

Date de dépôt : 5 septembre 2011

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 Chêne-Bourg (création d'une zone 2 et d'une zone de développement 3) au lieu-dit « Gare de Chêne-Bourg »

Rapport de majorité de M. Stéphane Florey (page 1)

Rapport de minorité de M. Eric Stauffer (page 16)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Stéphane Florey

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le PL 10787 a été examiné lors des séances des 25 mai, 1^{er}, 8 et 15 juin 2011 sous la présidence de M. Christophe Aumeunier.

Ont également assisté à ces séances, M. Mark Muller, Président du Conseil d'Etat et Conseiller d'Etat chargé du DCTI ; M^{me} Isabel Girault, directrice générale et M^{me} Saskia Dufresne, secrétaire générale adjointe, DCTI ; M. Jacques Moglia, Attaché de direction, DGAT (DCTI) ; M. Jean-Charles Pauli, Secrétaire adjoint, Secteur des affaires juridiques, DCTI. Que tous soient remerciés pour leur participation.

Les procès-verbaux ont été tenus en alternance par MM. Lionel Binz et Christophe Vuilleumier, que le rapporteur remercie pour la qualité de leur travail.

1. Présentation du projet de loi par M. Wuest, représentant du DCTI.

En préambule M. Wuest rappelle que la planification de la gare de Chêne-Bourg figure dans le plan directeur cantonal de 2001. Il explique qu'à l'horizon 2020, d'après les études du CEVA, 30 000 habitants et 10 000 emplois seront présents dans un périmètre d'un kilomètre. Ces trois hectares sont actuellement en friche à Chêne-Bourg avec des dépôts, des jardins et la ligne de chemin de fer n'est plus utilisée. Il relève que le CEVA sera enterré et qu'il sera simple de construire d'une part et d'autre de la gare sans avoir de nuisances sonores.

Il explique ensuite qu'une société de valorisation a été fondée, la SOVACB qui mène des études depuis 2002. Il note que trois groupements suisses romands examinent ce qui est constructible sur la base d'un programme défini de manière économique avec un arbitrage au niveau politique pour répartir le projet en termes d'emplois et de logements. Il fait savoir que la commande prévoyait 250 logements, 10 000 m² de surfaces d'activités et 5000 m² de commerces. Il ajoute que ces trois études ont permis la création d'un master plan, intégré dans le plan directeur communal. Il indique les deux objectifs principaux sur ce secteur : la libération de l'espace au sol pour rendre correct l'espace public autour de la gare, et un renforcement de la centralité de la gare à l'intérieur des Trois-Chênes, avec une interface entre les différents modes de transport.

M. Wuest explique la situation concernant la mobilité, avec des maillons manquants pour la mobilité douce qui vont être planifiés afin d'arriver correctement en vélo et à pied à la gare. Il précise que le réseau cyclable va éviter la gare pour que les cyclistes ne doivent pas ralentir à l'approche de celle-ci. Il informe que certains carrefours vont être aménagés, aussi dans le cadre de la planification MICA. Il relève que le PLQ et son rapport d'impact environnemental sont en phase de finalisation avec le déplacement de l'ancienne gare au Nord, les travaux de réaménagement des espaces publics à proximité, la planification de la gare et la construction des bâtiments principaux R+6 et R+19.

M. Wuest précise que le bâtiment R+19 accueillera 110 logements et 7000 m² d'activités, le R+6 140 logements et un centre commercial en sous-sol de 5000 m². Il informe que l'espace public va être mis au concours à la fin du mois de mai, pour l'aménagement de la place de la gare jusqu'à la rue de Genève. La mise au concours est lancée actuellement, car dans le cadre du projet d'agglomération, la Confédération accepte de financer à 40% les espaces publics, et qu'un dépôt du projet est nécessaire d'ici 2012 pour avoir la participation de Berne. Il informe qu'une opposition a été émise par l'entreprise d'Eugène Baud qui avait peur d'être gênée dans ses transports,

mais que celle-ci a été écartée. Il explique que la partie nord passera en troisième zone de développement et que les parcelles de l'Etat passeront en deuxième zone primaire, car les terrains appartiennent à l'Etat et il n'est pas nécessaire d'y mettre une contrainte pour créer des logements sociaux car l'Etat y créera de toute façon du logement social. Il indique que les problématiques des taxes d'équipement ont été discutées dans le cadre des Communaux d'Ambilly. Il rappelle que la plus-value foncière dégagée sera maximisée pour financer le surcoût du CEVA.

Un commissaire (S) s'interroge sur le choix de la zone 2 et demande s'il y a déjà eu des déclassements en zone 2 lorsque l'Etat est propriétaire ou si cela est une nouveauté.

M. Wuest répond que ce choix a été dicté par le bâtiment R+19 et le respect des règles LCI par rapport aux distances des propriétés privées, que la zone d'activités du projet SOVALP (PL10568) connaît le même traitement de zones.

Plusieurs commissaires font la même remarque et constatent que l'Etat, quand il est chez lui, fait de la zone 2 mais chez les autres de la zone développement 3 et s'étonnent d'une certaine inégalité de traitement.

Un commissaire (V) aimerait savoir si l'accès du secteur sera possible depuis toutes les directions.

M. Wuest répond que oui.

Concernant les accès routiers, un commissaire (L) explique qu'il y avait un projet pour relier la route de Jussy au secteur sud par un dénivelé et constate que s'il devait être réalisé, il constituerait une entrave au développement de la gare.

M. Wuest répond que ce projet a été abandonné car seule la Commune de Thônex y est favorable contrairement à Chêne-Bourg et à la DGM. Il précise que des études liées au PLQ démontrent que le développement de ce secteur pourra fonctionner sans ce dénivelé.

