

Date de dépôt : 14 octobre 2019

Rapport

de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour la protection de la route du Grand-Lancy classée à l'inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS)

Rapport de majorité de M^{me} Patricia Bidaux (page 1)

Rapport de minorité de M^{me} Danièle Magnin (page 53)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M^{me} Patricia Bidaux

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des pétitions a traité cette pétition lors de 4 séances (20.05.19 / 27.05.19 / 24.06.19 / 26.08.19) sous la présidence de M^{me} Anne-Marie von Arx-Vernon.

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Christophe Vuillemier, qu'il en soit ici vivement remercié pour la qualité de son travail.

La commission a mené les auditions suivantes :

- Le 20 mai 2019 : M^{me} Isabelle Wagner, membre de l'Association Vieil Onex, pétitionnaire
- Le 27 mai 2019 : M^{me} Ruth Bänziger, conseillère administrative de la Commune d'Onex
- Le 24 juin 2019 : M. Pierre Alain Girard, directeur général et M. Claude Realmonte, architecte-paysagiste, Office du patrimoine et des sites (DT).

- Le 26 août 2019 : M. Serge Dal Busco, Conseiller d'Etat en charge du département des infrastructures, accompagné de M. Olivier Caumel, directeur de l'office cantonal des transports (OCT), et M^{me} Magali Brogi, collaboratrice à l'office de l'urbanisme du département du territoire

Bref résumé de la pétition et des points soulevés par les auditions :

La pétition 2063 a été déposée le 20 mars 2019 par l'association « Vieil Onex » et comporte 337 signatures. Elle demande à ce que le PLQ du secteur sud d'Onex prenne en compte la route du Grand-Lancy inscrite à l'inventaire des voies de communication historique de la Suisse (IVS). Considérant que cette route n'a pas la capacité de recevoir les infrastructures de mobilité qu'implique une densification de l'habitat. Elle met en exergue que les autorités cantonales et communales ont l'obligation de tenir compte des objets inscrits au patrimoine IVS dans l'accomplissement de leur tâche.

Points soulevés :

- La pétition a été déposée uniquement auprès du Grand Conseil, la commune en ayant reçu copie.
- Les pétitionnaires font remarquer que la portée des décisions n'a pas été suffisamment expliquée lors des réunions de présentation.
- L'inscription d'un tronçon de la route du Grand-Lancy à l'inventaire fédéral IVS qui recense les éléments particuliers, la végétation, les talus et les murs anciens.
- L'office du patrimoine et des sites confirme que l'IVS est un inventaire fédéral très fort, contraignant, dont le canton doit obligatoirement tenir compte et en assurer la protection des éléments caractéristiques. L'office du patrimoine et des sites déclare clairement qu'il défendra cette voie IVS en raison de son statut légal.
- L'étude sur la mobilité sur cette route est plutôt considérée comme une opportunité plus que comme une menace sachant que l'inventaire fédéral est connu et ses qualités reconnues.
- La volonté de la commune de conserver le gabarit actuel de la route et de créer des structures paysagères.
- L'étude multimodale de mobilité du département des infrastructures en cours pour l'amélioration de la circulation et de la sécurité pour les piétons et les cyclistes sur cette route.

20 mai 2019 : audition M^{me} Isabelle Wagner, membre de l'Association du Vieil Onex, pétitionnaire

M^{me} Wagner explique que la ville d'Onex a étendu les zones à densifier dans le sud de la commune et souhaite l'intégrer dans le Plan directeur cantonal 2030. Elle souligne l'incohérence entre la capacité de cette route et les infrastructures que va imposer le projet de densification. Elle remarque également que la route du Grand-Lancy est inscrite à l'inventaire fédéral (IVS) en tant qu'objet d'importance nationale avec substance, les autorités communales se bornant pourtant à annoncer que le caractère historique et protégé de cette route devrait être réinterprété. Elle pense que les députés n'ont pas été informés des enjeux de cette problématique.

