisé, certifié conforme par la présidence du Grand Conseil, est déposé aux Archives d'Etat.



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

DÉPARTEMENT DU TERRITOIRE

Direction Générale de l'Aménagement du Territoire

Secteur des Plans d'Affectation

GENÈVE, Eaux-Vives

Feuilles Cadastreales 23 et 28

Parcelles N° : 1030, 1430, 1531,
1786 part, 1806, 2432,
dp 3000 part., dp
3001 part., dp 3012,
dp 3013

Modification des limites de zones au lieu dit "Gare des Eaux-Vives"



Zone préexistante



Zone de verdure DS II (Pour les bâtiments comprenant des locaux à usage sensible au bruit)



Zone de développement 3 DS III

PROCEDURE D'OPPOSITION

Adopté par le Conseil d'État le :

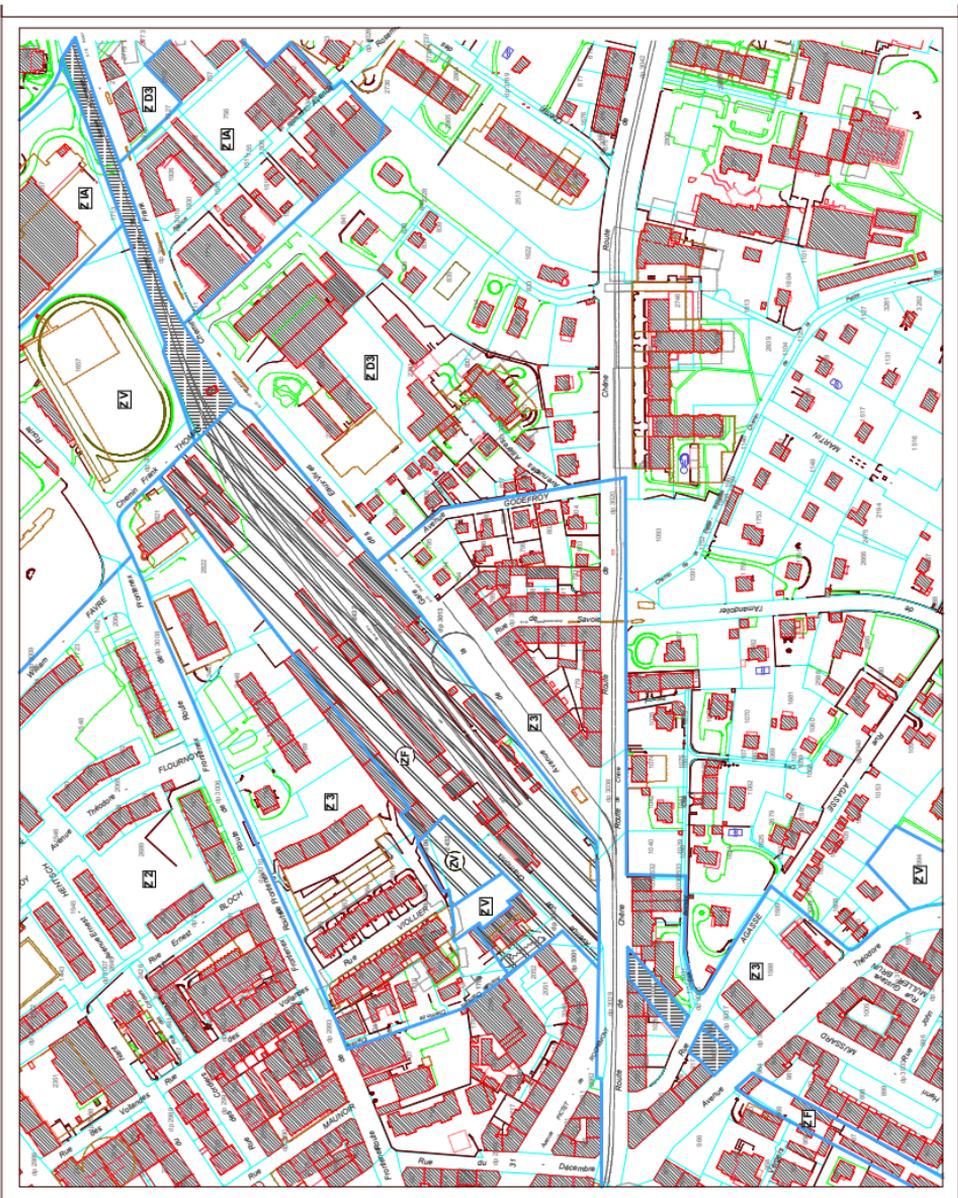
Visa :