Un commissaire (R) regrette la faiblesse du projet concernant la partie circulation notamment en matière de transports collectifs. Il souligne l'absence de réflexion de la part de la DGM. Il rappelle l'importance pour la Commune d'avoir des liaisons performantes vers les Communaux d'Ambilly et le Plateau de Bel-Air. Il demande également si le déplacement du bâtiment de l'ancienne gare est bien nécessaire.

M. Wuest répond que la volonté est bien de planifier plus grand que le besoin actuel, avec des dimensions plus grandes pour permettre l'évolution du secteur. En ce qui concerne le bâtiment, il explique que ce dernier a été

classé par l'Office fédéral de la culture et que son emplacement actuel est une entrave au projet ce qui explique son déplacement.

Une commissaire (V) aimerait savoir ce qui va advenir des commerces situés dans la zone et demande un complément d'information sur une éventuelle dépollution du site tel que mentionné dans l'exposé des motifs.

M. Wuest répond que des investigations sur la pollution seront menées au début des travaux. Il précise que ce sont les exploitants actuels et le propriétaire qui devront prendre en charge une éventuelle dépollution.

Un 2^{ème} commissaire (V) s'interroge sur la collaboration avec les CFF.

M. Wuest indique que la partie en deuxième zone appartient à l'Etat et que la parcelle située au-dessus du CEVA appartiendra aux CFF, que les droits à bâtir ont été dissociés lors de l'établissement du PLQ entre l'Etat (70% de la zone) et les CFF (30%). Il précise qu'un propriétaire, qui possède neuf bâtiments dans la zone actuellement, verra également un droit à bâtir inscrit en sa faveur dans le PLQ en préparation. Il ajoute qu'il s'agit d'une opération purement immobilière pour les CFF, comme à Lancy-Pont-Rouge.

Le groupe Libéral signal qu'il sera attentif à ce qu'un nombre de places suffisant soit attribué aux utilisateurs du CEVA et aux habitants comme cela a été le cas pour la gare des Eaux-Vives.

M. Wuest répond que le PLQ tient compte du règlement sur le stationnement et des bâtiments à surélever, avec 698 places de stationnement et 4226 mouvements journaliers selon les prévisions. Il ajoute qu'aux heures de pointe, 174 voitures sortiront du parking le matin avec un flux de 430 véhicules le soir. Le parking sous-terrain sera construit sur trois niveaux, mais le nombre de places pourrait varier de quelques unités. Des évaluations environnementales ont pris en compte une éventuelle urbanisation du chemin de la Mousse. Il relève que les utilisateurs du parking venant du sud utiliseront l'entrée existante et traverseront le sous-sol du futur bâtiment et que l'ensemble du parking sortira en direction du nord. Des négociations ont déjà eu lieu avec les voisins. Il est également prévu d'éviter la rue François-Jacquier qui est déjà saturée aujourd'hui. Enfin, l'étude d'impact a été faite en tenant compte du développement de MICA, à l'horizon 2018 voire 2020.

Un commissaire (L) demande combien de places seront dévolues aux utilisateurs de la gare. Il évoque ensuite une remarque émise par la Commune de Chêne-Bourg concernant la hauteur du bâtiment central qui diminuerait la vue d'un certain nombre de bâtiments voisins. Il demande s'il existe des variantes qui gêneraient moins la vue.

M. Wuest répond qu'aucune place n'est prévue dans ce but actuellement, car la DGM considère que la gare est située trop à l'intérieur de la ville pour proposer des places P+R.

M. Wuest répond que le projet en est au stade du PLQ, avec ce bâtiment de 120 mètres, qui correspond au bâtiment de la gare de Cornavin. Il explique qu'il s'agira d'un bâtiment avec plusieurs critères, dont des césures, qui sera soumis à un concours d'architecture. Il rappelle que le PLQ fixe les gabarits des emprises et laisse certaines marges de liberté. Il indique que certaines parties pourront être surélevées, et d'autres vides.

2. Audition de M. Alexandre Prina de la Direction générale de la mobilité (DGM).

M. Prina prend la parole et évoque la situation de Chêne-Bourg et celle de la gare bordée par l'avenue de Bel-Air, le chemin de la Mousse et la route de Genève. Il souligne la volonté de densifier la zone autour de la gare et rappelle que le CEVA desservira sur Suisse les gares de Chêne-Bourg, des Eaux-Vives, de Champel, de Carouge-Bachet et de Cornavin avec un service toutes les douze à quinze minutes. Ensuite, il parle de la réflexion qui a porté sur une desserte en bus pour créer un rabattement des communes environnantes sur la gare, que la ligne B reprend la ligne 34, sur le chemin de la Montagne, et que la ligne 34 est déviée sur toutes les poches de la commune. Il évoque également MICA en expliquant qu'un trolleybus est prévu à une fréquence de six minutes avec un rabattement sur la gare des Eaux-Vives. Concernant le P+R, il rappelle qu'il y a déjà celui de Moillesulaz et de Sous-Moulin qui existent, et que deux autres parkings sont prévus à Frontenex et à la Tulette avec respectivement 300 places. Il indique que pour le moment ces P + R régionaux connaissent un taux d'occupation de 100% avec une très forte utilisation par les frontaliers. Il déclare que d'autres P+R régionaux seront mis en place et que c'est la demande transfrontalière qui est la plus importante. Sur les 40 000 frontaliers en provenance d'Annemasse, 18'000 se rendent dans le centre-ville. Il déclare que le plan de charge 2009 est conforme à la hiérarchie routière, ce qui sera également le cas en 2020. Il ajoute que d'ici à 2020, les transports en commun seront en nette progression au détriment de la voiture, soit environ 20%.