Questions des députés :

Un député UDC remarque que les plans directeurs devraient évoquer les routes inscrites à l'IVS. Il relève que bien qu'il ait travaillé sur le Plan directeur, il n'y a vu aucune mention de l'inscription à l'IVS. La pétitionnaire répond qu'il serait nécessaire que la documentation le mentionne, elle ajoute que l'office fédéral a transmis aux cantons une directive à ce sujet. Le même député remarque que l'inscription à l'IVS devrait interdire son élargissement. Ancien conseiller municipal, il était déjà question d'élargir cette route et déclare que rien n'avait été dit à ce moment-là. La pétitionnaire fait remarquer que les autorités communales ont été informées de la protection inscrite à l'IVS ajoutant que **ce n'est pas l'ensemble de la route qui fait l'objet d'une protection, mais le tronçon s'étendant du ch. Blondel jusqu'au carrefour des Six-Chemins** (cf annexe 1 : Plan de la Confédération du tronçon (en rouge) la route du Grand Lancy inscrit à l'IVS). Elle ajoute que la route a été inscrite dans les années 1990 et que la protection s'occupe de la globalité des éléments.

Un député d'Ensemble à Gauche (EAG) remarque que les constructeurs de cette route voulaient créer un axe de communication et il se demande si le meilleur hommage à rendre à nos ancêtres ne serait pas de garantir la mission de cette route. Il lui est répondu que c'est bien le cas actuellement. Le même député fait remarquer que la route a déjà été élargie, M^{me} Wagner acquiesce ajoutant qu'il ne faut pas pour autant continuer à lui porter atteinte.

La présidente lui demande si l'absence de mention à l'IVS est un oubli ou une stratégie volontaire, la pétitionnaire l'ignore et ajoute que la position de la ville d'Onex n'est pas compréhensible par les pétitionnaires.

Un député PLR demande si un élargissement serait possible pour une piste cyclable et quelles sont les relations entre les pétitionnaires et les autorités communales en particulier par rapport à la mention de la

réinterprétation de la portée du patrimoine par lesdites autorités évoquée dans la pétition. M^{me} Wagner répond ignorer comment réinterpréter cette notion, mais il lui semble que la commune a bien l'intention de réinterpréter cet aspect. Au sujet de la piste cyclable, elle n'est pas spécialiste et n'a pas de détails ce sujet. Le même député précise qu'une piste cyclable sur cette route serait certainement une mesure intelligente compte tenu de la situation. Il lui est répondu qu'une pesée des intérêts fait partie de la disposition fédérale, mais les signataires ont le sentiment que cela n'a pas été réalisé sans doute, car la commune a délibéré un peu vite sur le sujet, tout comme les services cantonaux.

La présidente demande si la pétition a été déposée devant la ville d'Onex, ce à quoi il lui est répondu que la ville d'Onex a reçu une copie, mais que la problématique est cantonale. Au sujet des séances de concertation avec les habitants, la pétitionnaire soulève que les personnes présentes n'ont pas compris la portée des décisions.

Un député PLR demande quelles sont les caractéristiques des routes inscrites à l'IVS. Dans sa réponse, M^{me} Wagner, fait mention de la détermination des historiens et des dispositions fédérales détaillant les critères.

Une députée socialiste (S) préconise le contact avec le service IVS de Genève. Elle questionne la pétitionnaire sur leurs craintes. Il lui est répondu que la crainte porte sur le risque de défiguration de la route et disparition de la végétation qui la borde, notamment des chênes centenaires. La même députée fait remarquer qu'un élargissement de cette route implique une emprise sur le domaine privé et demande si des contacts ont pris. Ce à quoi il lui est répondu que l'Etat, lors de l'octroi des autorisations de construire avait imposé aux propriétaires une servitude en vue de l'élargissement de la route.

Un député S demande quelles ont été les atteintes antérieures. Il lui est répondu que la route a fait l'objet d'une multitude d'interventions au cours des dernières années sans listings connu. Le même député reprend la notion de pesée d'intérêts et le fait qu'il n'y a pas d'obligation, M^{me} Wagner insiste sur le fait que le but n'est pas de vider l'inventaire de sa substance. Elle mentionne également que la pétition a été rédigée avant l'acceptation du Plan directeur cantonal ne soit approuvé et que les services doivent respecter l'IVS ; ceci en réponse à la question sur le but de la pétition : soit de limiter le développement ou de respecter l'IVS.

La présidente remarque que si cette route en préserve en l'état, il sera nécessaire de renoncer à des densifications. D'autre part, elle souligne que l'application de l'IVS permettrait donc de préserver cette région constituée de

villa et de futur immeuble. Il lui est répondu que l'association a remarqué que des zones à proximité du tram étaient préservées au détriment des parcelles le long de cette route et qu'il ne reste que peu de villas.

