

*Date de dépôt : 2 avril 2013*

## **Rapport**

**de la Commission d'aménagement du canton chargée d'étudier la proposition de motion de M<sup>mes</sup> et MM. Emilie Flamand, François Lefort, Anne Mahrer, Miguel Limpo, Mathilde Captyn, Olivier Norer, Catherine Baud, Hugo Zbinden, Brigitte Schneider-Bidaux, Sylvia Nissim, Sophie Forster Carbonnier, Morgane Odier-Gauthier, Roberto Broggin, Pierre Losio, Esther Hartmann et Jacqueline Roiz : Cherpines-Charrotons : donnons-nous les moyens de construire un véritable éco-quartier !**

*Rapport de majorité de M. Bertrand Buchs (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Olivier Norer (page 9)*

## **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

### **Rapport de M. Bertrand Buchs**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission d'aménagement du canton a consacré 4 séances à cet objet (les 9 mai et 27 juin 2012, les 20 et 27 février 2013). La Présidence a été assurée par Mme Christina Meissner et M. François Lefort. Le procès-verbal a été tenu de manière précise par M<sup>mes</sup> Marie Savary et Laura Platchkov ainsi que par M. Hubert Demain. La commission les remercie chaleureusement pour leur travail.

## **Mémorial**

Cette motion a été déposée le 12 octobre 2011. Elle a été traitée par le Grand Conseil dans sa séance du 16 mars 2012 et renvoyée, après débats, par 71 oui, 1 non et 8 abstentions à la Commission d'aménagement.

### **Présentation de la motion (séance du 9 mai 2012)**

M. Norer, signataire, rappelle les débats que les députés ont eus dans le cadre de la votation du déclassement du quartier « Cherpines-Charrotons ». Il avait été plusieurs fois mentionné qu'un éco-quartier allait être construit dans ce secteur. Les motionnaires ont insisté sur le volet de la mobilité. M. Norer remarque que les normes de stationnement sont définies dans la loi L 5 05.10. Elles précisent que les personnes ayant besoin d'une voiture peuvent bénéficier d'une place de stationnement dans leur immeuble ou à proximité ; ceci pour garantir une bonne utilisation de l'espace public. Dans le cadre de cette loi, le canton a réactualisé en 2008 la carte des places de stationnement.

Concernant le quartier « Cherpines-Charrotons », l'aménagement cantonal et les infrastructures en transports publics ont évolués. Dans ce contexte, la carte précisant les besoins en places de stationnements n'est plus adaptée à la réalité. En effet, le futur quartier sera un éco-quartier urbain et la nouvelle ligne de tram desservant Saint-Julien passera par le quartier « Cherpines-Charrotons » et sera une ligne de caractère urbain.

Cette motion demande donc la révision de la carte. Elle demande également que le quartier « Cherpines-Charrotons » puisse bénéficier d'un plan de stationnement correspondant aux souhaits de la majorité de la population, ainsi qu'à ceux des politiques qui se sont exprimés. En parallèle, il est également nécessaire d'élaborer un PDQ qui prenne en compte ces éléments.

### **Audition de MM. Julien Nicolet et Nicolas Bloch, membres de l'Association « de l'Aire ! »**

M. Nicolet explique que l'association a été créée dans le but de coordonner le référendum contre le projet de loi de déclassement du quartier « Cherpines-Charrotons ».

M. Nicolet trouve que le contenu de la motion est passablement réducteur car elle ne traite que des aspects en rapport avec la mobilité en demandant une dérogation à la directive traitant du ratio des places de stationnement. Pour ces raisons, M. Nicolet estime que la motion est peu ambitieuse et en contradiction avec son intitulé.

Il demande également que les futurs habitants soient intégrés dans le processus de développement du quartier.

Une commissaire (Ve) explique qu'il s'agit d'une première motion portant sur la mobilité mais qu'une autre va suivre précisant notamment ce que l'on attend dans cet éco-quartier en termes d'énergie, participation des habitants, terrains, etc.