Un commissaire (V) aimerait savoir pourquoi les P+rails n'apparaissent pas sur la présentation Powerpoint des gares des Eaux-Vives et de Chêne-Bourg.

M. Prina répond que le Powerpoint ne reprend que les grandes infrastructures mais qu'il est évident que des P+rails s'intégreront dans ce cadre.

Une commissaire (L) demande combien de places comportera le P+R sous la gare et rappelle qu'une des volontés de la Commune était de ne pas amener de trafic supplémentaire sur son territoire.

M. Prina répond qu'il y aura une centaine de places. Il précise qu'il s'agit d'une pesée d'intérêts et que c'est une réflexion sur l'organisation locale et sur l'organisation plus générale qui permettra d'aboutir à une solution. Il ajoute que l'offre reste modeste par rapport à l'évolution de la densification.

Un autre commissaire (L) rappelle que dans le secteur Arve et Lac, 60% des gens travaillent en ville et doivent traverser l'axe des Trois Chênes, notamment en passant à proximité de la gare. La Commune de Thônex demande depuis longtemps d'améliorer cet axe. Il demande où en est la réflexion.

M. Prina répond qu'une étude a été lancée sur la réorganisation du trafic dans cette région ainsi que sur une amélioration de la connexion à l'autoroute blanche. Il ajoute que c'est dans ce cadre que des carrefours et des tranchées souterraines seront réfléchis. Il signale que la route de Jussy devra jouer le rôle de tangentiel.

Le commissaire revient sur le sujet des parkings. Il déclare que le nombre de places a été diminué dans celui des Eaux-Vives et qu'il a fallu une motion de la Commission pour rétablir la situation. Pour le parking de Chêne-Bourg, il lui semblait qu'il n'y aurait pas de places pour les utilisateurs du train. Mais qu'en l'occurrence cela sera le cas. Il aimerait savoir ce qu'il en est exactement.

M. Prina répond que cent places sont prévues pour le transfert modal dans ce secteur. Il signale que la diminution du nombre de places a été entraînée par une mauvaise compréhension des documents.

Un commissaire (R) rappelle la volonté du Grand Conseil d'avoir un axe fort entre Chêne-Bourg et Thônex, ce qui n'apparaît pas ici. Il ajoute ne pas voir de voies réservées aux bus et il demande ce qu'il en est.

M. Prina répond que le développement d'un axe fort est prévu sur le long terme.

3. Audition de M. Daniel Hurni, Chef de projet auprès des CFF-Immobilier Développement Ouest.

M. Hurni prend la parole et déclare que les CFF sont partenaires pour la fin de ce PLQ. Pour le reste, il propose de passer directement aux questions de la Commission.

Un commissaire (MCG) demande si les CFF sont partenaires dans le cadre CEVA.

M. Hurni explique que les CFF sont partenaires en tant qu'exploitant des rails ainsi que par le biais de la société Sovagel qui possède des terrains voisins à la gare.

Un commissaire (V) rappelle que dans le projet SOVALP à Lancy, une partie des terrains appartient aux CFF. Or il remarque que tel n'est pas le cas dans ce projet. Il se demande si cela va changer.

M. Hurni répond que c'est le canton qui est majoritairement propriétaire des terrains mais signale que la société de valorisation (SOVACB), qui gère ce projet, donnera environ 30% des terrains aux CFF.

Un commissaire (L) remarque que 723 places sont prévues dans le périmètre de la gare mais mentionne qu'aucune place n'est envisagée pour les futurs utilisateurs du train, ce qui est assez surprenant. Il précise que la DGM a indiqué que 100 places étaient prévues en P+R. Il rappelle par ailleurs qu'aux Eaux-Vives, le nombre de places avait été diminué et qu'il a fallu une motion de la commission pour réaugmenter ce nombre.

M. Hurni répond que la politique des CFF à l'égard des P+rails est différente de celle du canton portant sur les P+R. Il ajoute que la philosophie des CFF est de réserver des places de parc pour les utilisateurs du rail. Il comprend, cela étant, l'idée de la DGM qui considère qu'il y a de nombreux habitants à proximité de la gare.

Un commissaire (S) revient sur la question du choix des zones. Il remarque que des parcelles seront déclassées en zone 2 et d'autres en zone de développement 3. Il demande s'il y a eu un débat à cet égard.

M. Hurni répond que ce choix a été fait d'accord entre les CFF et l'Etat.

Un commissaire (MCG) demande comment les CFF ont évalué la situation de Chêne-Bourg qui a déjà le tram à disposition.

M. Hurni répond qu'il n'y aura pas de double emploi.

4. Audition de M. Pierre Debarge, Conseiller administratif, Commune de Chêne-Bourg.

M. Debarge prend la parole et rappelle que le Conseil municipal de Chêne-Bourg a accepté le principe d'un déclassement de ces parcelles à l'unanimité.

Un commissaire (MCG) demande ce que penseraient les autorités de la commune si le Grand Conseil devait décider de construire 800 places de stationnement à côté de la gare.

M. Debarge répond que ce quartier est prévu, selon le plan directeur, pour accueillir de la mobilité douce. Selon lui un tel parking ne trouverait pas sa place ici et devrait plutôt être réalisé en amont.

Un commissaire (V) demande s'il y a eu des demandes d'aménagements spécifiques sur la place devant la gare.