Une députée PDC constate le manque d'information et de demande si les pétitionnaires auraient eu une autre position s'ils avaient été mieux informés. Il lui est répondu que le Plan directeur ne mentionne pas le caractère historique et déclare qu'ils ont l'impression de ne pas avoir été entendus.

Un député UDC relève plusieurs points concernant, le secteur des foyers de la fondation de la jeunesse et de savoir si l'aspect de la route a été évoqué. La pétitionnaire imagine que cela a dû être évoqué, observant que le nouveau carrefour se trouvera à moins de 100 m de l'ouverture de ce centre.

27 mai 2019 : audition de M^{me} Bänziger, conseillère administrative de la Commune d'Onex

M^{me} Bänziger rappelle le plan guide de la Ville d'Onex et le devoir de participation à la création de logements sur le canton (annexes 2 et 3). Des noyaux de densification ont été identifiés sur la commune et certains périmètres vont être déclassés et d'autres le seront plus tard. Grâce à un règlement d'accompagnement de la zone villa, celle-ci sera protégée de la densification et **qu'il sera pris en compte l'axe Nord-Sud ainsi que les éléments patrimoniaux**. Elle signale alors que cette route n'est pas suffisamment large pour faire passer des bus et elle déclare que proposition a été faite de réserver les parcelles en limite de cette route – qui sont en non-dérogation à l'article 58 pour le moment – **l'idée étant de créer des cheminements de mobilité douce ailleurs pour éviter d'empiéter sur la substance de cette route tout en la sécurisant**. M^{me} Bänziger souligne qu'il n'y aura pas de réseau continu de voirie avant 50 ans. Elle pense dès lors qu'il y a une certaine méprise de la part des pétitionnaires qui n'ont pas compris quels étaient les enjeux. Cela étant, elle remarque que cette route constitue un vrai problème en termes de mobilité.

Un député PLR demande ce qu'il en est de la circulation des vélos, il lui est répondu que l'idée est de maintenir le gabarit actuel et de créer des structures paysagères afin de garantir leur sécurité et celles des piétons.

Un député EAG relève que seuls quelques chênes sont encore présents le long de la route et demande si cette route doit être conservée. L'auditionnée fait remarquer que les voies historiques permettent de recréer des structures paysagères. Cela étant, elle mentionne avoir demandé au Conseil administratif s'il serait possible d'élargir un peu cette route. Elle signale par ailleurs avoir dû intervenir à plusieurs reprises le long de cette route pour des

abattages de chênes, pour lesquels aucun service n'avait été consulté. Elle pense qu'il serait nécessaire de prendre le temps de réfléchir avec la conservation du patrimoine et les instances fédérales au gabarit idéal.

Suite à une question d'un député PLR sur le tronçon national de la route du Rhône et son utilisation par les cyclistes. Il lui est fait remarquer que l'itinéraire intuitif passe par la rte du Grand-Lancy alors que les lignes de bus performant passent par la route de Chancy. Les études de développement doivent se poursuivre dans ce secteur, le réseau de mobilité structurant du canton a de sérieux manques et elle déclare qu'il sera nécessaire de freiner les développements ou de se satisfaire de la situation si le réseau n'est pas développé.

Une députée MCG fait remarquer qu'il ne sera pas possible d'intervenir sans expropriation et se demande si les propriétaires ne vont pas réagir, elle relève également que la ligne 43 passe par là et qu'il serait opportun d'avoir plus de contrôles de vitesse par radar. Il lui est répondu qu'à chaque demande d'autorisation le long de la route du Grand-Lancy, le canton demande une réserve de 15 mètres pour pouvoir créer une bande cyclable. **Elle signale par ailleurs que des parcelles sont placées en réserve pour permettre des densifications après 2030 si cela s'avère nécessaire. Elle ajoute qu'il n'est donc pas question d'expropriation.** Elle déclare que c'est le futur plan directeur cantonal qui définira finalement s'il est nécessaire de prévoir de nouvelles densifications. Elle explique ensuite que la ligne 43 va jusqu'à Bellecourt et est souvent prise dans les bouchons sur la route du Grand-Lancy. Elle précise à cet égard que le canton œuvre pour améliorer le débouché sur l'avenue des Communes réunies et elle remarque qu'il est prévu que le bus puisse aller jusqu'au carrefour des Six Chemins. Elle signale encore appeler de ses vœux des mesures de limitation de vitesse le long de cette route. Concernant l'idée de la création d'un carrefour en remplacement des feux, au niveau des Communes Réunies, cela semble compliqué, mais la problématique du trafic a été évoquée avec le canton et des études sont en cours.