### **Audition de M. Jean-Luc Gauthey, chef de projet au DU**

M. Gauthey explique que les points de l'éco-quartier et de la mobilité comme leviers du caractère durable de ce quartier ont été soulevés très tôt. Le quartier a tout de suite été identifié comme un quartier porté par le projet du tram. Il a donc été convenu dès le départ d'inciter les habitants du futur quartier à optimiser l'usage des transports publics. Le ratio de stationnement proposé dans le projet de PDQ est de 1, c'est-à-dire 1 place pour 100 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher. C'est une ambition forte du PDQ car le ratio a été réduit de 1,6 à 1. Lors de l'élaboration du PDQ, la DGM a considéré que l'on pouvait déjà utiliser la mesure dérogatoire figurant à l'art. 8, al. 2, let. e de la loi L 5 05-10. Il existe également une volonté de regrouper le stationnement et de minimiser la circulation à l'intérieur du quartier.

### **Séance du 27 juin 2012**

#### ***Audition de M. le conseiller d'Etat François Longchamp***

M. Longchamp insiste sur une volonté de mixité dans cette zone, répartie entre des activités et des logements, des communications assurées entre autres par la ligne de tramway et, toujours sur le plan de la mobilité, le souhait de limiter le nombre de places de parking.

« L'irrigation » de ce nouveau quartier se réalisera aussi par des voies non motorisées.

Sur le plan énergétique, le concept s'appuie sur celui d'une société à 200 W, sur de la géothermie et certains projets de récupération des rejets générés par la ZIPLO. Les places de stationnement seront limitées avec un maximum de 4 500 places soit trois fois plus de places pour les vélos. Il signale que, dans le projet initial, il avait été prévu 7 500 places.

Une commissaire (Ve) demande un gel de la motion jusqu'à la publication du PDQ. Cette demande est acceptée.

### Séance du 20 février 2013

Une commissaire (Ve) annonce que, depuis juin 2012, le plan directeur de quartier (PDQ) a été rendu public.

Dans ce PDQ, il y a des choses intéressantes, mais il ne va pas assez loin, notamment en termes de mobilité.

Il est décidé de demander au département de faire le point.

### Séance du 27 février 2013

#### *Point d'information de Mme Isabelle Girault, directrice de l'urbanisme, DU*

Le PDQ a été transmis aux conseils municipaux le 20 février 2013. Ils ont 90 jours pour statuer.

Les objectifs du PDQ visent à faire un éco-quartier sans l'appeler précisément ainsi. Il s'agit qu'un quartier durable, c'est-à-dire intégrant des principes de durabilité, parmi lesquels : une gouvernance de projets fondée sur le partenariat et la concertation ; une mixité du programme de quartier avec un cadre de vie adapté et de qualité ; et un quartier urbain durable qui concrétise des principes de développement durable. Un comité de pilotage a été créé associant les communes et l'Etat.

Le projet se concrétise par 25 principes qui sont organisés selon trois grands axes : l'urbanisation, la mobilité et l'environnement. Le projet comporte une succession d'espaces publics et un espace public central où seront réunis les équipements et le lieu de vie par excellence du quartier qui se situe autour de la place centrale. Des principes de mixité sociale, fonctionnelle et typologique, et de diversité architecturale sont introduits dans les fiches de PDQ. Ils ont aussi été intégrés dans la fabrication du concept de projet de la zone d'activités industrielles. Une seule équipe de maîtrise d'œuvre s'occupe de l'ensemble du projet.

S'agissant de l'axe mobilité, l'approche est multimodale, avec l'installation d'un pôle multimodal sur la place des Cherpines qui va connecter tous les modes de transports : le tram qui reliera Pont-Rouge à Saint-Julien ; une ligne de bus entre Bernex et Plan-les-Ouates ; et le réseau de vélos et de liaisons modes doux, avec des lieux de garage à vélos.

