

*Proposition présentée par les députés :
M^{mes} 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, Fabienne Gautier, Roberto
Broggini, Pierre Losio, Esther Hartmann,
Jacqueline Roiz*

Date de dépôt : 12 octobre 2011

Proposition de motion

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.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le déclassement du périmètre Cherpines-Charrotons a été accepté par une majorité des votants le 15 mai 2011. Si le score cantonal était très net, il est intéressant de constater que les communes accueillant le futur projet de développement, ainsi que plusieurs communes riveraines, ont rejeté nettement le déclassement. On peut y voir une manifestation du phénomène NIMBY (*not in my backyard*, ou « pas dans mon jardin »), ou aussi plus simplement une crainte des nuisances potentielles liées à la construction de logements et de zones industrielle et sportive.

Durant la campagne de votations, les promoteurs du projet ont axé toute leur argumentation sur les aspects écologiques, promettant aux Genevois de construire un éco-quartier aux Cherpines.

Il est vrai que le périmètre en question pourrait se prêter au développement d'un éco-quartier, donnant la chance à Genève de rattraper son retard en la matière. Toutefois, cette volonté doit être prise en compte le plus en amont possible de l'élaboration du projet, si l'on veut véritablement faire des Cherpines-Charrotons un quartier modèle en termes d'utilisation du sol et de consommation énergétique (que ce soit pour les bâtiments ou pour les moyens de transport permettant d'y accéder).

En matière de mobilité, la construction d'une ligne de tram en direction de Saint-Julien devrait permettre d'assurer un accès optimal en transports publics au nouveau quartier, une condition *sine qua non* pour réaliser un véritable éco-quartier. Suite à l'acceptation, également le 15 mai, de l'initiative 144 « pour la mobilité douce », les accès cyclables et piétonniers, ainsi que la circulation interne au quartier des modes doux devront également être pensés de manière cohérente et sûre. Enfin, pour correspondre à la définition d'un éco-quartier, il s'agira de limiter le trafic individuel motorisé dans le quartier même et dans ses alentours. A cet effet, on sait que l'outil le plus efficace pour réguler le trafic est la gestion de l'offre de stationnement.

Le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (L 5 05.10) fixe le ratio de places de stationnement à construire pour les logements et les activités. La carte qui lui est annexée définit quant à elle des secteurs correspondant à des ratios plus ou moins élevés en fonction de la proximité au centre-ville, de l'accessibilité en transports publics, etc.

Or, le périmètre des Cherpines-Charrotons ne figure pas sur cette carte. Il semble indispensable aux motionnaires de l'y ajouter, en tenant compte, pour sa classification, du projet de construction d'une ligne de tram.

Par ailleurs, le règlement L 5 05.10 prévoit, en son article 8, la possibilité d'accorder des dérogations au ratio minimum de places de stationnement, pour différents cas énumérés dans l'alinéa 2 de ce même article et notamment les lettres d) et e), qui concernent les Cherpines-Charrotons :

- d) *sur des engagements ou conventions particulières lorsque ceux-ci comportent des clauses permettant de justifier objectivement la réduction du nombre de places de stationnement et qui lient les usagers futurs et figurent au registre foncier;*
- e) *sur des améliorations notables en matière d'offre en transports publics en lien avec des plans directeurs de quartier ou des plans localisés de quartier importants;*

La lettre d) vise en effet la construction d'éco-quartiers, pour lesquels les futurs habitants s'engagent à respecter un taux de motorisation inférieur à la moyenne, comme cela se pratique dans de nombreuses villes, notamment le célèbre éco-quartier Vauban à Freiburg-im-Breisgau. Quant à la lettre e), elle peut être directement mise en lien avec le développement des transports publics dans la plaine de l'Aire et particulièrement avec la construction de la ligne de tram planifiée en direction de Saint-Julien.

Ainsi, les motionnaires demandent que le règlement L 5 05.10 soit complété afin d'intégrer le périmètre Cherpines-Charrotons sur la carte des secteurs, et qu'il soit fait usage des possibilités de dérogations prévues à l'article 8 dans l'élaboration du projet, afin d'offrir aux Genevoises et aux Genevois un véritable éco-quartier, assurant la qualité de vie des futurs habitants et apaisant par la même occasion les inquiétudes des riverains.

Au vu des éléments ci-dessus, les motionnaires vous remercient, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à la présente motion.