

Date de dépôt: 20 septembre 2005

Messagerie

Rapport

de la Commission d'aménagement du canton chargée d'étudier :

- a) P 1351-A Pétition concernant le PLQ du quartier de La-Tambourine**
- b) P 1517-A Pétition : Halte au bétonnage de La-Tambourine**

Rapport de M^{me} Michèle Kunzler

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission de l'aménagement du canton a examiné la pétition 1517, « Halte au bétonnage de La-Tambourine » lors de quatre séances, à savoir le 13 avril, le 18 mai et les 7 et 8 juin 2005 sous la présidence de M^{me} Anne Mahrer. Après audition des pétitionnaires, en présence de M^{me} Bojana Vasiljevic-Menoud, directrice adjointe du service de l'aménagement, DAEL, M. Laurent Moutinot, conseiller d'Etat, M^{me} Francette Meyer, conseillère administrative de la Ville de Carouge et M. Jean-Pierre Ortis, urbaniste, mandaté par la direction de l'aménagement, ont été auditionnés ainsi que d'autres collaborateurs du DAEL, du DIP et de l'HEG concernant cet objet. A l'issue des travaux de la Commission d'aménagement, il a été décidé d'adopter la pétition 1351, « Concernant le PLQ du quartier de La-Tambourine » au présent rapport.

M^{me} Delphine Binder a tenu le procès-verbal des séances et qu'elle soit ici remerciée pour son travail.

2. Audition du 13 avril 2005

Audition de MM. Capt et Luisier, et M^{mes} Mamarbachi, Vallée et Lachat, pétitionnaires

Les pétitionnaires exposent leurs demandes sur les deux pétitions et s'étonnent d'avoir dû attendre si longtemps pour être entendus sur la première pétition 1351, qui avait été transmise en 2001 !

Ils critiquent la grande densité sur le périmètre et estiment que les bâtiments ne sont pas adaptés à la zone suburbaine. Ils sont conscients que le PLQ laisse peu de marge de manœuvre pour l'aménagement de ce périmètre exigü et très dense, car le parc a été pris en compte dans le calcul de l'indice de densité.

Les bâtiments sont très proches les uns des autres mais le PLQ ne prévoit aucun espace de jeu pour la petite enfance et la commune a aménagé un espace de jeu à l'extérieur du périmètre. Le quartier manque d'espaces verts, d'infrastructures et ne comprend aucun commerce. Les pétitionnaires estiment qu'il est aberrant, dans un quartier où l'on densifie au maximum, de négliger la question des aménagements extérieurs et des accès. Les habitants déplorent que personne n'ait été chargé de gérer l'ensemble du projet.

De plus, la construction d'un bâtiment HES attirera environ 3000 nouvelles personnes sur le périmètre. Les signataires attendent du DAEL et de l'Office des transports et de la circulation (OTC) qu'ils prennent des décisions concernant la gestion du trafic et du stationnement.

Ils constatent que de nombreux véhicules encombrant le quartier en permanence et souligne la situation invraisemblable : la police ne peut pas intervenir dans le quartier, car on ignore si le terrain est public ou privé.

De plus, il semble qu'aucun trottoir ne serait construit avant 2009.

Les signataires s'opposent à ce que la route prévue au bord du bâtiment HES soit ouverte pour l'accès au parking, car le flux de véhicules serait important (environ 1600 véhicules par jour). L'association de quartier La-Tambourine souhaiterait que cette route soit réservée aux habitants à l'aide de panneaux interdiction générale de circuler, complétés des écriteaux « riverains autorisés » afin que la police puisse intervenir sur le site.

Le PLQ prévoyait l'aménagement d'une place centrale pour les habitants. Ces derniers ne souhaitent pas que cette place soit remplacée par un parking. L'aménagement des routes impose actuellement aux camions de la voirie de faire des manœuvres de marche arrière pour chercher les poubelles, ce qui est dangereux.

Les pétitionnaires demandent la création d'un groupe de travail réunissant toutes les entités (DAEL, OTC, HES, autorités communales, habitants).