L'idée est aussi de préserver des places de stationnement dans le quartier (une place pour 100 m<sup>2</sup> de surface brute de logement). Pour cela une optimisation du taux de stationnement est prévue dans le PDQ. Actuellement, le projet des Cherpines ne figure pas sur la carte annexée au règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (L 5 05.10). Ce règlement

préconise un taux de 1,6 place pour 100 m<sup>2</sup> au minimum. Il s'agit donc d'une dérogation proposée par le PDQ. Une actualisation est proposée par la DGM pour intégrer cette dérogation de façon complète dans le règlement de stationnement.

S'agissant de l'axe « environnemental », M<sup>me</sup> Girault signale que le quartier tendra à être un quartier à énergie positive.

Une commissaire (Ve) se demande si des garages souterrains pourront être construits à cause de la proximité de la nappe phréatique ou s'il faut prévoir un silo à voitures.

M<sup>me</sup> Girault pense que les problèmes liés à la nappe phréatique peuvent être évités.

Une commissaire (Ve) demande si des coopératives d'habitation sont prévues.

M<sup>me</sup> Girault répond qu'à ce stade des discussions ont été conduites avec la FPLC et que rien n'interdit que les coopératives interviennent.

### ***Discussion générale***

Un commissaire (R) mentionne la deuxième invite de la motion qui demande un ratio de stationnement adapté. Il demande aux auteurs de déterminer ce ratio.

Un commissaire (S) demande également au Verts de donner le nombre de places de parking qu'ils désirent.

Un commissaire (Ve) répond par la négative. Le groupe des Verts a juste souligné que le ratio déterminé par le département était celui des Semailles, qui à leurs yeux n'est pas un ratio qui peut mériter le titre d'éco-quartier.

Un commissaire (L) s'étonne que les Verts veuillent construire un silo à voitures. Pour lui il faudra répercuter le prix de cette construction sur les loyers et son utilisation ne sera pas très confortable pour une famille avec des enfants en bas âge.

Un commissaire (PDC) signale que, au vu de la crise du logement, on ne pourra pas réserver les logements uniquement à des locataires sans voiture. Il faut penser aux familles, avec des enfants en bas âge, qui ont besoin d'une voiture.

### **Conclusions**

La majorité considère que les explications données par le département sont suffisantes et que la notion d'éco-quartier est respectée.

Un effort de dialogue avec les communes est mis en avant, ainsi que l'intégration d'un concept de mixité.

Quant à la mobilité, le quartier sera multimodal et les voitures ne pourront pas le traverser. Le nombre de place de parcs sera limité à 1 pour 100 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher à la place de 1,6.

La majorité considère que des réponses adéquates ont été données aux invites de cette motion et qu'il ne sert à rien de la renvoyer au Conseil d'Etat.

En conséquence, nous vous proposons de rejeter cette motion.

### **Vote**

Le Président soumet au vote la motion 2031 :

Pour : 3 (3 Ve)

Contre : 9 (1 S, 1 PDC, 1 R, 3 L, 2 MCG, 1 UDC)

Abstention : 1 (1 R)

