

Date de dépôt : 27 février 2012

Rapport

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

- a) **P 1724-A Pétition : Non au déclassement de terres agricoles au profit de la construction d'une aire autoroutière à Bardonnex**
- b) **P 1726-A Pétition : Non à une aire autoroutière polluant Bardonnex et Perly ! Ne mettons pas l'automobile à la place de l'Homme ! Oui à des logements de taille humaine et intégrés dans le paysage !**

Rapport de M. Olivier Norer

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission a discuté à quatre reprises de ces pétitions lors de ses séances du 3 mars, des 21 et 28 avril 2010 et du 8 février 2012 sous les présidences pétillantes successives de M. Michel Ducret et de M^{me} Christina Meissner, avec l'assistance précieuse de Mme Mina-Claire Prigioni, pour la dernière séance. Les procès-verbaux ont été tenus successivement par MM. Dimitri Zufferey, Cédric Chatelanat et Gérard Riedi. Que tous trois en soient aussi remerciés.

Ont également assisté aux séances : M. Mark Muller, conseiller d'Etat (DCTI) ; M^{me} Bojana Vasiljevic-Menoud, directrice générale (DGAT-DCTI) ; MM. Jacques Moglia, attaché de direction (DGAT-DCTI), Jean-Charles Pauli, secrétaire adjoint au secteur des affaires juridiques (DGAT-DCTI), et Chris Monney, attaché de direction (DGAE).

Ces deux pétitions ont été traitées conjointement avec le PL 10576. L'ensemble des débats est présenté.

La pétition 1724, munie de 194 signatures a été déposée le 18 février 2010. Elle demande en substance au Grand Conseil de :

- s’opposer au déclassement de terrains agricoles au profit de la construction d’une aire autoroutière.

La pétition 1726, munie de 250 signatures a été déposée le 4 mars 2010. Elle demande au Grand Conseil de :

- renoncer au déclassement de Bardonnex pour une aire autoroutière, et d’entamer une procédure visant à consacrer cette zone à du logement.

Audition du 3 mars 2010 : Association des riverains de l’autoroute, M. Hottelier, président, et M. Gloor, membre

M. Hottelier remercie la Commission d’aménagement du canton de son accueil. Il présente en préambule l’association qu’il préside : fondée en 1995, lors des discussions relatives au projet de restoroute, l’ARiA s’est constituée lorsque le projet s’est fixé sur le site de La Planche après avoir abandonnée celui de Blandonnet. Les habitants de la région se sont montrés inquiets à l’idée de ce projet.

Il faut rappeler qu’il y a 20 ans environ, un premier projet avait été montré. Il y a eu depuis cette première présentation des évolutions politiques. L’emplacement d’un potentiel restoroute à La Planche n’est pas un bon endroit en raison des zones agricoles et des habitations proches.

Le site se trouve sur la commune de Bardonnex alors qu’il concerne plus Perly. Lors de la construction de l’autoroute, les nuisances ont été camouflées dans des tranchées couvertes. Le site même prévu dans le projet est en légère pente, il va du ruisseau et monte en direction de l’autoroute. L’installation serait dans ce contexte sous les yeux des riverains. L’association n’est pas persuadée de l’urgence et du besoin de construction d’une telle station ; d’autant qu’une telle station existe déjà non loin de Rolle et de Valleiry.

Lors de discussions, la Chambre genevoise d’agriculture avait lutté contre le déclassement des zones agricoles. Raison pour laquelle l’autoroute de contournement avait été camouflée par des tranchées couvertes. Ce qui prouve que les milieux agricoles sont intéressés par la conservation des terrains agricoles. M. Hottelier s’étonne encore de ne plus avoir d’opposition alors que les terres de La Planche sont aussi agricoles.

M. Gloor soutient M. Hottelier. Il le rejoint dans sa position. Il n’est pas convaincu de l’utilité genevoise de cet équipement. Il est cependant convaincu que la Commission d’aménagement du canton connaît ce genre d’arguments. Il essaie de venir avec des propositions plutôt que d’être

simplement opposé. Il se demande donc que proposer. Il sait que Genève a besoin de logements. Il a lancé une pétition qui a recueilli près de 250 signatures pour que du logement soit fait sur ce secteur en lieu et place de la station. Il y a donc 250 riverains qui sont prêts à voir des constructions tant que ce sont des habitations. Le périmètre est proche du village et le secteur est bien desservi par des transports publics. C'est une zone qui est évidemment amenée à se développer, il s'agit donc de le faire mais d'une façon intelligente. C'est une perche qui est ainsi lancée.

Un commissaire (Ve) se demande si l'association a contacté les autorités des communes.

M. Gloor explique que les représentants de Perly ont été contactés le mois dernier. Il n'y a pas eu de retour pour le moment.

M. Hottelier explique que la commune de Bardonnex n'est pas encore informée. Cela se fera lors du prochain conseil municipal où il siège. Sur la proposition du maire M. Walder, Bardonnex souhaite pouvoir participer aux travaux préparatoires pour diminuer les nuisances pour les riverains. M. Hottelier souligne que les finances de la commune sont saines, qu'elle n'a pas de dettes, et a surtout des besoins modestes.

Le même commissaire (Ve) aimerait savoir si le déclassement est considéré dans l'ensemble du PACA Saint-Julien/Plaine de l'Aire.

M. Hottelier explique que le PACA est venu après coup. La localisation du projet est intervenue avant. Pour la localisation des restoroutes, il constate que l'emplacement des stations de Romandie est situé relativement loin des villages. Ce qui ferait de ce projet une sorte de précédent. Les éventuels clients de l'installation ne seraient pas genevois et seraient le trafic international ou des chauffeurs routiers. Cela pourrait générer un trafic de non-transit.

Au niveau de la surface d'emprise, il rappelle encore que les zones où doivent se faire les voies d'accès ne sont pas comptées. Ces surfaces d'emprise devraient comporter 10 ou 20% de terres en plus. Les riverains se demandent donc si le projet présenté est définitif.

Un commissaire (L) se rappelle que les deux communes soutiennent ce projet.

M. Gloor précise que les deux ne l'ont pas fait.

Le même commissaire (L) se demande encore si ce nouveau projet ne serait pas une forme d'écran pour l'autoroute.

M. Hottelier relève que l'autoroute n'est pas visible du village de Perly. Il estime encore que le zonage n'est pas bien prévu ni même compréhensible. Il

se demande par ailleurs, si le canton souhaite à tout pris une telle installation, pourquoi ne pas installer quelques pompes sur la place de la douane. Dans ce contexte les nuisances seraient épargnées.

Un commissaire (MCG) estime qu'il n'y aurait pas plus de nuisances puisque par rapport à la pétition les restoroutes sont fermés à 23h00. Si les riverains souhaitent du logement, les nuisances sont différentes. Les logements sont plus bruyants.

M. Gloor considère que c'est une bonne question. Il relève que le transit créé plus de nuisances. Les riverains ont réfléchi à la question et il est ressorti que du logement est mieux.

Un commissaire (R) relève que, comme M. Hottelier siège au Conseil municipal, il se demande quelles sont les motivations au préavis.