Un pétitionnaire précise que l'association de La-Tambourine a été invitée au concours pour la construction du cycle d'orientation de Drize et à la préparation du concours pour le bâtiment HES, mais pas à une réflexion sur l'ensemble. Les autorités ont expliqué aux habitants que, le PLQ étant en force depuis 1994, il ne pouvait être modifié. Il semble donc que les seules interventions possibles soient cosmétiques, pour améliorer les alentours des immeubles.

M. Luisier explique que depuis 2001, les pétitionnaires ont évolué, ils souhaitaient alors que les accès soient aussi harmonieux que possible pour les piétons et les voitures. Depuis 2003, les habitants subissent de nombreuses nuisances dues au mauvais aménagement des routes et ils ont appris que la construction d'un parking au centre du périmètre est prévue. Les habitants s'opposent dès lors à tout trafic venant de l'extérieur.

L'association est opposée à l'entrée de bus sur le périmètre, car il existe un arrêt de bus tout proche.

Présentation par M. Jean-Pierre Ortis, urbaniste, mandaté par le DAEL

La présidente indique à M. Jean-Pierre Ortis que les commissaires ont écouté les pétitionnaires et sont très étonnés de la situation.

M. Ortis indique que le périmètre a fait l'objet d'un plan de quartier. Ce plan s'applique à deux parcelles : celle de l'Etat et celle de Batelle. Il était prévu qu'une partie du terrain serait cédée à la commune de Carouge pour qu'elle en fasse un parc.

M. Ortis signale que le plan de quartier prévoyait la construction de logements dans la partie supérieure du périmètre et des activités. En raison de l'opposition des propriétaires de villas situées sur la commune de Veyrier, le projet a été modifié : le gabarit des immeubles a été réduit (au lieu de 4 immeubles de R+4 ou R+5, on prévoit 5 immeubles de R+3 + S) et l'accès par le chemin Vert a été abandonné au profit d'une distribution par l'intérieur du quartier. Certains bâtiments ont déjà été construits.

M. Ortis note que l'accès par le chemin Vert se trouvait sur le PLQ. Il relève que, même si les cinq immeubles ont été avalisés par le plan, le problème des aménagements extérieurs et des accès n'a pas été résolu. Ils n'ont pas été réalisés conformément au dernier plan de quartier. Un groupe de travail a été constitué avec la commune de Carouge pour gérer les espaces

extérieurs. M. Ortis souligne que l'aménagement des espaces extérieurs est extrêmement difficile car ces espaces sont très petits.

De plus, le problème de la circulation n'avait pas été géré avant la création du groupe de travail. D'habitude le principe de circulation est mis en place dans le PLQ. Dans le cas présent, il a été perturbé parce que l'affectation du plan a beaucoup évolué, mais on constate tout de même que le principe de circulation n'était pas très bien étudié, puisqu'une seule entrée était prévue pour 600 logements.

Les espaces publics sont pratiquement inexistantes et il n'y a pas de places de parking pour les visiteurs. La commune a construit l'école de La-Tambourine et les places prévues pour déposer les enfants et venir les rechercher sont sans cesse occupées par des pendulaires.

Il ajoute que, lorsque l'Etat a acheté le terrain, aucune place de jeu pour les enfants en bas-âge n'existait. La commune a contacté le département, qui a bloqué la délivrance de l'autorisation d'habiter pour les immeubles. Toutefois, ces derniers étaient déjà occupés ! La commune de Carouge a alors cherché un espace de détente pour les habitants. Elle a négocié avec l'université pour la création d'un espace de jeu sur 2500m² de terrain appartenant à l'université. Cet espace est en relation directe avec les préaux de l'école et les chemins piétonniers.

M. Ortis indique que les communes ont voté l'aménagement du chemin Vert (espace sécurisé pour les piétons et les deux-roues). Le groupe de travail a proposé que deux entrées sur le périmètre soient réalisées. L'une desservirait essentiellement le secteur universitaire (HES et logements) et l'autre, le secteur résidentiel (deux bâtiments en PPE, deux bâtiments HBM, et deux bâtiments de coopérative). La deuxième entrée n'est pas encore aménagée et le carrefour sur la route de Drize est actuellement dangereux. Une route a été construite pour desservir les immeubles et desservir l'école. Il se trouve que la route se trouve un mètre plus haut que le bâtiment de l'école, ce qui est fâcheux !