Timbres :

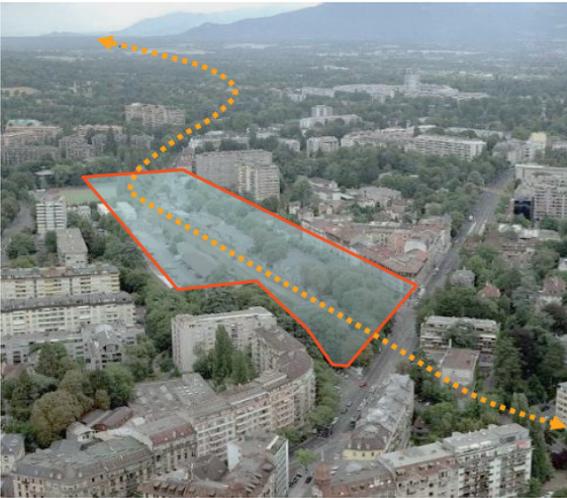
Adopté par le Grand Conseil le :

Echelle	1 / 2500	Date	11.06.2007
		Dessin	MR
Modifications			
Indice	Objets	Date	Dessin
	Ajout de zones de verdure	17.01.2008	MR

Code GIREC	
Secteur / Sous-secteur statistique	Code alphabétique
21.00.050	VGE
Code Aménagement (Commune / Quartier)	
218	
Archives Internes	Plan N°
	29 561
	Indice
CDU	
7 1 1 . 6	



Présentation CAT le 2 septembre 2009



PLAN DIRECTEUR DE QUARTIER ET MZ / GARE DES EAUX-VIVES



Assurer la transformation de ce site, réservé depuis 1912 pour CEVA



Le site aujourd'hui. Photo Alain Grandchamp



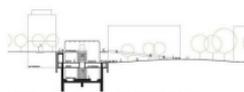
Déroulement des procédures

1.1 Plan directeur de quartier

1.2 Changement de zone



2. PLQ



3. Demandes d'autorisation de construire



Plan directeur de quartier

Plan

27 fiches de mise en oeuvre

Plan directeur de quartier n° 29/520 - Gare des Eaux-Vives

Février 2008

FICHES DE MISE EN ŒUVRE – TABLE DES MATIÈRES

Fiche	
1.	Fiche N° 1 : Procédure Plan Directeur de Quartier.....3
2.	Fiche N° 2 : Convention entre la Ville de Genève et CEVA.....4
3.	Fiche N° 3 : Communication5
4.	Fiche N° 4 : Concept énergétique6
5.	Fiche N° 5 : Concept Nature et Paysage7
6.	Fiche N° 6 : PDQ et chantier CEVA8
7.	Fiche N° 7 : Aspects fonciers.....9
8.	Fiche N° 8 : Gare CEVA.....11
9.	Fiche N° 9 : Aménagements minimums à l'ouverture de la ligne CEVA.....12
10.	Fiche N° 10 : Réalisation des arrêts de tram et du roulement13
11.	Fiche N° 11 : Aménagement de la tranchée couverte Théodore-Weber14
12.	Fiche N° 12 : Construction d'un nouveau collecteur entre la route de Chêne et le Parc La Grange15
13.	Fiche N° 13 : Réaménagement de l'avenue de la Gare des Eaux-Vives16
14.	Fiche N° 14 : Réaménagement et élargissement du Barreau Frank-Thomas17
15.	Fiche N° 15 : Emprises foncières PDQ à négocier18
16.	Fiche N° 16 : Réalisation de la route de desserte Vollier-Frontenex, de la place basse et du cheminement piéton.....19
17.	Fiche N° 17 : Aménagement de la place de la Gare21
18.	Fiche N° 18 : Aménagement de la dalle de couverture des voies CFF23
19.	Fiche N° 19 : Aménagement des espaces public ouverts24
20.	Fiche N° 20 : Stationnement25
21.	Fiche N° 21 : Plan d'accès des véhicules d'urgences et de livraisons.....27
22.	Fiche N° 22 : Mobilités douces.....28
23.	Fiche N° 23 : Nouvelle Comédie29
24.	Fiche N° 24 : Réaliser un programme de logements, d'activités et de parkings (périmètre B).....30
25.	Fiche N° 25 : Réaliser un programme de logements, d'activités et de parkings (périmètres D, E, F).....34
26.	Fiche N° 26 : Réaliser des équipements sociaux et pour l'enfance (périmètre C).....35
27.	Fiche N° 27 : Coordonner les surfaces commerciales avec celles de la gare CEVA.....35



Un aménagement "durable"



- Gestion des eaux
- Mobilités
- Concept énergétique
- Végétation

Un quartier inscrit dans la ville habitée, dense et compacte



Des espaces publics en faveur de la mobilité douce et des transports publics.