**La motion 2031 est refusée.**

**Préavis sur la catégorie de débat : catégorie II**

## **Proposition de motion (2031)**

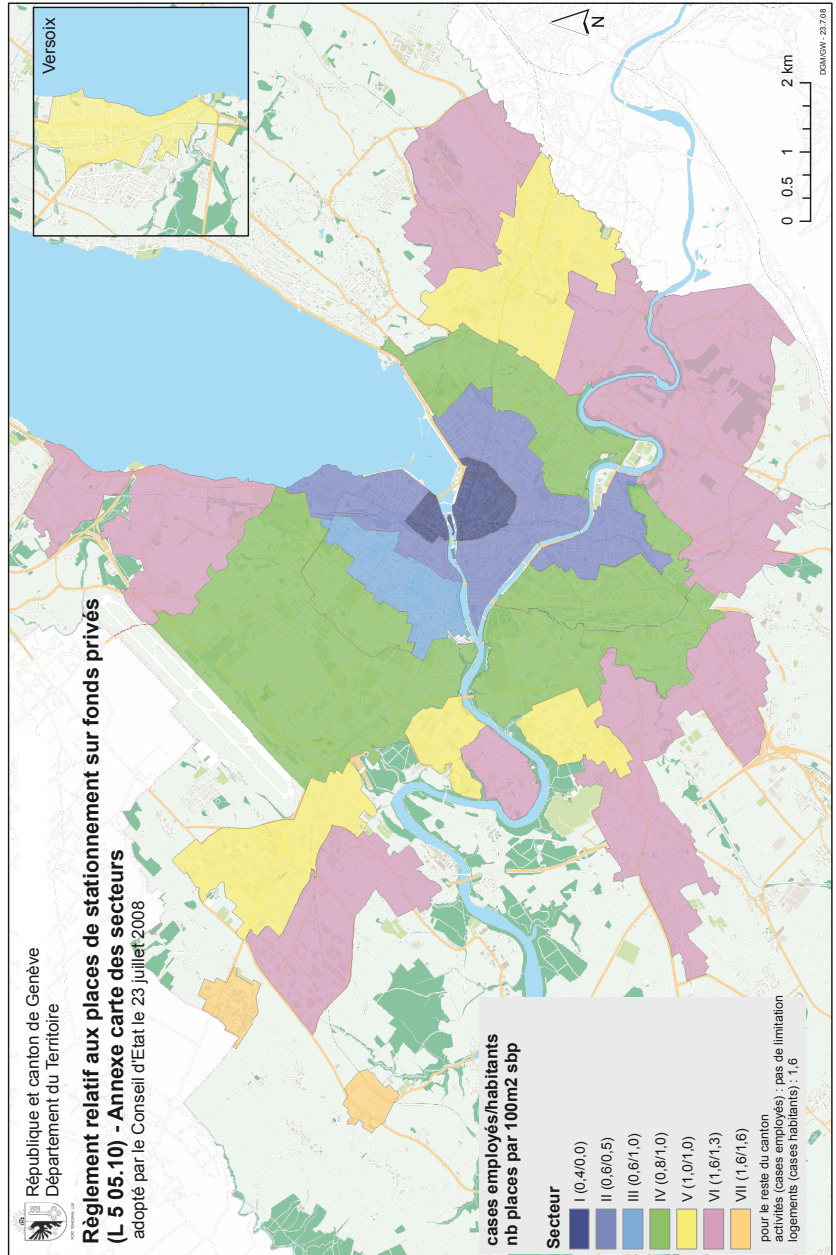
### **Cherpines-Charrotons : donnons-nous les moyens de construire un véritable éco-quartier !**

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

- le déclassement du périmètre dit « Cherpines-Charrotons », accepté par 56,6% des votants le 15 mai 2011 ;
- la promesse d’y construire un éco-quartier faite par l’ensemble des défenseurs de ce projet ;
- le développement d’une ligne de tram en direction de St-Julien desservant ce futur quartier ;
- le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (L 5 05.10) et notamment son article 8, al. 2 ;
- l’absence du périmètre Cherpines-Charrotons sur le plan des secteurs annexé au règlement sus-cité ;

invite le Conseil d’Etat

- à faire figurer le périmètre Cherpines-Charrotons sur le plan annexé au règlement L 5 05.10 ;
- à attribuer à ce périmètre un ratio de stationnement adapté à un éco-quartier desservi par une offre abondante de transports publics ;
- à prendre toutes les mesures nécessaires, en commençant par l’élaboration du plan directeur de quartier, pour construire un éco-quartier digne de ce nom et protéger les futurs habitants et les riverains des nuisances du trafic automobile.





*Date de dépôt : 8 avril 2013*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Olivier Norer**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le bon couplage entre logements et éco-mobilité est une des clés de réussite d'un projet d'aménagement du territoire de qualité.