M. Ortis indique que le groupe de travail a rédigé des rapports intermédiaires. Le premier de ces rapports date de 2001. Il porte sur la problématique des circulations et du parking. En 2002, le groupe de travail a fait un rapport sur les problématiques d'aménagement de l'espace (parkings, arborisation, etc.). M. Ortis note que, selon le plan de quartier, la coopérative d'étudiants devait avoir 40 places de parking à disposition. Or, il n'y en a que seize. Aucune place visiteurs n'existe pour les habitants des coopératives.

M. Ortis aborde la question de la desserte par les transports publics. Il signale qu'au départ, le quartier ne devait être desservi que par des lignes de

campagne aux fréquences très espacées. Compte tenu de la densification de l'ensemble du secteur, il a été envisagé d'amener une ligne urbaine jusque dans le site. L'aménagement d'un terminus pourrait s'avérer nécessaire. Une polémique s'est engagée : fallait-il que le bus reste sur la route de Drize et tourne autour du giratoire, ou qu'il entre dans le quartier, puisque des développements futurs sont à prévoir sur la parcelle de l'Université ?

Le groupe de travail a prévu que les bus puissent passer dans le quartier et que la remise à l'heure puisse se faire dans le périmètre, mais les TPG ne se sont pas encore prononcés quant au tracé qu'ils souhaitent donner à la ligne de bus. De plus, les habitants s'opposent à l'entrée d'un bus sur le périmètre.

3. Audition du 18 mai 2005

Audition de M^{me} Bojana Vasiljevic-Menoud, directrice adjointe, service de l'aménagement, DAEL et de M. Jacques Moglia, chef du service des études et plans d'affectation

M^{me} Vasiljevic-Menoud amène des compléments d'information demandés par les commissaires concernant l'historique de ce PLQ.

Une demande de renseignements avait été déposée en 1991, qui a donné lieu à un projet de PLQ, établi le 1^{er} avril 1993 et mis à l'enquête publique une première fois le 1^{er} juin 1993. Le Conseil municipal de Carouge avait alors donné un préavis négatif le 30 septembre 1993. C'est suite à ce refus que le plan a été modifié sur deux points : d'une part, la circulation générale (modification du rondeau de Carouge), d'autre part, les gabarits, jugés trop élevés par la commune.

Le premier plan présenté à la commune prévoyait la construction de quatre immeubles de gabarit R+4+S et le plan modifié prévoit la construction de cinq bâtiments de gabarit R+3+S. C'est ce plan qui a été remis à l'enquête publique le 1^{er} décembre 1993 et préavisé favorablement par la commune de Carouge le 27 janvier 1994.

La procédure d'opposition a été ouverte du 18 février au 20 mars 1994, puis le plan adopté le 23 juin 1994. M^{me} Vasiljevic-Menoud ajoute qu'un recours de droit administratif a été déposé, puis retiré.

M. Moglia indique que plusieurs parkings étaient prévus à l'intérieur du périmètre, dont certains ont déjà été réalisés. Trois parkings étaient prévus pour les HES et l'université. Le groupe de travail dirigé par M. Ortis a imaginé un parking souterrain unique afin de limiter le nombre de débouchés, ce qui permettrait de réduire la circulation à l'intérieur du périmètre et de rationaliser la construction. Cependant, aucun projet concret n'a encore été

élaboré. Le parking souterrain proposé se trouverait sous la place principale, avec une entrée à mi-hauteur de la pente. Compte tenu de la pétition et de la configuration des lieux, il est possible que l'entrée du parking se situe à l'extrémité du bâtiment existant afin de rapprocher l'entrée du parking du carrefour, ce qui limiterait la diffusion de la circulation du périmètre.

Il serait certes possible de prévoir l'entrée du parking vers le futur giratoire, mais cette solution serait fort coûteuse, car elle impliquerait la construction d'un tunnel souterrain de 50 mètres.

Il paraît évident que la circulation et la réalisation des voiries ne sont pas conformes au PLQ d'origine. Il est cependant impossible ni même souhaitable d'y revenir. Il faut donc agir en concertation avec les habitants du périmètre pour réduire l'impact de la circulation motorisée et favoriser une bonne desserte en transports publics.