M. Hottelier explique que quand le projet a été shooté en 2001 M. Joye a remis une nouvelle compresse.

M. Gloor admet que ce projet peut également ramener quelques revenus. Il souligne que la situation serait la même que si le Grand Conseil décide de construire une centrale de déchets à Céligny. Les habitants de Bardonnex sont à 1 km du périmètre qui touche Perly ainsi que les nuisances qui seront majoritairement pour elle. C'est en définitive un raisonnement qui sera interne à Bardonnex. Il précise en conclusion que la pétition sera déposée demain au Secrétariat général du Grand Conseil.

Audition du 3 mars 2010 : M. René Leutwyler, directeur de l'office du génie civil

Le Président précise que la commission souhaite entendre M. Leutwyler pour avoir le point de vue de l'ingénieur cantonal par rapport à l'utilité de l'installation. C'est pour cette raison que la commission lui a fait parvenir une série de questions.

M. Leutwyler précise que, à la première question sur l'actualité de cette installation, il répond par l'affirmative. L'OGC est d'ailleurs en train d'établir un cahier des charges pour un tel projet.

Un commissaire (R) rapporte que les riverains disent qu'il est possible de faire le plein entre Rolle et la France. Il aimerait l'entendre sur la nécessité.

M. Leutwyler explique que c'est une question technique. Selon l'OFROU, l'inter-distance entre les stations est estimée à 40-50 km ce qui équivaut à la jauge de la réserve.

Un commissaire (S) aimerait connaître la date de la directive fédérale de l'OFROU. Il se demande encore si une pesée des intérêts a été refaite et quelles sont les données de base du réseau routier.

M. Leutwyler date la directive du 1^{er} janvier 2002. Il explique par ailleurs que le reste est de l'interprétation technique. Avant la station de la Côte, il n'y en a pas en Suisse.

Le même commissaire (R) demande s'il serait possible, en regard de l'utilisation du territoire, de construire au-dessus de l'autoroute.

M. Leutwyler souligne qu'il serait même possible de construire au-dessous. En effet, dans cet aspect, c'est le canton qui construit et l'OFROU qui dit si la situation est en ordre pour lui. En d'autres termes, le canton peut construire ce qu'il veut. Une telle installation est un facteur économique pour l'investissement : plus la construction est difficile, plus elle sera chère et de moindre intérêt.

Un commissaire (MCG) relève que l'inquiétude des riverains réside également dans les voies d'accès.

M. Leutwyler souligne que l'ordonnance fédérale dit qu'il faut une autorisation de construire. Il rappelle encore qu'une sortie arrière peut exister avec un usage exclusif destiné aux ayants-droits : l'utilisation pouvant donc se faire par les services d'urgence.

Un commissaire (R) estime que l'ordonnance remet en compte l'existence d'une telle installation sur sol étranger. Il rappelle qu'en direction de la France Valleiry est la prochaine. Il espère donc que la distance est pensée au niveau international.

Il cite encore le cas de Rolle où se trouvent des commerces dans la station. Les habitants de la région ne peuvent y accéder. Il aimerait encore quelques précisions sur les aspects relatifs au parking externe.

M. Leutwyler explique que le projet n'est pas encore fait. Il faut attendre l'autorisation de construire. Il ne connaît pas le cas de Rolle.

Il relève que c'est le canton qui choisit de vouloir ou non une telle station. L'OFROU regarde uniquement les aspects techniques. Si une station devait se faire de l'autre côté de la frontière, l'intérêt économique serait moindre. Il ne pense pas que la directive fédérale impose quelque chose à ce niveau-là.

Un commissaire (Ve) considère que la plateforme douanière est surdimensionnée. Il se demande si elle serait utilisable pour une telle activité.

M. Leutwyler reconnaît que les Douanes ont besoin de toute la place qui leur est dévolue. Elles ne peuvent pas mettre d'espace à disposition. En tout état de cause, une seule pompe à essence ne serait pas rentable ; même une

petite station a besoin de place. L'espace ainsi concerné serait conséquent. Les Douanes y sont défavorables, elles considèrent cet espace comme étant chez elles.

Un commissaire (L) remarque que le programme d'aménagement est préparé. Il se demande par ailleurs quels seraient les éléments contenus dans les bâtiments, mais aussi leur composition.

M. Leutwyler relève que ces éléments font partie du cahier des charges que l'OGC est en train d'établir, cahier des charges qui contient les aspects relatifs à la distribution d'essence, et également à un commerce mettant en valeur les produits genevois. Cet aspect n'est pas à négliger.

Un commissaire (S) considère que, la station étant proche de la frontière française, toute personne allant vers le Sud s'arrêtera dans cette station, puisqu'une économie au niveau coût de l'essence sera possible. Cette aire serait donc très fréquentée à l'avenir. Il se demande donc si la capacité de la station est évaluée avec la fréquentation possible. Il insiste sur la nécessité d'une bonne évaluation, correctement estimée et non sous-évaluée.

M. Leutwyler rappelle que l'ampleur du projet, ainsi que son programme sont réduits. Il n'y aura par exemple pas d'hôtel. Au niveau de la capacité routière, l'OFROU ne voudra pas de perturbations et sera regardant. Les résultats de l'étude d'impact ne permettront pas la création de bouchons. Il y aura ainsi un décalage de la fréquentation entre les deux stations.

Le même commissaire (S) aimerait encore connaître la distance entre les douanes et l'installation projetée.

M. Leutwyler situe cette distance à environ 200 m. Ce qui plaît à l'OFROU est que la vitesse sera réduite face à la douane, ce qui fait de cet emplacement un endroit idéal.

Un commissaire (PDC) est convaincu de l'utilité de la station. Il rappelle que Bardonnex soutient le projet et que Perly n'y est pas fondamentalement opposé. Il se demande, en ayant considéré l'environnement du site, si la briqueterie de Bardonnex avait été envisagée comme solution ou comme piste.

M. Leutwyler n'en n'a pas été informé.

M. Moglia également. Il souligne que ce secteur est en ZI.

Un commissaire (S) cherche à comprendre la pertinence du tampon de terre, ce qui rapproche le projet des zones d'habitation.

M. Moglia explique que cette partie intermédiaire contient des contraintes techniques ce qui en fait une partie difficile à utiliser.

Le même commissaire (S) remarque que cela double la superficie du projet.

Un commissaire (Ve) rappelle qu'en son temps il y a eu un vote sur la zone artisanale et sur la tuilerie. La partie concernée sera à terme remblayée et dévolue à de la zone agricole.

Un commissaire (MCG) se demande qui de l'OFROU ou du DCTI sera chargé de l'aménagement futur pour un mur anti-bruit par exemple.

M. Leutwyler rappelle que le 1^{er} janvier 2008 une nouvelle répartition des tâches entre canton et Confédération entre en vigueur. Le bruit routier sera du ressort de l'OFROU, mais celui engendré par le parking ou la station sera pour le DCTI. Si un complément à la construction devait être fait, les mesures d'assainissement seront pour le canton.

Un commissaire (L) considère que le parking Sous-Moulin marche bien. Pour ce qui est du projet de La Planche, une telle infrastructure serait une opportunité et pourrait parfaitement s'accommoder dans ce secteur.

M. Leutwyler estime que, d'un point de vue technique, pour ce qui est de ce P+R, il faudrait demander à la DGM son avis. Un tel parking a besoin de transports publics performants. Les bus devraient être amenés sur place par le réseau secondaire.

Un commissaire (R) cherche à savoir s'il y a des liens avec le PACA.

M. Moglia explique que sur l'aspect PACA le projet de La Planche a été mis au point après le début de la réflexion sur le PACA.