La présidente demande si la pétition pourrait freiner la densification, la réponse à ce sujet relève que de ne pas toucher au gabarit de cette route ne mettra pas forcément les pétitionnaires à l'abri d'une densification. M^{me} Bänziger fait remarquer qu'au sujet du risque de réinterprétation de l'inscription à l'IVS du tronçon de route du Grand-Lancy, seul un conseiller municipal a utilisé ce mot au cours des 18 séances consacrées à ce sujet. **La commune doit obligatoirement prendre en compte les éléments patrimoniaux inscrits à l'IVS.** Elle soulève que pour permettre le passage du bus, il se pourrait que des évitements puissent suffire. A l'idée d'interdire

les voitures, M^{me} Bänziger rappelle que l'on doit garantir l'accès automobile des riverains et qu'il s'agit d'une route cantonale et que son aménagement ne dépend pas de la commune.

A la question d'un député PLR au sujet de la réduction du trafic, la commune n'est pas maître des véhicules provenant du pont Butin et qu'il n'est pas possible de gérer la route des communes réunies ; au sujet du jeu de flux permettant de réduire le trafic, il est répondu qu'il n'est pas possible de couper la circulation des habitants.

Une députée Verte fait remarquer qu'une solution viable et réaliste serait de limiter la vitesse, l'auditionnée rappelle alors que la mobilité est portée par la commune, le canton pourrait insister sur cet aspect.

24 juin 2019 audition de M. Pierre Alain Girard, directeur général et M. Claude Realmonte, architecte-paysagiste, Office du patrimoine et des sites (DT).

M. Girard fait remarquer que la protection du patrimoine est rattachée à la politique d'aménagement du territoire et du logement et qu'il existe de nombreux inventaires fédéraux qui deviennent de véritables outils d'aménagement ce qui n'est pas sans entraîner certaines difficultés. L'utilisation du patrimoine comme outil d'aménagement permet de l'insérer de manière plus proactive dans les projets.

M. Realmonte signale que la loi fédérale (LPN) dans son art. 5 fixe les inventaires des objets d'importance fédérale. La loi cantonale (LPMNS) vise les mêmes objectifs. Il ajoute que l'ordonnance fédérale (OIVS) règle la protection des voies historiques d'importance nationale. Inventaire qui distingue les objets qui possèdent de la substance et ceux qui en ont perdu (ces derniers en sont sortis).

M. Girard rappelle que le PL 9634, rejeté en commission et en plénière du Grand Conseil en 2007, visait à intégrer plus avant les voies de communications historiques, mais cette loi ne permettait pas d'appréhender tous les cas de figure.

M. Realmonte rappelle que la route du Grand-Lancy a déjà fait l'objet d'une motion (M 1418) le 3 septembre 2001 qui a entraîné des plantations le long de son parcours. **Il signale que seule une portion de cette route est inscrite à l'inventaire fédéral qui recense les éléments particuliers, la végétation, les talus et les murs anciens.** Il remarque qu'il est en l'occurrence question d'un alignement d'arbres et d'un talus enherbé régulier meuble. Il signale encore qu'une fiche détaille ce tronçon dont les éléments confèrent de la substance à cette voie. Il rappelle alors que des cheminements

piétonniers, des traversées piétonnes et le quartier de Bellecourt sont venus s'ajouter depuis les années 1990. Et il remarque qu'un certain nombre d'arbres ont été perdus, mais il mentionne qu'il serait possible d'en replanter. Il mentionne donc qu'une requalification peut être prévue pour la route du Grand-Lancy avec un certain nombre de mesures concrètes permettant de respecter des critères distincts comme le caractère historique, la mobilité multimodale, la hiérarchisation de cette voie, l'emprise et le gabarit, et l'accompagnement paysager.

M. Girard déclare **qu'il est donc plutôt question d'une opportunité que d'une menace en observant que l'inventaire fédéral est connu et ses qualités reconnues**. Il ajoute que ce dernier est donc pris en compte par le Conseil municipal et le canton qui intègrent cet inventaire dans leur planification, ce qui doit être considéré comme un atout.