L'idée de dissocier la circulation réservée aux personnes actives professionnellement sur le site, de celle réservée aux habitants a fait l'objet d'un consensus.

M. Moglia indique que l'OTC et le DIAE ont toujours insisté pour que l'ensemble du périmètre soit bien desservi par les transports en commun. Il note que trois études successives ont été menées. La première, menée par l'OTC, visait à déterminer s'il était nécessaire d'amener une ligne urbaine jusque sur le périmètre. Cette étude a conclu que c'était le cas. Les ingénieurs proposaient de faire passer cette ligne par le haut du périmètre. Toutefois, cette solution a suscité plusieurs oppositions : celle de la commune, celle de la direction de l'aménagement et celle des associations d'habitants, qui préconisaient d'utiliser les lignes existantes. La deuxième étude a établi que la route de Drize était apte à recevoir une ligne urbaine, sous réserve d'un élargissement de la chaussée, qui se réalise conjointement à la construction du cycle d'orientation.

Audition de M^{me} Francette Meyer, conseillère administrative de la ville de Carouge

M^{me} Meyer indique que la Ville de Carouge est en contact étroit avec l'association des habitants de La-Tambourine. Elle relève que les habitants du quartier vivent dans un environnement rendu difficile par les divers chantiers en cours.

Elle rappelle que le premier PLQ prévoyait une accessibilité du périmètre depuis le chemin Vert, et des chemins piétons à l'intérieur du quartier. Mais que, suite à une intervention des riverains, le PLQ a été modifié. Les gabarits et les accès ont alors été changés.

La Ville de Carouge se dit très préoccupée par les questions de la gestion du trafic, du maintien des espaces verts et de la sécurité des piétons et souhaite mettre en place un réseau de mobilité douce. Il semble important de régler les questions de l'accès depuis la route de Troinex (la sortie actuelle est dangereuse) et de l'élargissement de la route de Drize. La commune souhaite également la création de la place publique et du parking souterrain, car le quartier est actuellement envahi par les voitures. Mais surtout, il est indispensable de relier le quartier aux transports publics par une ligne urbaine.

M^{me} Meyer estime qu'il est impératif de régler rapidement la question de l'accessibilité aux immeubles construits et de la desserte sur les routes de Troinex et de Drize avant de commencer à construire sur l'autre partie du périmètre (terrain de l'université). La Ville de Carouge souhaite que le Grand Conseil donne les moyens de terminer l'aménagement (place publique, petits équipements, parking, mise en ordre du foncier). De surcroît, il faut clarifier qui est responsable des voiries et des espaces extérieurs. La commune souhaite que soient définis le domaine public, les droits de superficie et les entretiens, car le terrain est privé, mais la voirie de la commune de Carouge se charge de la levée des ordures et du déblaiement de la neige.

Il faut relever que le Conseil municipal est sur le point de voter un crédit de 10 millions de francs pour une maison de quartier et une crèche. De plus, d'importants travaux ont été entrepris par les communes de Veyrier et de Carouge sur le chemin Vert : aménagement d'une grande piste cyclable, d'une déchetterie, d'une dépose minute devant l'école. Elle souligne que plus de 1 million de F a été investi dans le réaménagement de ce chemin à trafic modéré.

4. Visite sur place le 17 juin 2005

Audition de M. Laurent Moutinot, Conseiller d'Etat, de ses collaborateurs et de représentants du DIP lors d'une séance commune avec la commission des travaux du canton

En guise d'introduction, il est rappelé que la Commission des travaux doit se prononcer sur l'attribution d'un crédit d'étude pour la construction d'un bâtiment pour la Haute Ecole de gestion (HEG) et que la Commission de l'aménagement est saisie de deux pétitions concernant le quartier.

Les deux pétitions abordent des questions d'ordre général sur l'ensemble du périmètre, concernant le crédit d'études, les habitants ont envoyé une lettre dans laquelle ils s'inquiètent d'une part du gabarit de l'édifice et où ils suggèrent d'autre part de construire un parking sous la Haute école.

Mais il se trouve que la construction d'une aula est prévue dans le sous-sol dudit bâtiment.