Un commissaire (Ve) se demande s'il y a des contraintes légales avec la proximité de la frontière.

M. Leutwyler pense que ce n'est pas le cas et il ne l'espère pas.

Discussions

Un commissaire (Ve) aimerait savoir ce qu'il en est de la proposition de séance commune proposée par M. Muller entre la Commission des travaux et la Commission d'aménagement du canton sur le projet de P+R de Bardonnex. Il se demande quand aura lieu cette séance. Il souhaite encore pouvoir auditionner la Commune de Perly.

Le Président précise que les membres de la Commission d'aménagement du canton sont effectivement invités à suivre cette séance qui aura lieu un mardi. Le but de cette séance est de présenter le PACA aux Commissions des transports et des travaux.

Un commissaire (PDC) exprime son étonnement face à ce schéma de déclassement. Il aimerait connaître le cheminement qui a mené à ce projet de déclassement. Il se rappelle que le Bureau Oberson avait aussi été mandaté pour le projet de plateforme douanière. Il aimerait connaître le pourquoi de cette implantation et des projets qui en découlent. Il estime qu'il y aurait besoin d'investiguer, notamment sur les autres localisations possibles.

M. Moglia reprend la chronologie des faits. Il explique que le premier déclassement a été refusé avant les années 2000. Entre temps, le Grand Conseil a voté une motion pour la reprise du dossier. Le département a mandaté M. Oberson pour une étude alternative au projet avec moins d'emprise sur place. Deux alternatives ont été étudiées, notamment à Bernex avec une emprise sur l'autoroute, projet abandonné pour des raisons de coûts. L'hypothèse principale retenue aura été de maintenir ce projet à Bardonnex avec moins d'emprise au sol. Les questions relatives au PACA ne sont donc effectivement pas intégrées pour des raisons d'antériorité.

Un commissaire (UDC) est favorable à l'audition des deux communes, Bardonnex et Perly.

Un commissaire (MCG) estime que la séance aurait dû être faite au départ de cette étude et y aller ensuite par étapes. Les travaux de la Commission d'aménagement du canton ne doivent pas ralentir. Il trouve paradoxale la position des communes de Bardonnex et de Perly qui n'ont pas demandé à être auditionnées. Les réponses des riverains ont été entendues. L'emplacement retenu est positif et le fait de ce ralentissement de vitesse est bon. Perly se bat en quelque sorte sur un côté esthétique. Le tour est fait.

Le Président constate que la pétition de M. Gloor sera déposée au Grand Conseil, il va falloir attendre le renvoi de cette dernière à la commission.

Un commissaire (S) estime que les auditions ne seraient pas forcément utiles. Il aimerait avoir quelques précisions sur les projets.

Le Président explique que le projet de Blandonnet a été abandonné parce qu'il y a déjà beaucoup de sorties et d'entrées d'autoroute dans le périmètre. Une telle implantation aurait été difficile et dangereuse pour la sécurité routière.

Le Président met aux voix **l'audition du Bureau Oberson**

Pour : 13 (2 S, 3 Ve, 1 PDC, 1 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : –

Abstention : 1 (1 R)

Le Président met aux voix **l'audition de la commune de Bardonnex**

Pour: 13 (2 S, 3 Ve, 1 PDC, 1 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre: –

Abstention : 1 (1 R)

Le Président met aux voix **l'audition de la commune de Perly**

Pour: 13 (2 S, 3 Ve, 1 PDC, 1 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre: –

Abstention: 1 (1 R)

Audition du 21 avril 2010 : M. Jean-Jacques Oberson, architecte

Le Président explique que la commission souhaite en fait savoir pourquoi l'aire d'autoroute a été implantée à cet endroit prévu dans le projet de loi.

M. Oberson relève tout d'abord qu'il avait lui-même participé à un concours en 1996 et que l'implantation proposée était la même qu'aujourd'hui. Il précise qu'il s'agit là d'un périmètre défini par la direction de l'aménagement du territoire. Il explique ensuite que son projet prévoyait notamment de s'intégrer au mieux dans les courbes de niveau, évitant ainsi non seulement un talutage trop important mais également de trop gêner le village de Perly.

M. Oberson constate que l'étude de faisabilité lancée en 2005 reprend ce même périmètre en le diminuant d'un hectare environ, ce qui explique qu'un projet en longueur convient aujourd'hui beaucoup mieux. Il réserve son avis sur l'opportunité de réaliser ce projet. Il signale néanmoins qu'un problème avait été identifié à l'époque, à savoir que les gens rentrant en Suisse s'engageait dans le réseau local pour y faire leurs courses. Au vu de cet élément particulier, il lui semble cohérent de mettre en place une infrastructure qui propose ce type de service sur l'autoroute.

Un commissaire (MCG) demande à combien de kilomètres se situe le prochain restoroute.

M. Oberson répond qu'il en existe un avant le tunnel du Vuache. Il déclare ne pas savoir ce qu'il en est exactement des autres directions.

Un commissaire (R) rappelle qu'il a été répondu à cette question lors de l'audition de M. Leutwyler. En direction de Lyon, la prochaine aire se situe à 40 kilomètres environ tandis qu'en direction d'Annecy-Grenoble la distance atteint 80 kilomètres. Par ailleurs, celle en direction du Mont-Blanc se situerait vers Cluses.

Un commissaire (PDC) relève que l'ouvrage est implanté de manière à s'inscrire dans les courbes de niveau afin d'impacter le moins possible l'environnement proche. Il souhaite néanmoins savoir pourquoi cette implantation s'éloigne tant des voies routières. Il remarque en effet qu'il existe une emprise important sur la zone agricole au Nord et demande donc si une implantation plus proche de l'autoroute serait possible.

M. Oberson estime qu'il serait possible de gagner quelques mètres au sud du périmètre mais il signale que les courbes de niveau sont extrêmement serrées à cet endroit, ce qui limite la marge de manœuvre. Il explique avoir tenu compte de ce paramètre lors du projet en 2005 et il pense qu'il n'est pas vraiment possible de monter beaucoup plus en direction de la plateforme douanière.

Un commissaire (Ve) souhaite obtenir des précisions sur les trémies d'accès à l'aire d'autoroute.

M. Oberson indique que la majeure partie de celles-ci sera en tranchée. Seule une partie passera au-dessus de l'autoroute, au même niveau que le pont routier déjà existant.

Le même commissaire (Ve) demande en outre des informations sur le projet qui avait été proposé en 1996 à la suite du concours.

M. Oberson indique qu'un autre bureau d'architecte avait gagné le concours en proposant une plateforme plutôt carrée qui créait des mouvements de terrain énormes. Il précise que le périmètre du concours était le même qu'aujourd'hui. Il n'y avait donc pas d'alternative d'implantation.

Un commissaire (R) fait référence aux inquiétudes des habitants de Perly de voir apparaître l'autoroute et de perdre ainsi en qualité paysagère. Il demande dans quelle mesure le projet de M. Oberson tient compte de cet aspect.

M. Oberson souligne que le projet ne provoquera que des mouvements de terre très réduits. Il concède que l'aire ne passera pas totalement inaperçue mais il estime qu'elle aura un impact visuel relativement faible puisqu'elle est intégrée dans le terrain.