Les objectifs :

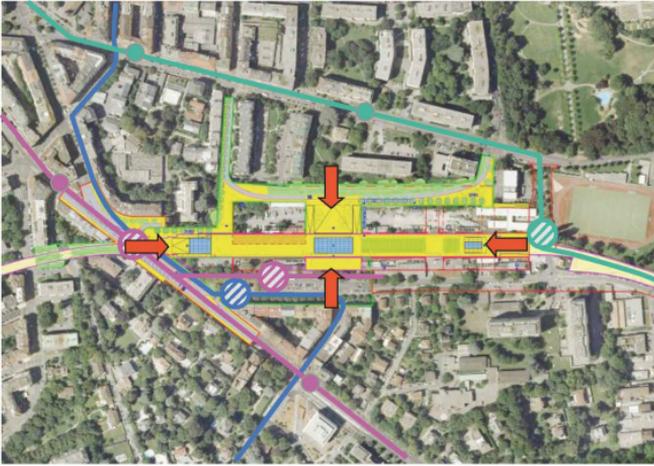
- Accessibilité
- Perméabilité
- Lisibilité
- Sécurité
- Convivialité



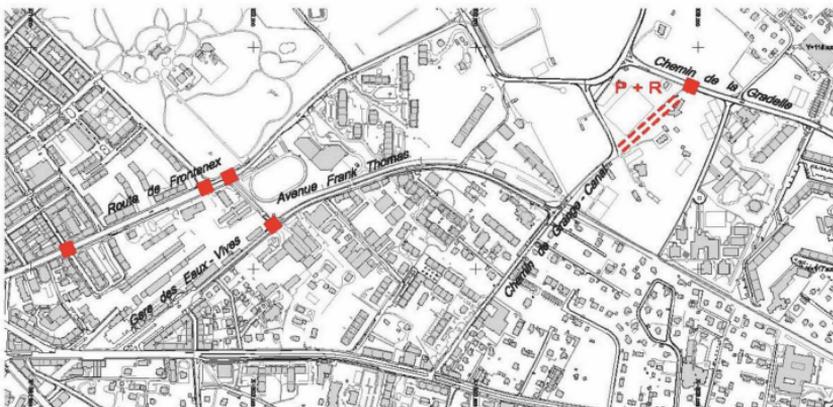
Gare souterraine – relation en coupe pour atténuer la césure urbaine



Adaptation des transports publics



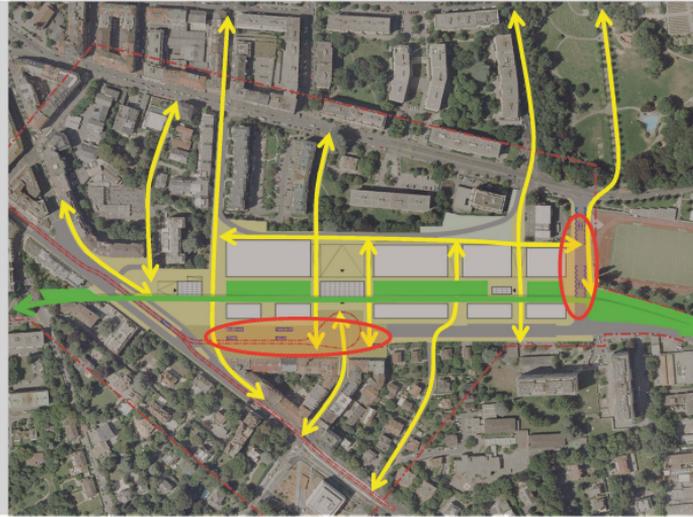
Adaptation des carrefours



La régulation et l'organisation des carrefours autour de la gare des Eaux-Vives devront être adaptées.
De surcroît, pour les habitants des communes de la rive gauche, le P+R de la Tuilette devra aussi être relié à la gare.



Des espaces publics en faveur de la mobilité douce et des transports publics.