Il semble donc difficile d'accéder à la demande des habitants en construisant un parking dans le sous-sol du bâtiment. De plus la construction d'un parking ne figure pas dans le crédit d'étude. Une commissaire demande quel est l'avancement de l'étude menée par la direction de la Fondation des parkings.

M. François Reinhard, directeur des bâtiments, DAEL, répond que le département a demandé une pré-étude de faisabilité, afin d'évaluer le nombre de places nécessaires compte tenu des programmes des différents bâtiments et de la suppression de places de stationnement vers le Rondeau. Il signale que l'étude est arrivée à la conclusion que 350 places étaient nécessaires et qu'il était préférable de regrouper les parkings. Il indique que le département demandera un crédit d'étude en temps voulu et précise que la construction du parking devrait coûter environ 15 à 16 millions de francs.

M^{me} Anne-Marie Loeillet, cheffe du service des constructions scolaires, DAEL, indique que le bâtiment dont le crédit d'étude est pendant devant la Commission des travaux est de gabarit R+5. Elle relève que l'immeuble appartenant à la CIA est de deux étages plus haut. Elle signale que les distances qui sépareront le futur bâtiment des deux immeubles existants seront supérieures à celles séparant les barres de logement.

Les distances prévues pour la troisième zone seront respectées.

Les commissaires constatent que plus que les gabarits, ce sont les aménagements extérieurs qui posent problème pour ce site.

Deux problèmes sont flagrants, d'une part l'absence de place publique et d'autre part l'incohérence des accès. Le cloisonnement des projets nuit à la cohabitation entre l'habitat et les activités estudiantines. Un giratoire sera sans doute construit sur la route de Troinex, et le futur parking dont le financement n'a pas encore été trouvé devrait prendre place au centre du périmètre.

5. Séance du 8 juin 2005

Discussion en commission

Les commissaires sont unanimes quant au fait que l'aménagement du quartier doit être revu. Ils constatent que dans ce périmètre, des bâtiments ont été construits et des autorisations de construire délivrées, avant que les réseaux routiers n'aient été mis au point. Cela va à l'encontre des principes urbanistiques de base.

Ils suggèrent que les deux pétitions soient assorties d'une motion car certains objectifs des pétitionnaires ne sont pas réalisables. Cette motion doit inviter le Conseil d'Etat à tout mettre en œuvre pour améliorer la situation. Le plan de circulation et l'implantation de parking voitures et deux-roues doivent être élaborés, et afin que le site qui doit accueillir à terme 3500 étudiants et des centaines d'habitants soit agréable à vivre. De même, il faut revoir le PLQ en ce qui concerne la place centrale et le parking, en prévoyant une arborisation de la place. Pour ce qui est de la circulation sur le site, on peut se demander s'il y a un intérêt à ce que les voitures pénètrent dans le périmètre.

De plus, ils pensent nécessaire de mandater un spécialiste pour la coordination.

La plupart des commissaires relèvent que la densité du périmètre est trop grande et que des rocade sont à envisager et peut-être la réactualisation du programme. L'université et les HES étant deux entités distinctes, il devrait donc être possible de les séparer géographiquement sans que les programmes ne soient complètement bouleversés. Ce d'autant plus que l'université est propriétaire de terrains attenants, situé en zone villas. Certains commissaires seraient d'ailleurs favorables à un déclassement rapide de ces parcelles de l'université.

M. Gardet annonce que le département partage le point de vue des commissaires et admet que le PLQ doit être revu, notamment la partie centrale du périmètre, mais il précise que cette révision entraînera l'ouverture d'une nouvelle procédure.

Il estime que la construction d'un parking est nécessaire et souligne qu'il conviendra de le placer de façon à limiter les nuisances. De même, le programme des bâtiments devra être étudié.

M. Gardet aborde la question de la coordination du projet pour souligner que les forces dont dispose le département ne sont pas suffisantes. Il souligne que la masse de travail engendrée par le projet est importante. Il convient de répondre aux habitants, de les recevoir, d'établir des contrats, voire des conventions. M. Gardet estime donc que la mise en place d'un système de coordination suivie, composé d'un mandataire externe et d'un chef de projet engagé à 50% serait souhaitable.

En fin de compte, les commissaires sont favorables à la rédaction d'une motion pour appuyer les pétitionnaires (cf M 1638).