Un commissaire (L) fait référence à l'avant-projet qui a été réalisé et signale que le périmètre du déclassement est basé sur celui-ci. Il lui semble que ce procédé fige quelque peu l'aménagement du périmètre en ne laissant que peu de marge de manœuvre pour le faire évoluer. En conséquence, il estime qu'il aurait été plus judicieux de prévoir une zone d'implantation plus large dans le déclassement pour ensuite pouvoir développer le projet une fois que ses tenants et aboutissants sont connus.

M. Oberson donne raison au commissaire. Selon lui, néanmoins, le périmètre défini est certes contraignant mais pas plus que d'autres projets où le parcellaire serait par exemple très bien défini. Il reconnaît qu'une contrainte provient aussi du paysage qu'il faut préserver. Il conclut ainsi que la contrainte est relativement importante mais il soutient néanmoins qu'elle ne fige pas complètement le projet. M. Oberson précise en outre que le contour du périmètre lui a été transmis par la direction de l'aménagement du territoire avant qu'il ne fasse son étude de faisabilité. Il rappelle que l'idée clé consiste à s'intégrer dans le territoire.

Le même commissaire (L) relève ensuite que la zone de verdure prévue entre la plateforme douanière et le restoroute n'est sans doute pas bien située. En effet, il faut pour y accéder traverser le parking où d'importants mouvements de véhicules ont lieu. Il souhaiterait par conséquent privilégier une implantation de cette zone de verdure entre le restoroute et les habitations, ce qui protégerait par ailleurs ces dernières.

M. Oberson rappelle que cette aire d'autoroute représente l'entrée dans la Suisse et dans le bassin lémanique. Le projet avait pour idée que les automobilistes, après avoir passé la douane, puisse découvrir le paysage lémanique. C'est notamment pour répondre à ce critère de qualité que la plateforme se trouve en face de la chaîne du Jura.

Un commissaire (MCG) souhaite savoir comment a été pensé le contact entre les habitants des villages proches et le restoroute, raison pour laquelle il demande si les alentours du périmètre seront protégé par un grillage.

M. Oberson déclare ne pas connaître la réponse exacte. Il suppose néanmoins qu'il y aura une clôture transparente d'environ un mètre de haut.

Un commissaire (S) demande si l'hypothèse d'une aire d'autoroute côté français avait été évoquée à l'époque du lancement du projet.

M. Oberson signale qu'il n'était pas présent lors des discussions entre les autorités routières suisses et françaises. Il estime cependant que la décision a été prise avant même que l'autoroute ne soit mise en service.

Audition du 21 avril 2010 : M. Christian Cheyroux, représentant de l'ARIA (P 1724)

M. Cheyroux explique tout d'abord que l'ARIA est l'association qui représente les riverains de l'autoroute. Son but est de sensibiliser les habitants au maintien de la qualité de vie autour de l'autoroute.

M. Cheyroux développe ensuite l'argumentation de l'association vis-à-vis du PL 10576 en trois parties : l'argument d'opposition de contenu,

l'argument d'opposition de concept et une proposition alternative d'implantation.

M. Cheyroux reconnaît le besoin d'une aire autoroutière. Il propose néanmoins deux implantations alternatives au projet actuel. Le premier emplacement se situerait de l'autre côté de l'autoroute et serait attenant à la zone industrielle et artisanale de Bardonnex. Il estime que cela pourrait être un support au développement de cette zone. Mais, selon lui, l'aire autoroutière pourrait également être construite à l'emplacement situé entre les ruisseaux des Fontenettes et le lieu-dit « La Sauterie », entre l'autoroute et l'échangeur menant à la route de Saint-Julien. Cet emplacement aurait notamment l'avantage d'être à l'écart des habitations et d'être proche de la zone industrielle et artisanale de Perly. Il conclut que cette implantation pourrait permettre de réaliser l'aire multifonctionnelle qu'il a évoquée dans son argument précédent.

Un commissaire (L) relève que les habitants représentés par l'ARIA ne semblent pas être foncièrement contre la réalisation de l'aire autoroutière.

M. Cheyroux répond que les positions des personnes qu'il représente sont très variées. La position qu'il a présentée aujourd'hui reflète cependant l'avis d'une partie non négligeable des membres de l'association. Il conclut que les gens sont à l'écoute de cette proposition plus qu'ils ne la rejettent.

Un commissaire (S) demande si l'ARIA a envisagé la possibilité de construire l'aire d'autoroute du côté français.

M. Cheyroux répond par la négative.

Audition du 21 avril 2010 : M. Serge Gloor, pétitionnaire (P 1726)

M. Gloor rappelle tout d'abord que le débat politique autour du projet d'aire autoroutière s'est cristallisé autour de la proximité avec les logements de Perly, une opposition qui a été fédérée par l'ARIA.

M. Gloor relève que son point de vue se distancie de ce débat dans la mesure où il souhaite venir avec une proposition différente et constructive plutôt que de simplement s'opposer. Il relate avoir proposé aux habitants de mettre des logements entre le village et l'autoroute là où celle-ci est enterrée plutôt que de construire l'aire autoroutière. Il note que cette proposition de construire des logements a recueilli l'approbation des riverains puisque la pétition a rassemblé 250 signatures. Selon lui, les habitants seraient même prêts à ce que la construction démarre rapidement.

M. Gloor estime qu'un projet de logements ferait plus sens qu'une aire autoroutière. Cette dernière devrait être selon lui située à un autre endroit. Il

conclut que sa solution permet de conserver une bonne qualité de vie pour les villageois.

M. Gloor ajoute que son projet serait par ailleurs compatibles avec les objectifs du PACA puisque celui-ci prévoit de développer le village de Perly et d'y amener le tramway. Il note par ailleurs que son idée se fonde sur le besoin urgent de Genève en matière de logements.

Un commissaire (L) souligne tout d'abord le caractère constructif de cette démarche. Il demande ensuite où M. Gloor situerait le terminus du tramway.

M. Gloor indique qu'il n'a pas vraiment réfléchi à cet aspect en particulier. Il imagine néanmoins que la boucle du tramway pourrait être placée à la place du projet d'aire autoroutière. Selon lui, un terminus de tramway serait dans tous les cas moins nuisible qu'une aire autoroutière. Il ne souhaite cependant pas engager les 250 pétitionnaires sur ce point.

Audition du 21 avril 2010 : M. Fernand Savigny, maire de la commune de Perly-Certoux

M. Savigny souligne en préambule que bien que le projet se situe sur le territoire de la commune de Bardonnex, il a un impact important sur la commune de Perly.

M. Savigny revient ensuite sur le préavis émis par la commune lors de l'enquête publique sur le PL 10576. Celui-ci pose plusieurs questions dont celle de l'emplacement de la zone verte. La commune estime en effet que celle-ci serait plus utile de l'autre côté de la zone, là où elle pourrait protéger les habitants des nuisances. M. Savigny souligne également qu'il est problématique que la modification de limite de zone n'ait pas été accompagnée par la présentation d'un projet concret par le département. Enfin, il remarque que ce déclassement ne correspond pas au projet retenu lors du concours de 1997 lors duquel la commune avait pu intervenir pour limiter les nuisances.

M. Savigny explique en effet que le but de Perly est de limiter au maximum les nuisances pour ses habitants puisque l'autoroute se situe à une altitude plus élevée que le village. Il s'interroge donc sur le sort des buttes qui protègent actuellement les habitants des bruits et des lumières provenant de l'autoroute. En conclusion, il promet que sa commune sera très attentive aux aménagements visant à réduire les nuisances lorsqu'un projet précis d'aire autoroutière sera retenu.