Un député Socialiste (S) fait remarquer qu'il est donc possible de densifier les quartiers le long de cette route et d'en revoir le gabarit sans nuire à son caractère historique. M. Realmonte répond qu'il est possible de prévoir un projet compatible avec les critères de l'inventaire et revoir la situation qui est quelque peu dégradée. A la remarque du même député au sujet de partage d'information avec les habitants de la commune qui craignent les projets de développement.

M. Girard répond que son service n'a pas eu de contact avec les habitants. Cela étant, il mentionne qu'il est possible d'entendre ces craintes, mais il pense qu'il y a sans doute un certain nombre de confusions. **Il répète que l'IVS est un inventaire fédéral fort, contraignant, dont le canton doit obligatoirement tenir compte**. Il rappelle par ailleurs que le canton avait prévu des zones de développement sur des zones villas et il observe que depuis lors des poches ont été conservées, des poches qui peuvent tout de même évoluer et pour lesquelles il est possible de prévoir des projets d'aménagement respectueux. Il précise que la méfiance est également compréhensible puisque généralement il n'est guère possible de revenir sur un PLQ. A la remarque sur la possibilité d'ajouter en bordure de route un panneau explicatif sur la dimension historique de cette voie.

M. Realmonte explique qu'il n'y a pas une seule voie à Genève qui propose des panneaux explicatifs, mais il remarque que la route de Vandœuvre, par exemple, est suffisamment significative pour que l'on se rende compte de son caractère historique. Il souligne que cette voie a un vrai potentiel de plantation et il pense qu'il serait bon de revoir les plantations entre Bellecourt et cette route pour rendre plus perceptibles ces dimensions.

La présidente rappelle que l'association du Vieil Onex demande au parlement de refuser les zones d'extension au sud de la commune.

Un député UDC rappelle que la motion dont il a été question avait été renvoyée directement au Conseil d'Etat sans passer en commission. Il ajoute qu'un long débat en avait découlé. Il signale ensuite que M. GROBET avait fait un amendement portant sur la renaturation de ce tronçon, le premier aspect insistant sur le fait qu'il ne fallait pas élargir cette route. Il se demande dès lors ce qu'il en a été et M. Realmonte lui répond que son service a été interpellé dans le cadre de cette motion afin de proposer une renaturation et des plantations. Le même député observe que les pétitionnaires craignent que la route soit élargie. M. Girard répond que cette route a été passablement altérée et il considère qu'une étude d'ensemble est une opportunité. **Il ajoute que cette association craint que cette route devienne un boulevard, mais il mentionne que cela est impossible puisque l'inventaire doit être respecté.** Il remarque toutefois que la marge de manœuvre est importante puisque les éléments devant être conservés ne sont pas forcément détaillés. Il ajoute qu'il ne sera pas possible, quoi qu'il en soit, de revenir à la situation antérieure. Il répète que le projet qui sera conduit avec une étude globale intégrant l'aménagement paysager est donc positif. Au sujet du gabarit de la route, M. Realmonte fait remarquer que le gabarit est déjà assez important. Cela étant, il mentionne qu'il est également possible de créer des contre-routes. Il déclare qu'il sera possible de reprendre des espaces en marge de la chaussée pour y faire passer les vélos par exemple. Il répète que le projet global intégrera la végétation et la renforcera.

Une députée S se demande qu'elle est la garantie pour que le service puisse intervenir et faire respecter l'IVS. Elle observe par ailleurs avoir le sentiment que les adversaires de la construction invoquent souvent le patrimoine. M. Realmonte déclare défendre tous les jours la protection patrimoniale et il remarque qu'**il défendra cette voie IVS grâce à son statut légal.** A la question sur la défense de cette voie, M. Girard déclare que la protection de l'aménagement paysager et l'office y relatif sont relativement récents. Il déclare que l'idée est bien d'être en amont des projets pour la protection du patrimoine et non en fin de parcours, mais qu'il y a un passif à rattraper.

Un député EAG demande quel est l'intérêt historique de cette voie et pourquoi conserver une voie qui a été importante jadis. M. Realmonte répond que cette voie reliait Genève à Bellegarde qui était une voie importante. Il ajoute que cette dimension historique est révélée par les éléments accompagnants. Cette voie est constitutive du territoire et de son histoire tout

en apportant de la qualité aux espaces traversés. Il ajoute que c'est également une qualité évidente pour améliorer les nouveaux quartiers.