Il est aussi décidé qu'un seul rapport sera rédigé sur les deux pétitions 1351, et 1517.

6. Vote

La présidente met aux voix le renvoi des pétitions au Conseil d'Etat. Cette proposition est acceptée par 11 voix (2 R, 2 PDC, 2 L, 1 V, 3 S, 1 AdG), sans opposition ou abstention.

Aussi la Commission d'aménagement du canton vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, à renvoyer les pétitions P-1351, « Concernant le PLQ du quartier de La-Tambourine », et P-1517, « Halte au bétonnage de La-Tambourine », au Conseil d'Etat

Pétition (1351)

concernant le PLQ du quartier de La-Tambourine

Mesdames et
Messieurs les députés,

Les signataires souhaitent conserver au quartier de La-Tambourine un lieu de vie agréable et diversifié.

Dans ce but :

1. Ils s'opposent à un Plan Localisé de Quartier surdimensionné qui conduirait à une péjoration des conditions de vie.
2. Ils souhaitent que dans ce quartier des types d'habitation divers soient prévus.
3. Ils demandent que des infrastructures publiques soient aménagées pour des enfants dans un quartier où, de toute évidence, viendront s'établir un certain nombre de jeunes ménages. Ces infrastructures doivent absolument constituer un cœur pour une nouvelle cité.
4. Ils attendent des autorités un plan directeur qui prenne en compte des zones de verdure en suffisance ainsi que des accès facilités pour les voitures, les cycles et les piétons dans un quartier déjà engorgé.

N. B. : 967 signatures

*Association des habitants du
quartier de La-Tambourine
(AQT)*

M^{mes} Géraldine Engel-Zeleda et
Elena Daiber

50, rue de La-Tambourine
1227 Carouge

Pétition (1517)

Halte au bétonnage de la Tambourine

Mesdames et
Messieurs les députés,

En tant qu'habitants du quartier de La-Tambourine, nous sommes vivement préoccupés par l'aménagement du site. Et la séance d'information du mardi 9 novembre, organisée à l'Ecole de La-Tambourine par les autorités communales de Carouge, a renforcé nos inquiétudes.

La conseillère administrative Francette Meyer a admis, à cette occasion, que le quartier de La-Tambourine était « **le pire exemple d'urbanisation du canton** ». L'urbaniste Jean-Pierre Ortis, mandaté par la commune, a également reconnu qu'il est contraint de faire du « bricolage », dans un quartier construit sans plan d'urbanisation initial.

Les autorités cantonales ont failli dans leur devoir de planification d'un nouveau quartier, mais personne ne veut en assumer la responsabilité. Cette politique de l'autruche doit cesser. **Nous vous demandons de prendre les mesures nécessaires pour donner un visage humain à ce quartier avant qu'il ne devienne un ghetto.**

Au vu du plan d'aménagement qui nous a été présenté le 9 novembre, nous avons constaté que le quartier sera traversé par une nouvelle route entre le futur immeuble A8 (HES) et le A5, qui se prolongerait entre l'immeuble A4 et les immeubles L6/L7 en construction. Il est également prévu un parking de 400 places avec un accès traversant le quartier ainsi que le passage d'un bus, à l'intérieur du périmètre Battelle.

La création de cette route, de ce parking ainsi que le passage du bus vont engendrer de multiples nuisances. Pollution sonore et atmosphérique, problème de sécurité piéton pour les enfants, diminution de la convivialité et bétonnage excessif.

Nous nous opposons à toute construction de nouvelle route dans le quartier. Nous demandons que les accès au parking soient souterrains dès la route de Troinex, que le bus reste à l'extérieur du périmètre Battelle et que le quartier conserve les rares espaces verts qui lui restent.

Nous demandons une zone piétonne libre de toute construction, dont puissent profiter habitants et étudiants, et où les enfants puissent circuler en toute sécurité. Cette zone constitue une soupape minimale en raison de la densification du quartier. La petite place actuellement prévue, au-dessus du parking, ne répond nullement à nos attentes : elle est étriquée, bétonnée et entourée d'une route.

N. B. : 120 signatures

Association du quartier de La-Tambourine

Route de La-Tambourine 50

1227 Carouge