M. Savigny réagit ensuite brièvement sur la proposition formulée par la P 1726 en estimant qu'il sera difficile de construire des habitations aussi proches de l'autoroute.

M. Savigny évoque enfin la commune de Bardonnex. Il note que celle-ci possède déjà une zone d'activité de l'autre côté de l'autoroute. Il estime qu'il aurait été judicieux de situer l'aire autoroutière de ce côté-là également.

M. Savigny conclut en soulignant que la priorité de Perly consiste à réduire au maximum les nuisances qui feront suite à la construction de l'aire autoroutière.

Audition du 21 avril 2010 : M. Alain Walder, maire de la commune de Bardonnex

M. Walder commence son exposé en précisant que, si ce projet se situe sur la commune de Bardonnex, cela ne signifie pas pour autant qu'il est d'initiative communale. Il explique que la commune a appuyé ce projet lorsque celui-ci a repris vie en 1995. Il rappelle en effet que ce projet cantonal, voire fédéral, de mettre en place une aire d'accueil à l'entrée de Genève a recueilli une large majorité dans la commune. Il reconnaît que ce soutien a bien sûr été facilité par le fait qu'il n'y a aucune conséquence en termes de nuisances pour le village de Bardonnex.

M. Walder relève cependant que sa commune a insisté, lorsque l'idée a été exprimée pour la première fois, pour que l'aire autoroutière soit intégrée le mieux possible dans le paysage, que ses nuisances soient limitées et que l'emprise du déclassement soit réduite au minimum nécessaire. Il souligne que la commune a signifié son soutien au projet lauréat en 1997 en considérant cependant qu'il était dispendieux. Le troisième soutien de la commune au projet prend la forme d'une motion dans laquelle il est rappelé que l'intégration dans le paysage doit être exemplaire. Enfin, le dernier soutien s'est traduit par un préavis favorable du Conseil municipal au déclassement, assorti d'une demande visant à ce que le projet puisse être suivi en détail par la commune.

M. Walder souligne par ailleurs que le projet d'agglomération a identifié un potentiel d'activités à l'emplacement prévu pour l'aire autoroutière alors que la construction de logements devrait prendre place à Perly.

M. Walder se fait ensuite l'écho des questionnements qui ont été formulés lors du débat dans sa commune. Il a notamment été remarqué que l'accès au périmètre est problématique et que l'emplacement de la zone verte est probablement inadéquat. Sur le fond, il relève le fait qu'aucun projet concret n'a été présenté par le département hormis le déclassement.

M. Walder remarque que Bardonnex estime néanmoins qu'il fait sens d'avoir des zones d'activités le long de l'autoroute, que ce soit côté Jura ou Salève. Ce dernier côté pourrait être une alternative pour accueillir le

restoroute. Il évoque également l'hypothèse de l'intégrer à la plateforme douanière puisque l'importance de celle-ci risque de diminuer avec le temps.

M. Walder conclut donc que la commune est favorable à ce projet cantonal. La perspective des 50 à 60 emplois supplémentaires créés ne lui semble pas déterminante dans ce soutien puisque la commune a une situation financière tout à fait acceptable du fait de son caractère encore rural. Il reconnaît néanmoins qu'une commune doit avoir les moyens nécessaires pour pouvoir réaliser ses politiques.

Un commissaire (MCG) s'interroge sur le montant de la taxe professionnelle communale si le restoroute venait à être construit. Il remarque que cela pourrait notamment représenter une importante rentrée financière pour la commune.

M. Walder répond qu'il n'a pas fait d'estimations à ce sujet. Il note à titre d'indication que la taxe professionnelle comprend les mètres carrés, le nombre d'employés et le chiffre d'affaire de l'exploitation. Les 60 emplois pourraient être très rémunérateurs si les employés proviennent de communes riches. Il conclut donc qu'il est très difficile d'estimer le chiffre que représentera la taxe professionnelle communale.

Discussions

Un commissaire (R) informe les commissaires qu'il leur a fait parvenir un projet de résolution au sujet des objets traités aujourd'hui. Il souhaite qu'elle soit soumise à la discussion afin de déterminer si la commission souhaite la reprendre à son compte ou non. Il déclare que son texte est bien sûr ouvert aux propositions des commissaires, pour autant que celles-ci aillent dans la direction de la résolution. Enfin, il estime que son texte semble par ailleurs aller dans le sens des inquiétudes et suggestions exprimées par les pétitionnaires aujourd'hui.

Un commissaire (S) remarque tout d'abord que l'aire autoroutière représente une emprise considérable sur la zone agricole. Il souligne également les risques de télescopage avec le déclassement des Cherpines, le PACA Plaine-de-l'Aire et plus généralement avec le projet d'agglomération. Il estime que l'aire autoroutière n'a en effet pas été pensée dans ce cadre-là.

Un commissaire (Ve) indique que la position des Verts ne diffère que peu de celle du groupe socialiste. Il constate que le restoroute tel qu'il est prévu ne semble pas idéalement placé. En conséquence, il remet en cause l'opportunité de ce projet à cet endroit et plaide en faveur d'alternatives d'implantation plus cohérentes avec l'ensemble du périmètre.

Un commissaire (Ve) ajoute qu'il serait judicieux d'évoquer l'idée d'un P+R, ainsi que le propose la résolution du Président. Les Verts n'y seraient pas fondamentalement opposés dans la mesure où celui-ci serait placé en amont du bassin genevois et relié en conséquence à des lignes de transports publics performants. Ceci pourrait être d'autant plus intéressant que le PACA ne semble rien avoir prévu sur Bardonnex. Il faudra donc selon lui travailler avec la carte des P+R à l'échelle de l'agglomération. Il note par ailleurs que l'argumentation relative à la promotion des produits du terroir dans le restoroute ne lui semble pas pertinente.

Un commissaire (L) affirme que le groupe libéral est plutôt favorable à ce projet de déclassement. Il note toutefois que la vision de l'aménagement du territoire lui semble étriquée puisque le projet semble déjà découpé au mètre près au stade du déclassement. Il estime par conséquent que le projet de déclassement devrait être repris au vu des autres projets dans le périmètre. Il soutient enfin que les tenants et aboutissants du périmètre élargi doivent être mieux cernés et réfléchis avant de prendre une décision, notamment pour ce qui concerne la question de l'échange modal et de l'emplacement de l'aire autoroutière.

Un commissaire (PDC) se joint aux remarques émises par ses préopinants. Il remarque par ailleurs le manque d'enthousiasme autour du projet d'aire autoroutière, ce que traduit bien la résolution proposée. En outre, il attire l'attention de la commission sur les différences d'enjeux lors de déclassements de zone agricole.

En effet, si le déclassement de Cherpines-Charrotons semble se justifier par l'urgence de construire du logement, le déclassement de terres agricoles à Bardonnex pour un restoroute dont l'opportunité n'est pas claire paraît en comparaison presque incongru. Il plaide par conséquent en faveur d'un certain pragmatisme lors du déclassement de zones agricoles, c'est-à-dire de déclasser lorsque l'urgence l'exige et en évitant si possible les blocages.

Un commissaire (R) estime quant à lui que les auditions ont eu le mérite de démontrer que le besoin de cette aire autoroutière ne semble pas évident. Il remarque par ailleurs qu'une aire autoroutière existe déjà à Viry. Il déclare en outre de ne pas être convaincu par l'argumentation autour de la vente des produits du terroir. Il estime en effet que cela ne devrait pas se faire sur une aire autoroutière. Enfin, il constate qu'il ne sera possible de trouver des majorités que sur des objets comme le logement. Contrairement à des logements, une aire autoroutière n'est pas une priorité.