- **Zones de conflit d'usage de l'espace public :**
 - Trafic de transit
 - Boucle et arrêts de tramway
 - Arrêts de Bus
 - Taxis
 - Vélos et stationnement vélo
 - Stationnement deux roues motorisés



Une mixité renforcée avec des équipements, des activités et des logements



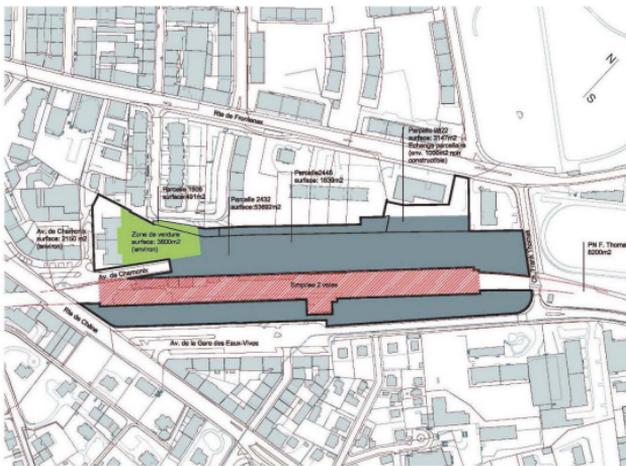
- 250 Logements
- 390 Emplois (commerces et activités)
- Théâtre de la Nouvelle Comédie
- Équipements de quartier
- Entre 400 et 800 places de stationnement



Plan paysager



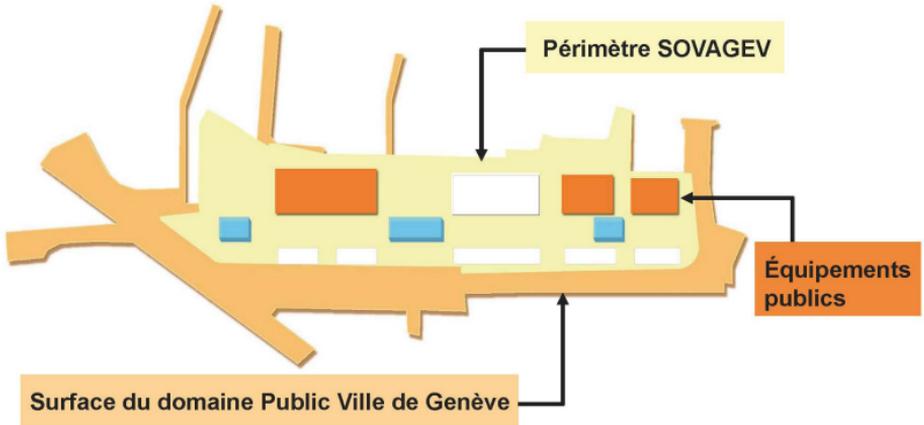
Périmètre foncier, création de la "SOVAGEV"



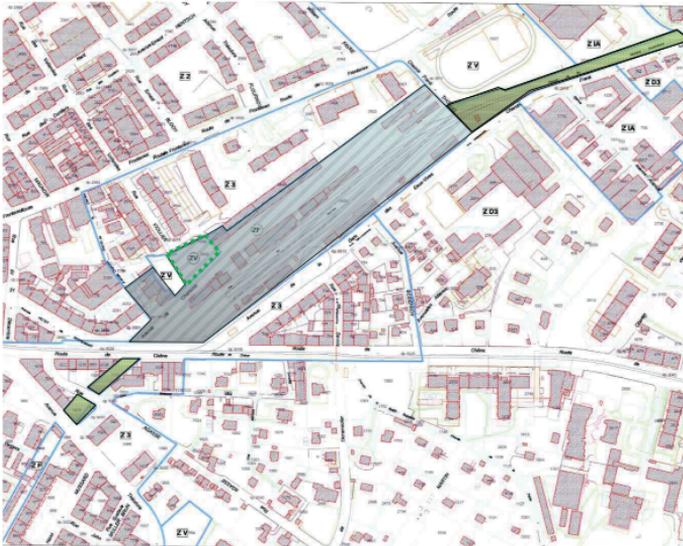
Ville : 54,2 %
 CFF : 25,0 %
 Etat : 20,8 %

Périmètre du plan directeur de quartier: parcelles concernées et emprise CEVA

Importance de l'engagement financier de la Ville de Genève



Modification du régime des zones MZ





Merci de votre attention



Fiche N° 20 Stationnement**Situation**

Le secteur de la gare des Eaux-Vives est déjà passablement péjoré par des problèmes de pollution de l'air et de bruit routier (cf. évaluation environnementale en annexe). Les axes routiers autour du périmètre sont proches de la saturation aux heures de pointe. En conséquence, le trafic généré par le nouveau développement urbain du quartier doit être réduit à son minimum et le stationnement en surface maîtrisé.