A la question d'un député Vert sur la route de Meyrin et de son actuel gabarit qui ne respecte pas la dimension historique, il lui est répondu que la route de Meyrin a perdu sa substance et est donc sortie de l'inventaire. M. Realmonte ajoute qu'il n'y a plus d'action légale possible pour ces voies. Pour ce qui concerne la route de Chancy, la route Suisse et la route Detraz, elles appartiennent aux voies historiques. Il répète que l'inventaire distingue les voies IVS avec beaucoup de substance et celles sans substance. Concernant les chênes qui étaient jadis régulièrement joints à de la trogne, il est répondu que cela devrait faire partie d'un projet.

Un député PLR demande quel est le pouvoir que donne une classification IVS pour la préservation d'un tronçon routier. Il se demande quels sont les moyens pour influencer les décisionnaires et les moyens de recours existants. Il se demande en fin de compte comment appuyer le travail de l'office. M. Realmonte répond que l'office participe aux projets et il mentionne que la commission de la nature et des sites doit se prononcer. Il observe qu'il est par ailleurs possible de faire appel à la commission fédérale de la nature et du paysage. Le même député remarque qu'il y a donc un préavis de l'office, et des voies de recours pour lesquelles il est possible d'arguer de ce préavis ce qui lui est confirmé. A la question sur les recours possibles M. Realmonte répond que les associations de protection du patrimoine peuvent faire recours.

La présidente remarque qu'elles auraient pu déjà intervenir. M. Realmonte répond ne pas avoir recherché particulièrement si des interventions avaient eu lieu.

Un député MCG remarque que la route de Meyrin est très droite alors que la route du Grand-Lancy serpente et demande comment expliquer cette différence de typologie. M. Realmonte répond que la route de Meyrin était un axe en ligne droite, avec une situation très différente, face au Mont-Blanc. Il ajoute que la route du Grand-Lancy est dans une situation différente.

A la question d'une députée PDC **quelle serait la réponse de l'office sur un éventuel nouveau projet futur qui viserait à modifier le gabarit de cette route.** M. Realmonte répond que la réponse sera similaire, et qu'il est question d'une voie IVS dont il faut assurer la protection des éléments caractéristiques.

26 août 2019 : auditions de M le Conseiller d'Etat Serge Dal Busco, M. Olivier Caumel, directeur de l'office cantonal des transports, M^{me} Brogi, collaboratrice à l'office de l'urbanisme du département du territoire

M. Dal Busco relève que la pétition revêt une dimension d'aménagement du territoire puisqu'elle demande de renoncer à la densification argumentant sur la capacité de la route du Grand-Lancy. Pour les pétitionnaires, le caractère historique serait altéré. Il signale que cette route mériterait aujourd'hui une piste cyclable sécurisée, **rappelant également que les réfections en cours prennent en compte les valeurs IVS**. La volonté d'améliorer la mobilité sur cet axe est indépendante de la densification.

M. Caumel déclare qu'en juin 2019, une étude multimodale de mobilité a été lancée. Le gabarit restreint et **l'appel d'offres pour cette étude réserve une part aux valeurs IVS. La section classée à l'IVS et les besoins en mobilité ont été pris en compte pour le développement d'un axe de transport collectif performant, d'un chemin piétonnier et d'une piste cyclable**. Les trois variantes qui se dessinent proposent (annexe 5)

1. de toucher le moins possible au gabarit en améliorant la largeur du chemin piétonnier et en passant à une zone 30 km accessible aux ayants droit uniquement.
2. de déporter la mobilité douce de l'autre côtés des arbres, en site propre, ce qui implique des emprises, les bus continueraient à rouler sur la voirie en mixité avec les voitures.
3. de créer une avenue d'agglomération répondant à la nécessité d'un transport public d'importance qui verrait des trottoirs généreux avec une artère centrale pour les transports individuels de part et d'autre, option qui maintient la voûte des arbres.

Précisant que la variante 1 a moins d'emprise que la variante trois. Les études viennent de commencer et il signale que le comité de pilotage comporte plusieurs services cantonaux et la commune.

M^{me} Brogi déclare que le plan guide de renouvellement urbain a été adopté par le Conseil municipal d'Onex en 2018 et validé par le Conseil d'Etat. Elle ajoute que ce plan guide vise une densification de la zone villas en zone de développement 3, ou 4A ou 4B. Elle indique que le potentiel de logements est de 2500 unités, mais elle rappelle que ce développement est lié à la volonté des propriétaires. **Elle évoque alors la route et déclare que la volonté est de conserver le caractère IVS de cette voie**. Et elle mentionne que l'image directrice prévoit des phasages différents, en fonction des secteurs. Elle déclare que des périmètres ne permettront pas de densification,

ce qui permet de se positionner à l'égard du devenir de la route du Grand-Lancy. Elle ajoute que l'enjeu de l'étude en cours est de trouver une solution pour amener un transport public sur cette voie, en direction de Lancy-Pont-Rouge.