M. Debarge mentionne qu'un concours doit être lancé prochainement.

Un commissaire (MCG) revient sur la question des parkings. Il souhaiterait savoir quel serait le parking relais acceptable pour la commune.

M. Debarge répond qu'un parking à l'extérieur est exclu au vu du peu d'espace. Il ajoute que le parking doit répondre aux besoins des habitants, des commerces et des usagers de la gare. Il rappelle que la DGM estime que le nombre de places sera modeste.

Un commissaire (UDC) demande si la situation actuelle est satisfaisante en termes de places de parc pour les commerces qui se trouvent dans ou à proximité du périmètre.

M. Debarge répond que les supermarchés dans ce périmètre ont déjà leurs propres parkings clients.

Un commissaire (R) remarque qu'une densification est également prévue au nord du chemin de la Mousse. Il demande à quel horizon est prévue cette densification.

M. Debarge répond que ce projet est prévu à long terme. Il ajoute qu'il est évident que le plateau va se densifier avec l'arrivée de MICA et de CEVA mais il mentionne que la commune souhaite préserver le plateau le plus longtemps possible. Il répète que la mise sur pied d'un concours d'architecture est une bonne solution.

5. Discussion et position des groupes.

Un commissaire (MCG) intervient et déclare être mal à l'aise par la présence d'un des membres de la Commission qui est mandaté par le Conseil d'Etat pour la réalisation d'une partie du futur projet de construction. Il pense qu'il y a un conflit d'intérêt évident et il demande que le Président de la Commission écrive au bureau du Grand Conseil afin que ce dernier statue sur l'article 24 LRGC à l'égard du commissaire en question.

Le Président demande au commissaire en question s'il est réellement concerné par l'article 24.

Le commissaire répond par la négative en rappelant qu'il s'agit d'un projet de déclassement.

Le Président remarque que la demande du commissaire (MCG) est formelle et qu'il convient de définir la position des groupes. Il passe alors au vote sur la volonté de se prononcer sur cette question :

Par 10 voix contre (1 S, 2 V, 2 PDC, 2 L, 2 R, 1 UDC) la demande du groupe MCG est refusée. Paradoxalement, le groupe MCG ne s'est pas prononcé sur sa propre demande.

Un commissaire (S) demande s'il n'y a pas d'autres parties prenantes que la société simple et si la Constitution prévoit l'obligation pour le Conseil d'Etat de déposer un projet de loi en cas d'aliénation du terrain. Il pense qu'il y a de fortes chances que les terrains soient revendus par la suite, raison pour laquelle il s'abstiendra pour le vote du projet de loi.

Pour ce qui est d'une éventuelle autre partie prenante, M. Moglia répond par la négative.

En ce qui concerne la Constitution, M. Pauli acquiesce, sauf en ce qui concerne les opérations d'aménagement du territoire.

M^{me} Dufresne précise que dans ce cas, c'est le Conseil d'Etat qui tranche.

Pour le groupe des Verts, ce déclassement semble opportun. Il ajoute que la décision de la commune est en outre claire et il pense que les cautions seront fixées par le PLQ.

Le groupe MCG déclare qu'il s'opposera à ce projet car il ne comprend pas que l'on fasse des trams à la campagne et des trains en ville. Il ajoute qu'un méga projet de ce type pour cinquante utilisateurs est une dilapidation de l'argent public.

Le groupe Radical déclare qu'un bon développement des transports nécessite le développement de points d'échanges. Il ajoute que ce déclassement semble donc logique pour pouvoir développer ce futur quartier.

Le groupe UDC mentionne que son groupe votera ce projet. Il mentionne qu'il s'agit d'un projet important pour la Commune et la région. Il soulève que toutes les parties prenantes sont satisfaites. Toutefois, il rappelle qu'il reste malgré tout sceptique sur le choix du zonage mais comme il n'y a eu aucune opposition à ce sujet, il ne voit aucune raison de s'y opposer.

Le groupe PDC déclare, quant à lui, que la densification de ce pôle d'échanges est nécessaire comme cela a pu être constaté dans d'autres lieux, raison pour laquelle il soutiendra ce projet.

Le groupe Libéral remarque que tout a été dit et mentionne qu'il votera également ce projet. Il souligne toutefois que pour une fois, au vu de l'importance d'un tel projet, une commune est entièrement favorable à une telle densification, ce qui n'est pas toujours évident de la part des communes.

6. Votes du projet de loi.

Le Président met aux voix l'entrée en matière du PL 10787

Pour : 9 (2 Verts, 2 PDC, 2 Libéraux, 2 Radicaux, 1 UDC)

Contre : 2 (MCG)

Abstention : 1 (S)

L'entrée en matière est acceptée

Le Président passe alors au deuxième débat.

Le Président met aux voix l'article 1

Pour : 9 (2 Verts, 2 PDC, 2 Libéraux, 2 Radicaux, 1 UDC)

Contre : 2 (MCG)

Abstention : 1 (S)

L'article 1 est adopté

Le Président met aux voix l'article 2

Pour : 9 (2 Verts, 2 PDC, 2 Libéraux, 2 Radicaux, 1 UDC)

Contre : 2 (MCG)

Abstention : 1 (S)

L'article 2 est adopté

Le Président met aux voix l'article 3

Pour : 9 (2 Verts, 2 PDC, 2 Libéraux, 2 Radicaux, 1 UDC)

Contre : 2 (MCG)

Abstention : 1 (S)

L'article 3 est adopté

Le Président remarque que le délai d'opposition est échu.