Un commissaire (MCG) conclut ce tour de table en annonçant que le MCG soutiendra ce projet de loi dans la mesure où il lui semble important de

ne pas négliger l'économie. Il estime en outre qu'il y a là un vrai besoin puisque ce projet d'aire autoroutière date de 17 ans. Enfin, il réagit à la proposition de P+R mentionnée dans la résolution du Président en soulignant qu'elle lui paraît inadéquate car les axes généraux des transports publics de l'agglomération n'ont pas encore été décidés.

Séance du 28 avril 2010 : discussions et vote sur le PL 10576, la P 1724 et la P 1726

Le Président indique que la Commission des travaux a bien reçu les procès-verbaux ou partie des procès-verbaux concernant les objets mentionnés en titre. Il ajoute que cette commission traite par ailleurs d'un projet de P+R en relation avec la zone douanière de Bardonnex. Il précise que la position de cette commission reprend certaines des préoccupations de la Commission d'aménagement du canton par rapport à ce périmètre. Par exemple, les députés de cette commission n'ont pas souhaité limiter l'implantation du P+R à la zone douanière afin de laisser la possibilité de trouver des synergies notamment avec les études PACA du périmètre.

Le Président poursuit en rappelant son projet de résolution et son souhait que la commission puisse la reprendre à son compte. En effet, si elle était signée par tous les membres de la commission, cette résolution aurait un poids considérable. Par ailleurs, un tour de table ayant déjà eu lieu la séance passée, le Président suggère que la commission passe prochainement au vote des différents objets.

Un commissaire (Ve) signale qu'il est remplaçant aujourd'hui et qu'il ne peut donc pas signer la résolution pour cette raison. Il évoque la possibilité de remettre la signature de la résolution à une prochaine séance.

Un commissaire (L) indique que le groupe libéral souhaite que le PL 10576 soit suspendu, ce qui permettrait au Conseil d'Etat de le retravailler en prêtant attention à la relation avec les projets connexes. Dans ce contexte, il doute que la résolution apporte des éléments nouveaux aux personnes chargées de retravailler le projet. Ainsi, il conclut que le groupe libéral continue à soutenir l'idée d'une aire autoroutière pour autant que celle-ci soit cohérente avec les projets de transports collectifs, le P+R et la PACA dans sa future configuration. Il ajoute que le meilleur moyen d'y parvenir revient sans doute à geler ce projet.

Un commissaire (S) affirme partager les propos du commissaire (L). Il estime que les nombreuses auditions ont permis à la commission d'obtenir la vision d'ensemble nécessaire à la prise de décision. Quant à la résolution, il faudrait selon lui qu'elle mentionne la possibilité de réaliser l'aire

autoroutière du côté français, même si la vente de l'essence au prix suisse est un enjeu pour les promoteurs. En effet, cette aire d'autoroute pourrait être reliée au P+R qui est envisagé côté français. Il déclare par ailleurs soutenir la proposition de gel du projet.

Un commissaire (R) fait tout d'abord remarquer que l'essence est 30% plus chère de l'autre côté de la frontière, un facteur qui pourrait mettre en péril la réalisation du projet d'aire. Il rapporte notamment que cela provoque un flux considérable d'automobilistes qui viennent faire le plein sur la route de Saint-Julien. A ce premier obstacle s'ajouterait la perte d'une vitrine de présentation pour Genève.

Enfin, il souligne que le P+R doit être relié à des transports publics performants qui malheureusement n'existent pas encore de l'autre côté de la frontière. Il constate donc que ces trois raisons rendent difficile l'implantation de l'aire autoroutière du côté français.

Un commissaire (MCG) explique que les automobilistes – dont les frontaliers – viennent faire le plein sur la route de Saint-Julien car les stations d'essence qui s'y trouvent n'appartiennent pas à des pétroliers et sont donc libres de pratiquer les prix qu'elles veulent.

Le même commissaire déclare ensuite que le MCG soutient l'idée de l'aire autoroutière et du restoroute. Il estime toutefois que le projet doit être réétudié puisqu'il date déjà considérablement. En revanche, il se prononce contre la proposition de gel car celle-ci ne permet pas d'aller de l'avant avec le projet et il souhaite plutôt que la commission poursuive l'étude du projet.

Un commissaire (PDC) souligne quant à lui un manque d'enthousiasme frappant autour du projet d'aire autoroutière. Il remarque notamment que cela fait 17 ans que l'autoroute s'en passe et que le soutien au projet s'est étiolé avec le temps.

Le commissaire considère en outre que le déclassement de terres agricoles doit être réalisé au cas par cas et après un examen attentif de l'urgence et de l'importance du projet relativement aux autres projets de déclassement du même type. Or il estime que le projet d'aire autoroutière ne représente en l'occurrence pas une priorité. Par opposition, il évoque les menaces de référendum qui planent au-dessus du déclassement de Cherpines-Charotton. Il conclut donc qu'il est urgent de ne rien décider au sujet de l'aire autoroutière car ce projet doit être retravaillé dans une vision d'ensemble du périmètre. En conséquence, il se rallie à la proposition de gel.

Un commissaire (UDC) dit être favorable au projet d'aire autoroutière sur le fond. Il déclare cependant vouloir soutenir le gel du projet si cette décision

peut aider à améliorer le projet, notamment en explorant les possibilités offertes par des implantations alternatives.

Le Président rappelle à la commission qu'il faudra prendre une décision sur les deux pétitions. Il constate que le gel du PL 10576 répondrait d'une certaine manière aux préoccupations des pétitionnaires.

Un commissaire (L) revient sur la proposition du MCG de continuer à analyser le projet de loi. Il tient à préciser que la commission n'a pas tous les éléments en main pour pouvoir modifier le projet et qu'elle pourrait en conséquence perdre beaucoup de temps avec cette démarche. Il estime par conséquent que la commission a intérêt à ce que le département fasse ces modifications, ne serait-ce que parce c'est là sa prérogative. Il se dit convaincu que le futur projet de loi répondra aux questions soulevées lors des débats de la commission.

Le Président rappelle également qu'une modification du projet de loi a pour conséquence la remise à zéro de l'enquête publique et de la procédure d'opposition.

Le Président met aux voix le gel du traitement du PL 10576 qui est accepté par 10 pour (2 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 R, 2 L, 1 UDC, 1 MCG) et 1 abstention (1 MCG).

Le Président indique qu'il expliquera au Conseil d'Etat les raisons de ce gel. Il note par ailleurs que la résolution qu'il propose pourrait tout à fait assumer ce rôle. Il enjoint ensuite la commission à se prononcer sur les pétitions.

Un commissaire (L) relève que ces pétitions ont été générées par le PL 10576. Ainsi, étant donné que le traitement de ce dernier a été gelé, il semblerait logique d'en faire de même avec les pétitions et de les traiter une fois qu'un nouveau projet de loi aura été mis sur pied.

Le Président propose donc de lier formellement les deux pétitions au projet de loi.

Un commissaire (Ve) souhaiterait en savoir un peu plus sur les conséquences du gel du projet de loi pour les pétitions. Il estime en effet qu'il faut respecter la démarche des pétitionnaires en leur répondant, ne serait-ce que pour les informer du gel du projet de loi.