M. Dal Busco observe que l'association pétitionnaire a pour souci la conservation du caractère historique de cette route, et il mentionne que le canton partage cette préoccupation. Il observe, au demeurant, que le canton n'a pas le choix puisque l'inventaire IVS est contraignant. Il pense que le fait de renoncer aux densifications envisagées est un autre sujet.

Un député PLR remarque que l'idée est donc d'appliquer une de ces trois variantes depuis Lancy jusqu'à la route de Chancy, à moins qu'il ne s'agisse que de tronçons. M. Caumel déclare qu'il est obligatoire de garantir la mobilité douce tout au long du trajet. Mais il mentionne qu'il est par contre possible de créer des bypass pour les bus sur des sections plus réduites. Le même député remarque que les variantes 2 et 3 impliquent un élargissement de la voirie, elle que la route est bordée de propriétés privées et qu'il serait donc nécessaire de racheter des terrains et donc d'exproprier des personnes. Il se demande ce qu'il en est. M. Caumel répond que c'est la suite de l'étude qui permettra de déterminer les emprises sur des terrains, voire sur du bâti. M^{me} Brogi mentionne que le DI demande déjà des réservations le long de cette route lorsque le département délivre des autorisations de construire.

Un député PLR remarque que la montée de cette route est compliquée, les vélos peinant très largement. Il pense dès lors que créer une piste cyclable serait le bienvenu. Il observe ensuite que les pétitionnaires proposent de renoncer à cette densification et il demande **quelle est la variante qui respecte le mieux le caractère historique de cette route**. Il se demande d'ailleurs ce que signifie le caractère historique d'une route. M. Dal Busco répond qu'il ne se hasarderait pas à donner une définition, mais il répète que le mandataire est en train de développer des variantes avec des pondérations prenant en compte le caractère historique de cette route. M. Caumel ajoute que les trois variantes préservent le caractère IVS. Le même député fait remarquer qu'il y a deux logiques qui s'affrontent et qui sont toutes deux légitimes, mais incompatibles. Il pense dès lors que l'arbitrage ne peut être que politique. Il se demande en l'occurrence comment opérer cet arbitrage. M. Dal Busco répond que ce n'est pas au politique de faire cet arbitrage, mais bien à des experts qui doivent apporter des palettes de solution respectant les normes. Il ajoute que ces projets sont suivis par des comités de pilotage avec les autorités locales.

La présidente remarque que la pétition demande de renoncer à la densification afin de préserver cette voie. M. Dal Busco répond ne pas être

certain que les deux sujets soient liés **puisqu'il est nécessaire d'insérer un cheminement cyclable sur cette voie en préservant le caractère IVS**. Il ajoute qu'il est par ailleurs question de plusieurs milliers de nouveaux logements et il pense qu'il est nécessaire de trouver des solutions. Il ajoute que les études sont déjà entamées sur des extensions du futur RER et il remarque que celui-ci, lorsqu'il parviendra à ce niveau, permettra de faire l'économie de ce genre de problématique, mais il mentionne qu'il faut compter plusieurs années pour cela. M. Caumel déclare encore que le canton a la volonté depuis des années de travailler sur cet axe. Il observe qu'en l'état il n'est pas possible de faire croiser deux bus alors que les lignes venant de la Champagne empruntent cette route. Il ajoute que cette problématique est d'autant plus prioritaire avec la mise en fonction du Léman Express.

Une députée MCG se demande comment le canton fera pour s'accorder avec les normes fédérales. Elle pense qu'il y aura inévitablement des levées de boucliers et elle imagine que des années seront nécessaires pour faire tomber les oppositions. M^{me} Brogi déclare que c'est un dossier complexe qui nécessite un long chemin avant de parvenir à un PL. Elle remarque que l'Office du paysage cantonal est associé au comité de pilotage et elle précise que l'office fédéral sera également consulté. Elle mentionne que les contraintes du site sont considérées comme des invariants. Elle répète que le canton doit, quoi qu'il en soit, trouver des solutions pour répondre à la problématique du déplacement sur Onex. A la question sur la halte du Léman Express la plus proche, M. Caumel répond que c'est la halte de Lancy-Pont-Rouge et la halte du Bachet. La même députée se demande s'il ne serait pas plus simple d'élargir la route de Base. M. Caumel répond qu'il a été nécessaire de trouver des alternatives au projet de télécabine urbaine.