M. Pauli acquiesce et mentionne qu'il est échu depuis le 8 avril. Il rappelle qu'il y a eu une opposition de la part de l'entreprise Eugène Baud qui s'est plainte de ne pas avoir reçu d'informations sur le projet. Il ajoute que dans l'intervalle, cette entreprise a reçu tous les renseignements ainsi que le cahier des charges du concours, à la suite de quoi elle a retiré son opposition (annexe).

Le Président met aux voix l'Article 4

Pour : 9 (2 Verts, 2 PDC, 2 Libéraux, 2 Radicaux, 1 UDC)

Contre : 2 (MCG)

Abstention : 1 (S)

L'Article 4 est adopté

Le Président met aux voix le PL 10787 dans son ensemble

Pour : 9 (2 Verts, 2 PDC, 2 Libéraux, 2 Radicaux, 1 UDC)

Contre : 2 (MCG)

Abstention : 1 (S)

Le PL 10787 est adopté

M. Florey est nommé rapporteur de majorité et M. Stauffer de minorité.

Le délai pour le dépôt du rapport est fixé au 6 septembre et son traitement est proposé en catégorie II.

Mesdames et Messieurs les députés, au bénéfice des explications qui précèdent, la majorité de la Commission d'aménagement du canton vous invite à suivre ses conclusions et vous recommande d'adopter le projet de loi 10787.

Projet de loi (10787)

modifiant les limites de zones sur le territoire de la commune de Chêne-Bourg (création d'une zone 2 et d'une zone de développement 3) au lieu-dit « Gare de Chêne-Bourg »

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

Art. 1 Approbation du plan

¹ Le plan N° 29562-512, dressé par le département en charge de l'aménagement du territoire le 16 février 2006, modifiant les limites de zones sur le territoire de la commune de Chêne-Bourg, feuilles cadastrales N° 18 et 19 (création d'une zone 2 et d'une zone de développement 3) au lieu-dit « Gare de Chêne-Bourg » 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 2 et le degré de sensibilité II aux biens-fonds compris dans le périmètre de la zone de développement 3.

Art. 3 Dérogation

En dérogation à l'article 37 alinéa 3 de la loi sur les constructions et installations diverses du 14 avril 1988, la profondeur des immeubles pouvant être érigés sur la parcelle N° 4065 en construction d'angle à proximité du chemin de la Gravière peut atteindre au maximum 24 mètres.

Art. 4 Dépôt

Un exemplaire du plan N° 29562-512 susvisé, certifié conforme par la présidence du Grand Conseil, est déposé aux Archives d'Etat.



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

DÉPARTEMENT DES CONSTRUCTIONS ET DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION
 Direction Générale de l'Aménagement du Territoire Plans d'Affectation et requêtes

CHENE-BOURG

Feuille Cadastreale 18, 19

Parcelles N° : 3124, 3238, 3301, 3429,
 3463, 3485, 3486, 3804,
 3849, 3906, 4063, 4065,
 4070, 4071, 4073, 4074,
 4075, dp 4174, dp 4175,
 dp 4177 part., dp 4178, dp
 4182, dp 4205 part., 4368.

Modification des limites de zones

Gare de Chêne-Bourg entre l'avenue de Bel-Air, le
 chemin de la Mousse et le chemin de la Gravière



Zone de dév.3 DS II



Zone 2 DS III



Zone préexistante.

PROCEDURE D'OPPOSITION

Adopté par le Conseil d'État le :

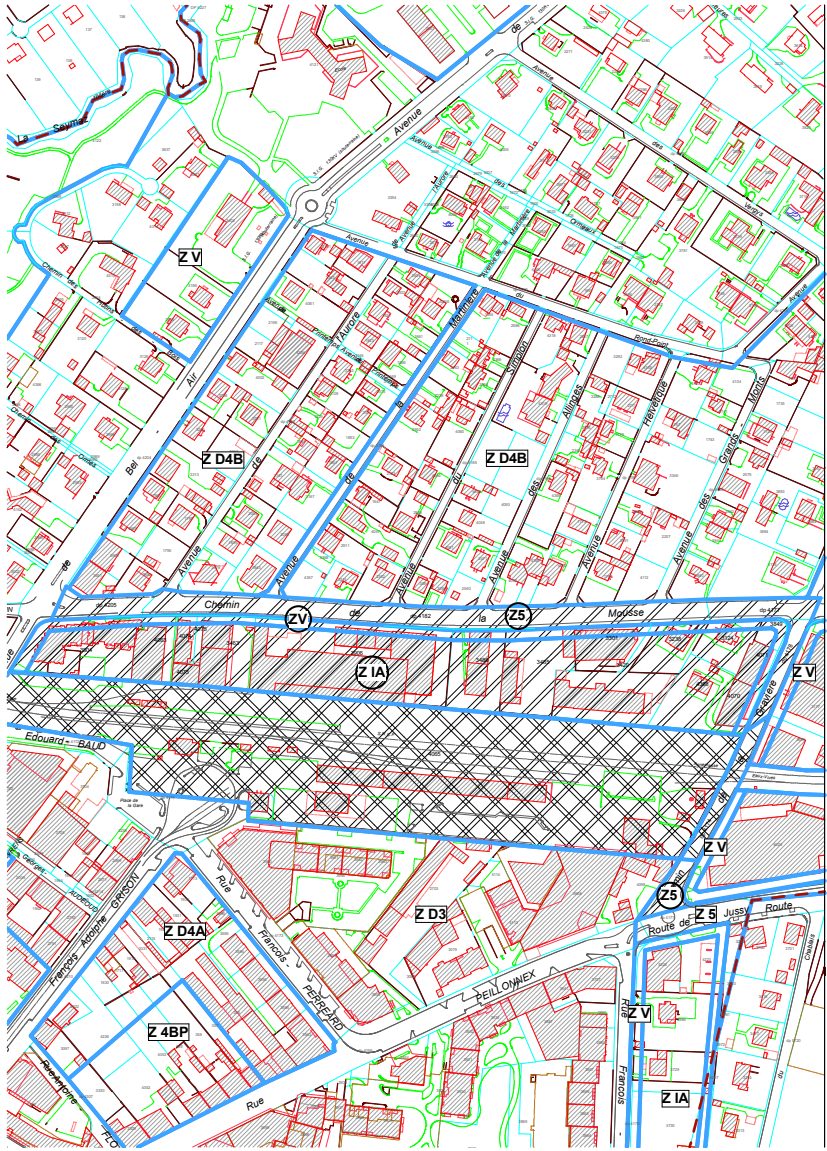
Visa :