Un commissaire (UDC) déclare être favorable au lien entre le gel du projet de loi et celui des pétitions. Il affirme cependant être contre le contenu des deux pétitions et demande que la commission vote sur celles-ci afin de donner une réponse claire.

Un commissaire (MCG) estime également qu'il convient de donner une réponse claire aux pétitionnaires. Quant au contenu, il considère qu'il faudrait expliquer les raisons du gel du projet de loi.

Le Président indique qu'il donnera lui-même une réponse formelle à ces personnes, en expliquant que les pétitions ont été liées au projet de loi qui a lui-même été gelé. Il précisera également que cette décision a été prise pour des raisons diverses, dont certaines de celles soulevées lors de la présentation des pétitions.

Le Président met aux voix le gel du traitement des **P 1724** et **P 1726** (lien formel avec le gel du PL 10576)

Pour : 11 (2 S, 2 Ve, 1 PDC, 2 R, 2 L, 2 MCG)

Contre : –

Abstention : 1 (1 UDC)

Le Président évoque ensuite sa résolution et souligne qu'elle pourrait servir à transmettre les raisons de ce gel au Conseil d'Etat. Cela pourrait également expliquer les modifications du projet de P+R effectuées par la Commission des Travaux.

Un commissaire (S) annonce qu'il ne signera pas cette résolution car il considère que le restoroute pourrait être construit côté français. Selon lui, l'objection liée au prix de l'essence n'est pas suffisante pour refuser l'étude de cette hypothèse. Il relève par ailleurs que cette solution pourrait permettre d'éviter le déclassement de la zone agricole ainsi que les retombées négatives pour le village de Perly. Il estime de plus que cela serait cohérent avec la volonté politique actuelle de construire une véritable région transfrontalière et évoque l'idée d'une zone franche pour répondre au problème de la différence de prix. Il conclut donc que le minimum serait d'envisager cette hypothèse à l'échelle régionale. Le fait que le côté suisse ait été choisi en l'absence d'une telle réflexion lui semble en effet problématique.

Un commissaire (MCG) se dit opposé à cette idée. Il justifie sa position en rappelant que l'aire autoroutière va créer des emplois pour Genève et susciter des revenus pour la Confédération, l'Etat et la commune. De plus, il ne souhaite pas financer des études pour que le projet génère in fine des retombées côté français.

Le Président annonce que sa résolution est ouverte aux signatures des députés d'ici au début de la semaine prochaine en raison du dépôt. Il indique qu'il recevra volontiers les demandes de modification cas échéant.

Le Président tient à féliciter un commissaire des Verts (*NDR : votre serviteur !*) qui est devenu père d'une petite fille (*NDR : Nadia Norer*) et qui est donc absent aujourd'hui.

Séance du 8 février 2012 : discussions et vote

Un commissaire (Ve) indique que, selon ses souvenirs, la commission avait traité, en avril 2010, ces deux pétitions avec le PL 10576 et que le tout a été congelé. La commission avait déjà auditionné les pétitionnaires.

La Présidente fait savoir que la commission est pressée par un délai, ce qui explique le retour de ces pétitions à l'ordre du jour.

M^{me} Prigioni explique que ces deux pétitions s'opposaient à un projet de restoroute à Bardonnex. La commission a auditionné le 3 mars les pétitionnaires et elle a entendu le département par rapport au restoroute. Lors de la séance suivante, la commission a continué l'audition des pétitionnaires et elle a auditionné l'architecte et les maires des communes de Bardonnex et Perly-Certoux. Enfin, le 28 avril, la commission a décidé de geler le tout et d'envoyer un courrier au Conseil d'Etat pour lui demander d'actualiser sa réflexion sur l'implantation du restoroute et de l'intégrer à un éventuel P + R dans la zone de Bardonnex. Parallèlement, le 15 octobre 2010, le Grand Conseil a voté la loi 10416 ouvrant un crédit d'études par rapport à la réalisation du P + R. Le 22 septembre 2011, le Grand Conseil a renvoyé la motion 1957 au Conseil d'Etat. Maintenant, le délai de deux ans prévu par la LRGC arrive à son terme. Si la commission ne dépose pas un rapport le 28 février 2012, elle sera dessaisie de ces objets. Néanmoins, le Grand Conseil peut la renvoyer à la Commission d'aménagement du territoire qui aurait alors six mois supplémentaires pour les traiter.

La Présidente aimerait avoir des informations sur ce PSD pendant.

M. Moglia a interrogé les personnes du département qui contribuent à l'évolution de ce périmètre stratégique de développement. Il faut savoir que le dossier est principalement en main des autorités françaises puisqu'il est davantage sur le territoire français que sur le territoire genevois. Un cahier des charges a été établi et il doit être discuté. Les objectifs correspondent à ce qui était attendu au terme des délibérations de la commission. Il y a bien l'intention de développer un projet d'aire autoroutière lié à un projet de P + R. Il y a également l'intention de mieux utiliser les terrains adjacents pour des activités industrielles ou d'activités à préciser. Il est envisagé d'opérer des synergies entre ces secteurs d'activités des côtés suisse et français. Cela devrait amener un développement du projet de loi qui devrait répondre à l'attente de la commission. Maintenant, il s'agit de la phase de

démarrage et le résultat du PSD ne devrait être connu au mieux qu'à la fin de l'année 2012. La modification du projet de loi ne pourra donc être faite que dans le courant de l'année prochaine.

Un commissaire (PDC) souhaite évoquer le dossier l'OCAN. Il a cru comprendre que les discussions pour accueillir l'OCAN dans ce secteur sont d'actualité. Si tel est le cas, les projets sur l'OCAN sont plutôt traités dans une autre commission. Le commissaire indique que la commune de Bernex a eu un échange de courrier avec le DCTI qui confirme la volonté d'intégrer l'OCAN dans le PSD de Bernex, mais sans exclure une autre possibilité. Il note enfin que cet autre endroit pourrait être Bardonnex.

M. Moglia a eu connaissance des échanges de courrier au terme desquels le Conseil d'Etat privilégie Bernex, sans exclure une autre possibilité. Il n'a, en revanche, rien vu dans le PSD de Bardonnex, mais cela ne veut pas dire que ce n'est pas une possibilité.

La Présidente constate que la commission est démunie. Il semble que le mieux est de renvoyer les pétitions au Conseil d'Etat pour qu'il puisse y répondre en fonction de ce qu'il sait. Cela implique néanmoins un rapport de la commission.

Le groupe des Verts souscrit au renvoi au Conseil d'Etat.

Le groupe PDC est également favorable au renvoi au Conseil d'Etat.

Un commissaire (MCG) annonce que son groupe ne souhaite pas un renvoi au Conseil d'Etat. Cela reviendrait à mettre un veto de la commission puis du Grand Conseil sur le projet de restoroute. Les débats ont permis de voir que les habitants de Perly-Certoux étaient proches de la zone concernée. Il y a ensuite eu la volonté de greffer un P + R au projet. Le commissaire pense qu'il faut attendre. Il y aurait d'ailleurs une volonté au niveau des élus de Bardonnex de voir l'implantation de l'OCAN, ce qui règlerait des problèmes. Le commissaire pense que c'est un tout et qu'il faut attendre des compléments du département avant un renvoi. Il rappelle que le restoroute est également destiné à la promotion des produits du terroir. Il ne faut pas bâcler le travail. Le groupe MCG s'oppose donc au renvoi au Conseil d'Etat. Il souhaite attendre la suite du développement du dossier.