C'est aussi une des conditions pour définir un éco-quartier. Maîtriser le transport individuel motorisé à la source, c'est garantir la réussite de projets de déclassement de zone par une réduction des nuisances du trafic attendues et par une amélioration future de l'offre en transports publics et en mobilité douce.

Considéré comme utopiste, il y a quelques décennies de cela, le principe d'aménager autour des axes de transports publics est désormais largement repris. Le Plan directeur cantonal 2030 en fait un large usage en planifiant l'essentiel des densifications et constructions nouvelles autour des gares du futur RER et le long des axes forts de transports urbains (trams, trolleys, BHNS). Le monde politique genevois a manifesté à plusieurs reprises son adhésion au principe et particulièrement dans le cas de l'aménagement nouveau de Cherpines-Charrotons. En témoigne le vote à l'unanimité de la motion 1884 issue des rangs du PDC qui demandait que l'on saisisse « l'opportunité du développement de ce secteur pour étudier la création d'une ligne de tramways rapides en site propre à partir du Bachet ou de Lancy-Pont-Rouge ainsi que les divers accès spécifiques à ce nouveau quartier dans le cadre d'un plan de mobilité ».

De même, les promoteurs du PL 10523, lors de la campagne référendaire, ont largement usé (et abusé) du terme éco-quartier pour faire valoir le projet de déclassement. Ensuite, lors du traitement de la motion 2031, nous avons entendu le même chœur entonner les louages de l'éco-mobilité du projet Cherpines-Charrotons et du PDQ présenté. A en croire les promoteurs, nous aurions devant nous le premier exemple d'éco-quartier à Genève. Quelle chance pour le citoyen de voir enfin quelque chose de différents, qui, en

termes de mobilité et pour être caricaturale, ne fasse pas systématiquement la part belle à la voiture !

Le présent rapport de minorité vise simplement à présenter les faits, points par points, pour signaler que le nouveau quartier de Cherpines-Charrotons ne sera de loin pas un éco-quartier d'un point de vue de mobilité.

### **Portée de la motion 2031**

Une motion n'est pas contraignante. Elle n'a pas force de loi. Toutefois, l'outil existe et il a pour but de manifester la volonté du parlement. Comme l'ensemble du parlement a voté la motion 1884 amenant le tram sur la route de Base, il semblait logique qu'il adopte dans la foulée, la motion 2031 demandant toutes les mesures pour garantir l'efficacité et la rentabilité du tram. Ou en résumé : on ne fait pas que se donner bonne conscience, on veut des actes forts et concrets !

Mais réunir une majorité après la votation populaire n'est pas une mince affaire. Le projet ayant été voté le 15 mai 2011 par 56,6% du corps électoral, il n'y a plus nécessité désormais d'obtenir un large soutien. On se contentera simplement de quelques arguments pour indiquer que le travail a été fait et qu'il n'y a plus rien à modifier ou améliorer. La votation est passée, les promesses d'éco-quartier sont oubliées, il est temps de revenir à la logique des affaires.

### **Définition de l'éco-quartier**

Comme le Conseil d'Etat l'indique dans sa réponse du 3 février 2011 à la motion 1841, « la notion de quartier durable ou d'écoquartier fait l'objet de débats et de réalisations qui se développent en Europe et en Suisse. Toutefois, il n'existe pas de définition précise ou exhaustive, mais plutôt un ensemble d'objectifs et de critères à prendre en compte, qui peuvent varier selon l'approche retenue et selon la situation et les spécificités de chaque projet ».

Le critère prépondérant retenu en matière de mobilité est une « accessibilité multimodale ».

### **L'arrivée du tram menacée**

Liée au PL 10523 de déclassement de la zone agricole de Cherpines-Charrotons, la M 1884 a théoriquement permis d'amener le tram dans le secteur. Mais le verra-t-on réellement ?