Timbres :

Adopté par le Grand Conseil le :

Echelle 1 / 2500		Date 16.02.2006	
		Dessin MR	
Modifications			
Indice	Objets	Date	Dessin
	Zone 2 sur les parcelles CFF	06.03.2008	MR
	Z2 et Z3 Ch. Mousse et Gravière	15.05.2008	MR
	Zone 2 ordinaire parcelles CFF	16.10.2008	MR
	Changement de département	11.03.2010	MR

Code GIREC	
Secteur / Sous-secteur statistique	Code alphabétique
13.00.030	CBG
Code Aménagement (Commune / Quartier)	
512	
Archives Internes	Plan N° 29 562 Indice
CDU	7 1 1 . 6





DCTI
Monsieur Frédéric WUEST
Rue David-Dufour 5
Case postale 224
1211 GENEVE 8

JPG/ac

Genève, le 14 juin 2011

COURRIER INTERNE B810 ER / OU

OPPOSITION PLAN MZ 29562 – PL No 10787

Cher Monsieur,

Suite à notre rendez-vous du 7 juin 2011, des informations et explications que vous nous avez fournies, nous vous confirmons par la présente que nous retirons notre opposition du 8 avril 2011.

Nous nous permettons, néanmoins de vous rappeler, la nature assez particulière de notre activité (beaucoup de matériaux et de pièces lourdes nécessitant de fortes nombreuses livraisons, ou emportés directement par nos clients), ainsi que la fréquentation importante par la clientèle de notre magasin sont des éléments déterminants pour sa survie économique.


Nous avons bien enregistré que dans le cadre des concours des espaces publics autour de la gare les fonctionnalités de notre commerce ont été mentionnées (7 places de chargement prévues).

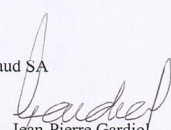
Nous nous permettons néanmoins de réitérer notre demande en nous octroyant quelques places de chargement supplémentaires à la droite de l'entrée de notre Garden. (Voir le plan que vous nous avez annexé).

Comme discuté nous comptons le moment venu sur une coordination constructive avec les services cantonaux et communaux.

Vous remerciant de l'excellent accueil que vous nous avez réservé, nous vous adressons,
Cher Monsieur, nos meilleures salutations.

Eugène Baud SA


Christophe Frison-Roche
Directeur


Jean-Pierre Gardiol
Administrateur

frédéric wuest (14 06 11)

Date de dépôt : 6 septembre 2011

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Eric Stauffer

Mesdames et
Messieurs les députés,

Audition de M. Monsieur Daniel Hurni, Chef de projet auprès des ^{CFF} – Immobilier Développement Ouest

La machine infernale du CEVA !

Alors que toutes les communes investissent dans la mobilité douce l'Etat en partenariat avec les CFF font le contraire !

En effet nous avons à réitérée reprise expliqué que les parkings doivent être construit en France pour le CEVA et pas en Suisse !

A ce sujet il est très intéressant de savoir ce que dit la Commune concernée.

Audition par la commission de M. Pierre Debarge, Conseiller administratif, Commune de Chêne-Bourg

M. Debarge prend la parole et rappelle que le Conseil municipal de Chêne-Bourg a accepté le principe d'un déclassement de ces parcelles à l'unanimité.

Un commissaire MCG demande ce que penseraient les autorités de la commune si le Grand Conseil devait décider de construire 800 places de parcs à côté de la gare.

M. Debarge répond que ce quartier est prévu, selon le plan directeur, pour accueillir de la mobilité douce. Il ajoute qu'un tel parking ne trouverait donc pas sa place et devrait être réalisé en amont.

Un commissaire Vert demande ensuite s'il y a des demandes d'aménagements spécifiques sur la place devant la gare.

M. Debarge acquiesce et mentionne qu'un concours doit être lancé prochainement.

Un commissaire Vert demande s'il a le cahier des charges.

M. Debarge répond que l'idée serait de déplacer la boucle du tram afin de donner plus d'ampleur à cette place.

M. Nasel ajoute que le plan directeur indique que ce lieu doit devenir un pôle d'échanges multimodales.

Un commissaire MCG demande quel serait le parking relais acceptable pour la commune.

M. Debarge répond qu'un parking à l'extérieur est exclu au vu du peu d'espace. Il ajoute que le parking doit répondre aux besoins des habitants, des commerces et des usagers de la gare. Il rappelle que la DGM estime que le nombre de places sera modeste.

Un commissaire MCG demande toutefois ce qu'il faut envisager en termes de places de parc pour les utilisateurs de la gare.

M. Debarge répond attendre l'étude de la DGM avant de répondre à cette question.

Un commissaire MCG remarque qu'il faudrait donc geler ce PL.

M. Debarge répond que cela fait quatre ans que la commune attend des informations.

Un commissaire MCG remarque que la commune a donc accepté ce déclassement sans avoir tous les éléments.