Objectifs

- Normes de stationnement pour les logements, emplois et activités revues conformément aux nouvelles directives de l'OCM :
 - o 0.5 place par logement (100 m²), pas de place pour les visiteurs des logements;
 - o 1.5 places vélo par logement (locaux adéquats à prévoir dans les bâtiments de logement);
 - o maximum de 1 place pour 7 employés, il est recommandé dans le cadre du PDQ et de la situation très privilégiée en terme de transports publics de ne pas construire de place pour les activités (employés ou visiteurs);
 - o places commerces, prévision de 1.2 à 1.6 places par 100 m² de surface commerciale.
- 40 places pour la Nouvelle Comédie comprises dans les places réservées aux commerces et utilisées en complémentarité. La mutualisation avec ces activités est tout à fait réaliste.
- 50 places en lien avec la gare, intégrant la possibilité d'une affectation aux véhicules "car sharings", livraisons, etc.
- Sur la place de la gare des places taxis, dépose-minute, livraisons, cars devront être prévues (nombre à déterminer).
- Normes pour les stationnements deux-roues non motorisés de 1.5 places par logement.
- Vélo-station de 500 places accessible à niveau du côté place de la Gare des Eaux-Vives et par la route de desserte Viollier – Frontenex.
- Réorganiser le stationnement de surface pour favoriser le stationnement des habitants du quartier de la gare des Eaux-Vives et permettre des réaménagements d'espace public.
- Créer en surface des places de stationnement vélos à proximité des émergences.
- Empêcher le stationnement illicite des deux roues motorisés.

Mesures

- Réaffecter 100 à 120 places de stationnement sur chaussée en zone bleue à macarons pour les habitants, réparties entre l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives et la route de desserte Viollier – Frontenex.
- Redéfinir de manière plus équilibrée des zones bleues à macarons en intégrant l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives dans le secteur F « Florissant».
- Modifier le régime de stationnement sur la rue Godefroy, en zone bleue à macarons conformément à la répartition géographique des zones bleues à macarons.
- Modifier le régime de stationnement en surface selon les recommandations de l'étude BCPH.
- Etablir un accord au sein de la SOVAGEV pour régler la question des accès et de la répartition des parkings souterrains étant entendu que la réalisation en sous-sol de parkings est très contraignante et ne peut se faire que sous les lots B, E et F.

Instances concernées

OCM
Ville de Genève

Délai

Mise en service des bâtiments de logements et d'activités des périmètres B et D.

Plan directeur de quartier n° 29'520 - Gare des Eaux-Vives

Septembre 2008

Coordination à prévoir avec d'autres interventions ou actions

Fiche N° 13 Réaménagement de l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives

Fiche N° 16 Réalisation de la route de desserte Viollier-Frontenex, de la place basse, des cheminements piétons et des itinéraires cyclables

Fiche N° 17 Aménagement de la place de la gare

COMMISSION D'AMENAGEMENT DU CANTON

Calendrier

9 septembre	PL 10518 M 1073	Genève Gare des Eaux-Vives Présentation par le DT Discussion et vote éventuel
	PL 10509	Genève - Petit Saconnex Sécheron, rue Kazem Radjawi Présentation par le DT Discussion et vote éventuel
	PL 10517	Grand-Saconnex Morillon parc Présentation par le DT Discussion
16 septembre	PL 10356 PL 10357	Praille - Acacias - Vèrnets Présentation par le DT Discussion et vote éventuel
23 septembre	PL 10529	Lancy - Ancien Puits Présentation par le DT Discussion
	PL 10499	Espaces publics Présentation et discussion
30 septembre	PL 10523	Confignon - Plan-les-Ouates Les Cherpines, les Charrotons Présentation par le DT Discussion
	PL 10530	Presinge - Route de la Louvière Présentation par le DT Discussion et vote éventuel
7 octobre	PL 10528	Collex Bossy - Secteur de Vireloup Présentation par le DT Présentation par la commune Discussion
14 octobre		
21 octobre	Vacances scolaires	
28 octobre	PL 10502	Genève - Gd-Saconnex - Pregny - Chambésy Jardin des Nations Présentation par le DT Discussion et vote éventuel