La Présidente rappelle que la demande des pétitionnaires consiste à renoncer au projet de loi de déclassement. M. Moglia dit qu'il n'y aura pas de réponse sur ce point avant 2013. Si la commission ne traite pas de la pétition maintenant, elle en sera dessaisie.

Le groupe MCG propose le dépôt sur le bureau du Grand Conseil.

Un commissaire (R) note que ces deux pétitions ne veulent pas la même chose. Maintenant, la commission s'est réunie plusieurs fois sur cette thématique. Finalement, elle s'est dit que la stratégie du Conseil d'Etat n'était pas la bonne et elle a créé la motion évoquée auparavant et qui demande une synthèse de ses équipements à un endroit en relation avec les équipements de transports publics et à laquelle s'est rallié le Grand Conseil. Le Conseil d'Etat a maintenant la charge d'étudier cette solution et cela prend du temps. Le commissaire (MCG) a raison. Un renvoi des pétitions au Conseil d'Etat veut dire qu'elles sont acceptées. On s'aperçoit également que la commune pourrait avoir d'autres intérêts. Il estime que la commission de l'aménagement peut renvoyer ces pétitions au Grand Conseil en demandant de les renvoyer à nouveau. Il faut alors expliquer que, pour l'heure, il n'y a pas encore de réponse étant donné que les études vont prendre jusqu'en 2013. Cela produit ainsi un rapport intermédiaire qui accompagne ces pétitions. Il propose donc un renvoi au Grand Conseil avec un rapport intermédiaire.

M^{me} Prigioni présente les possibilités offertes à la commission : un renvoi à une autre commission ; un renvoi pour examen au Conseil d'Etat ou à une autre autorité ; un dépôt pour information sur le bureau ; un classement. Si la commission ne fait rien, les pétitions lui seront renvoyées et elle aura six mois pour les traiter.

Un commissaire (Ve) note que les pétitions ne disent pas la même chose, mais il n'y avait aucune volonté de construire un restoroute sur la zone agricole. Les associations étaient opposées à un déclassement de la zone agricole. Quant à l'idée qu'un restoroute est le meilleur endroit pour la promotion des produits régionaux, il en doute.

Le groupe libéral soutient le renvoi au Conseil d'Etat.

Le groupe socialiste souhaite le renvoi au Conseil d'Etat.

Le groupe UDC est favorable au renvoi au Conseil d'Etat.

Le Président met aux voix le renvoi de la P 1724 au Conseil d'Etat

Pour : 10 (3 L, 2 PDC, 3 Ve, 1 S, 1 UDC)

Contre : 3 (2 MCG, 1 R)

Abstention : 1 (1 R)

Le Président met aux voix le renvoi de la P 1726 au Conseil d'Etat

Pour : 10 (3 L, 2 PDC, 3 Ve, 1 S, 1 UDC)

Contre : 3 (2 MCG, 1 R)

Abstention : 1 (1 R)

La Commission d'aménagement du canton vous recommande donc, Mesdames et Messieurs les députés, le renvoi de ces deux pétitions au Conseil d'Etat en catégorie II de débats.

Pétition (1724)

Non au déclassement de terres agricoles au profit de la construction d'une aire autoroutière à Bardonnex

Mesdames et
Messieurs les députés,

Par la présente, nous, citoyens du Canton de Genève, nous nous opposons au projet de loi n° 10576 prévoyant le déclassement de terrains agricoles au lieu-dit La Planche, à Bardonnex.

Nos motifs sont les suivants :

1. Nous nous opposons au déclassement de terrains agricoles au profit de la construction d'une aire autoroutière

- Des quotas étant inscrits dans la loi, Genève doit privilégier de tels déclassements au profit de la création de logements !
- Les terres agricoles concernées par ce projet sont de très bonnes qualités pour la culture !

2. Ce projet est beaucoup trop proche des habitations (moins de 200 mètres)

- Une butte protégeant les riverains avait été créée au moment de la construction de l'autoroute et celle-ci va être détruite !
- Le projet prévoit une zone d'arbres entre le restoroute et l'autoroute ce qui est un non-sens total !
- Nous craignons l'ampleur des bretelles d'accès qui devront forcément passer sous les fenêtres des riverains les plus proches !
- Aucun autre restoroute existant en Suisse se trouve aussi près des habitations !
- La commune de Bardonnex soutenant - sous réserves – ce projet n'est pas la première concernée, les riverains étant majoritairement habitants de la commune voisine de Perly-Certoux !

3. Genève n'a pas besoin d'une telle installation

- Les automobilistes ont d'autres possibilités de ravitaillement à proximité !

- La vente d'essence à prix majoré et les services proposés ne présentent aucun intérêt pour les usagers genevois !

4. Quelques rappels

- Ce même projet a déjà été rejeté par le Grand Conseil en 2001 !
- Les nuisances d'une telle construction sont énormes et présentes 24h sur 24 ; bruit, lumières, pollution !

Rappelons que cette zone d'habitation subit déjà les nuisances du fort trafic de la route de Saint-Julien, de l'autoroute elle-même et de la plateforme douanière, de la ligne à haute tension et plus récemment de l'antenne de téléphonie mobile !

Au vu de ce qui précède, nous demandons au Grand Conseil du Canton de Genève de renoncer à ce projet de loi de déclassement de terres agricoles au profit de la construction d'une aire autoroutière au lieu-dit La Planche à Bardonnex.

N.B. 194 signatures
*p.a Association des Riverains
de l'Autoroute
M. Christian Hottelier
Route des Ravières 19
1258 Perly*

Pétition (1726)

Non à une aire autoroutière polluant Bardonnex et Perly ! Ne mettons pas l'automobile à la place de l'Homme ! Oui à des logements de taille humaine et intégrés dans le paysage !

Mesdames et
Messieurs les députés,

Par la présente, nous, citoyens, habitants, riverains des terrains agricoles du lieu-dit *La Planche*, nous nous opposons au projet de loi prévoyant le déclassement de cette zone afin d'y installer de l'équipement autoroutier.

Nous pensons que ce type de projet, gourmand en surface, polluant et défigurant le paysage, n'a pas sa place dans notre petit canton à l'heure des grands défis écologiques du XXI^e siècle.

Mais nous souhaitons aussi dépasser le stade de l'opposition systématique, qui bloque tant de projets dans notre canton (autrement plus nécessaires qu'une aire autoroutière !), et nous voulons proposer une approche citoyenne et constructive.

Aujourd'hui, le canton, de l'avis général, manque cruellement de logements. Pourquoi donc ne pas utiliser la zone concernée pour y développer de l'habitat ? Proche d'une voie pénétrante importante, la route de Saint-Julien, qui sera de mieux en mieux desservie par les transports publics, notamment par une nouvelle ligne de tramway, l'endroit s'y prêterait bien. Pourquoi exporter le logement en France voisine et ne devoir subir que les inconvénients du trafic frontalier ?

Favorisons un projet de construction de logements villageois à taille humaine, intégrés dans le paysage, dans ce secteur !

Nous demandons donc que le Grand Conseil renonce au déclassement sous la forme actuelle du projet, et entame une procédure visant à consacrer cette zone à du logement.

N.B. 250 signatures
p.a Monsieur Serge Gloor
Route des Ravières 20
1258 Perly