M. Nasel remarque que le projet tel que présenté est techniquement de 700 places mais qu'il convient de tenir compte des normes. Il ajoute qu'un certain nombre de places seront octroyées aux logements et aux commerces et que le solde sera attribué au public en lien avec la gare. Il pense que la DGM devrait pouvoir répondre à cette question.

Un commissaire UDC demande si la situation actuelle est satisfaisante en termes de places de parc.

M. Debarge répond que la Migros et la Coop ont déjà leurs places clients.

Un commissaire Vert remarque que ce projet sera au centre des Trois Chênes. Il demande s'il est prévu de renforcer cet aspect de manière symbolique comme le déplacement de la mairie sur cet espace.

M. Debarge répond par la négative et déclare que la commune prendra sans doute une allée.

Un commissaire Libéral demande ce qu'il en est du bâtiment allongé.

M. Debarge répond que la tour qui a été évoquée convient parfaitement alors que ce bâtiment allongé bloquerait tout. Il pense qu'un concours

d'architecture est nécessaire afin de trouver la meilleure solution. Il rappelle que les délais sont encore longs et qu'un concours est envisageable.

Un commissaire Radical remarque qu'une certaine densification est prévue au nord du chemin de la Mousse. Il demande à quel horizon est prévue cette densification.

M. Debarge répond que ce projet est prévu à long terme. Il ajoute qu'il est évident que le plateau va se densifier avec l'arrivée de MICA et de CEVA mais il mentionne que la commune souhaite préserver le plateau le plus longtemps possible. Il répète qu'un concours d'architecture serait une bonne chose.

Le président répond que les représentants du département sont présents et ont entendu. Il remercie alors M. Debarge et M. Nasel qui se retirent à 18h20.

Un commissaire MCG souhaite que la commission demande au bureau de statuer sur l'article 24 à l'égard d'un commissaire Libéral.

Un commissaire Vert demande s'il y a encore des auditions. Il pense que le tour a été fait.

Un commissaire Libéral intervient et déclare qu'il aimerait que le bureau statue aussi sur tous les liens directs et indirects en rapport avec ce projet. Il ajoute que la moitié du canton est finalement concernée.

Le président remarque que la demande du commissaire MCG est formelle et qu'il convient de définir si les groupes le suivent.

Une commissaire Verte signale que le bureau a été saisi à plusieurs occasions à propos de cette question. Elle ajoute que cet article est clair mais que le bureau sait que plusieurs interprétations peuvent en être faites. Elle répète que le bureau a déjà répondu à cette question.

Une commissaire Libérale se retire.

Un commissaire UDC pense que la commission n'a pas à voter sur cette question.

Un commissaire MCG rappelle que le président du Grand Conseil a fait une interprétation sensiblement différente et qu'il a retiré une investigation à un député. Il rappelle par ailleurs que Un commissaire MCG défend les opposants de manière bénévole.

Le président accueille ensuite M. Hurni à 17h35.

M. Hurni prend la parole et déclare que les CFF sont partenaires pour la fin de ce PLQ.

Un commissaire MCG demande si les CFF sont partenaires dans le cadre CEVA.

M. Hurni acquiesce en mentionnant que les CFF sont partenaires en tant qu'exploitant des rails ainsi que par le biais de la société Sovagel qui possède des terrains voisins à la gare.

Un commissaire MCG demande si les CFF touchent des subventions fédérales et, si tel est le cas, à combien elles se montent. Il demande également si le complément de la Confédération impacte un aspect ou un autre chez les CFF. Il demande encore si les CFF se retireront en raison des retards.

M. Hurni répond qu'il y a des parts de subventions pour le CEVA mais il ne se prononce pas sur l'octroi d'une aide directe de la Confédération pour le CEVA. Il ajoute qu'il n'y a pas d'aide de la Confédération concernant le projet urbanistique.

Un commissaire Vert signale ensuite qu'une partie des terrains appartient aux CFF dans le projet Sovalp et il remarque que tel n'est pas le cas à Chêne-Bourg. Il se demande si cela va changer.

M. Hurni répond que c'est le canton qui est majoritairement propriétaire aux Eaux-Vives et à Chêne-Bourg et il remarque qu'in fine, la société de valorisation donnera environ 30% des terrains aux CFF.

Un commissaire Vert demande si des surfaces commerciales sont prévues.

M. Hurni répond que ce n'est pas le cas à Chêne-Bourg. Il précise qu'il est possible qu'une liaison soit réalisée entre le parking et la Migros. Il ajoute qu'au Eaux-Vives, l'analyse porte sur la création d'une galerie marchande.

Un commissaire Libéral remarque que 723 places sont prévues dans le périmètre de la gare mais il mentionne qu'aucune place n'est envisagée pour les utilisateurs du CEVA, ce qui semble assez surprenant. Il précise que la DGM a été auditionné sur ce point et a indiqué que 100 places étaient prévues en P + R. Il rappelle par ailleurs qu'aux Eaux-Vives, le nombre de places avait été diminué et qu'il a fallu une motion de la commission pour augmenter ce nombre. Il se demande ce qu'il faut en penser.

M. Hurni répond que la politique des CFF à l'égard des parcs & rails est différente de celle du canton portant sur les P + R. Il ajoute que les deux entités collaborent pour trouver des terrains d'entente mais il rappelle que la philosophie des CFF est de réserver des places de parc pour les utilisateurs du rail. Il comprend, cela étant, l'idée de la DGM qui considère qu'il y a de nombreux habitants à proximité de la gare et il précise que les CFF créent volontiers des places de parc à l'extérieur des villes, là où le terrain est moins cher.