Le PL 11029 inscrivant dans la loi le nouveau tracé de tram dans Plan-les-Ouates envoyé en 2012 en Commission des travaux n'a toujours pas été

renvoyée en plénière. De même, dans l'intervalle, on jure par messagerie à l'ensemble du Grand Conseil que les trams « amènent les clients en France voisine »... Les Plan-les-Ouatiens privés d'un mode de déplacement propre, économique et attractif apprécieront et n'auront dès lors que des bus lents, bruyants et peu attractifs comme alternative de transport à leur voiture pour se rendre au centre-ville.

En cas de refus par la plénière du PL 11029 et du tram à Plan-les-Ouates, l'image d'éco-quartier serait sérieusement écornée. La troisième invite de la motion garde donc tout son sens.

### **La réalisation d'aménagements de mobilité douce bloquée**

L'initiative 144, votée en mai 2011 par la population, demande l'instauration de mesures en faveur des piétons et cyclistes. Celles-ci sont d'un coût extrêmement faible au regard des autres modes de transports. Nonobstant cette utilisation plus que raisonnable des fonds publics, la majorité de droite a relégué les crédits aux oubliettes, tout en laissant au budget d'autres dépenses bien plus dispendieuses.

Si une part du financement des aménagements de voirie sont du ressort des communes, le canton apporte sa dot dans les cas des routes cantonales et des axes structurants.

En cas d'absence de crédit-cadre pour payer les aménagements cyclables et piétonniers structurants à Cherpines-Charrotons, l'image d'éco-quartier serait à nouveau sensiblement écornée. Derechef, la troisième invite de la motion garde tout son sens.

### **Une politique de stationnement sans ambition**

Comme la motion 2031 l'indique, le secteur de Cherpines-Charrotons n'est actuellement pas inscrit dans un périmètre où une norme de stationnement moindre à 1,6 place de stationnement par logement est demandée. Et c'est bien logique, car le secteur n'est pas urbanisé. La problématique de gestion des places de parkings ne se pose donc pas.

Avec l'arrivée d'habitants, en nombre, le caractère urbain du lieu va s'affirmer. S'agira-t-il désormais d'un autre quartier de Genève ou d'un véritable éco-quartier ? Si l'on tient compte des menaces sur les futures infrastructures de transports publics et de mobilité douce, l'option d'éco-quartier semble déjà s'estomper.

En termes de normes de stationnement, faire mieux que la situation actuelle du périmètre est ironiquement très simple, si l'on cherche une

approche minimaliste de la problématique. Avec une norme actuelle de 1,6 place par logement, l'adoption de toute norme moindre fait de facto de Cherpines-Charrotons un éco-quartier. C'est très pratique mais peu honnête. Car en choisissant la norme de stationnement à 1 place par logement comme c'est le cas pour la quasi-totalité de la couronne suburbaine, on annonce avec fracas faire mieux, sans pour autant faire autrement que ce qui existe déjà depuis des années à proximité. Quel courage !

Avec une norme de 1 place pour 100 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher, telle qu'elle est pratiquée dans toutes les communes suburbaines, cela revient à dire que les habitants de Grand-Saconnex, Meyrin, Vernier et Onex, pour ne citer que ces cas, habitent déjà tous dans des éco-quartiers ! Circuler, y'a rien à voir !

Vu la faiblesse de la proposition d'un ratio de 1 place pour 100 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher, l'image d'éco-quartier est battue en brèche. De ce fait, les première et deuxième invites de la motion conservent toute leur pertinence.

### **Proposition**

Compte tenu de l'exposé des motifs sur chaque mode de transport indiquant que Cherpines-Charrotons ne sera pas exemplaire en matière d'accessibilité multimodale, la minorité vous recommande donc, Mesdames et Messieurs les députées et les députés, de bien vouloir renvoyer cette motion au Conseil d'Etat afin qu'il prenne des mesures pour qu'il garantisse la réalisation du tram et des aménagements de mobilité douce à l'arrivée des premiers habitants et qu'il adopte un plan directeur de quartier où le ratio de stationnement est plus ambitieux que celui en vigueur actuellement à Meyrin.