Un commissaire Libéral demande si une centaine de places à Chêne-Bourg semble être une bonne idée.

M. Hurni répond que les CFF avaient défini et quantifié une cinquantaine de places.

Un commissaire Libéral demande ensuite ce qu'il en est de la mise en valeur des droits à bâtir des CFF.

M. Hurni répond qu'ils sont mis en valeur par le biais du PLQ. Il ajoute que les CFF développeront ensuite le projet jusqu'à l'autorisation de construire. Il précise que la suite n'est pas encore décidée.

Un commissaire MCG intervient et déclare être mal à l'aise à l'égard de son préopinant qui est mandaté par le Conseil d'État pour la réalisation d'une gare. Il pense qu'il y a un conflit d'intérêt évident et il demande que le président de la Commission écrive au bureau du Grand Conseil afin que ce dernier prenne une position sur ce point.

Le président demande si un commissaire Libéral est réellement concerné par l'article 24.

Un commissaire Libéral répond par la négative en rappelant qu'il s'agit d'un projet de déclassement.

Un commissaire Socialiste remarque que les parcelles seront déclassées en zone 2 ordinaire. Il demande s'il y a eu un débat à cet égard.

M. Hurni répond que ce choix a été fait d'accord entre les CFF et l'État. Il ajoute que ce dernier a jugé préférable de ne pas se contraindre à ses propres mesures.

Un commissaire MCG demande comment les CFF ont évalué la situation de Chêne-Bourg qui voit déjà le tram.

M. Hurni répond qu'il n'y aura pas de double emploi. Il rappelle que le P + rail est fait pour les personnes qui se déplacent loin.

Un commissaire MCG remarque que ces places de parc ne sont donc pas faites pour les personnes venant de France voisine.

M. Hurni répond qu'il faut un abonnement de train pour avoir une place de parc, et justifier de la proximité de son domicile. Il ajoute que le prix du billet sera prohibitif pour les autres personnes afin de les décourager.

Un commissaire MCG demande si une étude de marché a été réalisée pour définir la clientèle.

M. Hurni répond par la négative mais il remarque qu'un exercice de quantification a été mené par rapport au quartier.

Un commissaire MCG demande si l'investissement pour le tronçon Chêne-Bourg et au-delà de Cornavin pour une cinquantaine de personnes semble proportionné aux yeux des CFF.

M. Hurni répond que les CFF réfléchissent en termes d'opportunité de réalisation.

Un commissaire Vert demande si ce PL de déclassement nuira à l'offre de P + rails.

M. Hurni répond par la négative.

Le président remercie alors M. Hurni qui se retire à 18h.

Un commissaire MCG déclare que son groupe s'opposera à ce projet car il ne comprend pas que l'on fasse des trams à la campagne et des trains en ville. Il ajoute qu'un méga projet de ce type pour cinquante utilisateurs est une dilapidation de l'argent public.

Le président passe au vote d'entrée en matière :

En faveur : 9 (2 Verts, 2 PDC, 2 Libéraux, 2 Radicaux, 1 UDC)
Non : 2 (2 MCG)
Abstention : 1 (1 Socialiste)

Le président passe alors au deuxième débat.

Titre et préambule :

En faveur : 9 (2 Verts, 2 PDC, 2 Libéraux, 2 Radicaux, 1 UDC)
Non : 2 (2 MCG)
Abstention : 1 (1 Socialiste)

Article 1, alinéa 1 :

En faveur : 9 (2 Verts, 2 PDC, 2 Libéraux, 2 Radicaux, 1 UDC)
Non : 2 (2 MCG)
Abstention : 1 (1 Socialiste)

Article 1, alinéa 2 :

En faveur : 9 (2 Verts, 2 PDC, 2 Libéraux, 2 Radicaux, 1 UDC)
Non : 2 (2 MCG)
Abstention : 1 (1 Socialiste)

Article 2 :

En faveur : 9 (2 Verts, 2 PDC, 2 Libéraux, 2 Radicaux, 1 UDC)
Non : 2 (2 MCG)
Abstention : 1 (1 Socialiste)

Article 3 :

En faveur : 9 (2 Verts, 2 PDC, 2 Libéraux, 2 Radicaux, 1 UDC)
Non : 2 (2 MCG)
Abstention : 1 (1 Socialiste)

Le président remarque que le délai d'opposition est échu.

M. Pauli acquiesce en mentionnant que c'est terminé depuis le 8 avril. Il ajoute qu'il y a eu une opposition de la part de l'entreprise Eugène Baud qui s'est plainte de ne pas avoir reçu d'informations sur le projet. Il ajoute que dans l'intervalle, cette entreprise a reçu tous les renseignements ainsi que le cahier des charges du concours, suite de quoi elle a retiré son opposition.

Article 4 :

En faveur : 9 (2 Verts, 2 PDC, 2 Libéraux, 2 Radicaux, 1 UDC)
Non : 2 (2 MCG)
Abstention : 1 (1 Socialiste)

Le président passe alors au vote du PL 10787 dans son ensemble :

En faveur : 9 (2 Verts, 2 PDC, 2 Libéraux, 2 Radicaux, 1 UDC)
Non : 2 (2 MCG)
Abstention : 1 (1 Socialiste)

Un commissaire UDC est nommé rapporteur. Le délai pour le dépôt du rapport est fixé au 6 septembre et son traitement en catégorie II.

A la lecture du procès-verbal de la commission, nous pouvons constater l'hypocrisie régnante, et les conflits d'intérêts ! Mais ainsi va notre République !