Un député S entend les arguments très rationnels, mais il déclare ne pas être certain que ces arguments soient très parlants pour les personnes concernées. Il se demande donc comment est approchée la population. **M. Dal Busco répond qu'il faut être attentif dans l'accompagnement et prévoir des consultations locales.** Il remarque en l'occurrence que le projet de densification a été mené de manière démocratique. Il rappelle d'ailleurs s'être rendu dans de nombreux endroits du canton pour exposer les projets et il remarque que les injonctions sont souvent paradoxales. Il ajoute que c'est un travail de longue haleine et il ne croit pas qu'il soit possible de faire l'économie de cet effort.

Une députée Ve déclare que cette route était dangereuse il y a déjà vingt ans, et elle se demande comment il est possible d'expliquer que rien n'a été fait jusqu'à présent. M. Dal Busco l'ignore. M. Caumel mentionne que le gabarit est très contraint. Il ajoute que la loi permet des réserves à 25 mètres

de l'axe. Il ajoute que les expropriations sont rares à Genève et il remarque que si des démarches de cette nature sont entamées, les délais sont très longs. Il pense que ce sont les raisons fondamentales qui ont fixé la situation.

A la question d'un député PLR sur les solutions prévoyant des mesures comportant du trafic alterné qui ne sont jamais proposées. M. Caumel répond que c'est une option qui existe déjà, notamment sur la route de Chancy. Il remarque par ailleurs qu'il existe de nombreuses sorties privées sur la route du Grand-Lancy et il déclare qu'il ne faudrait pas qu'une personne oublie un matin de tourner du bon côté. Il ajoute que la dimension sécuritaire doit être prise en compte.

Prises de position :

Le groupe PLR ne soutiendra pas cette pétition au vu des propositions qui vont être faites et qui vont dans le bon sens.

Le groupe UDC demande le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat, en raison des points devant être éclaircis. Il ajoute qu'il est par ailleurs nécessaire de rassurer les riverains habitant le long de cette route.

Le groupe socialiste soutient le dépôt de cette pétition. Il mentionne que s'opposer à tout projet portant atteinte au caractère historique lui semble trop extrême.

Le groupe MCG soutient le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat. Elle pense qu'il est nécessaire de conserver des lieux historiques et elle remarque qu'il serait regrettable de porter atteinte à un lieu doté d'une telle beauté.

Le groupe Vert soutient le dépôt de cette pétition. Elle mentionne que les auditions ont permis de constater que les études prenaient en compte le caractère IVS de la partie de la route du Grand-Lancy qui n'est donc pas remis en question.

Le PDC déclare que son groupe soutient également le dépôt pour les raisons évoquées précédemment.

La présidente passe au vote du renvoi de la P 2063 au Conseil d'Etat :

Oui : 3 (1 UDC, 2 MCG)

Non : 11 (3 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR)

Abs : 0

Le renvoi est refusé.

Le président passe au vote du dépôt de la P 2063 :

Oui : 11 (3 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR)

Non : 3 (1 UDC, 2 MCG)

Abs : 0

La pétition est déposée pour information sur le Bureau du Grand Conseil

Pour conclure, les auditions ont démontré non seulement la volonté de l'Etat et de la Commune de prendre en compte l'inscription à l'IVS d'un tronçon de la route du Grand-Lancy, mais l'obligation de le faire dans tout développement de la zone. Les propositions du département répondent aux craintes des habitants, concernant le respect de l'inscription à l'IVS. Elles visent également à sécuriser la circulation notamment des piétons et des cyclistes sur cette route très fréquentée.

Cependant, il convient de souligner que les diverses tentatives de communication n'ont pas atteint leur objectif, notamment de rassurer les habitants et cela mériterait une prise en considération pour le futur.

Au-delà de la dernière remarque, la majorité de la commission vous encourage à suivre sa décision de déposer cette pétition sur le Bureau du Grand Conseil.

Annexes :

1. *Présentation des pétitionnaires*
2. *Image directrice zone villas présentée par la commune d'Onex*
3. *Plan zone villas phasage présenté par la commune d'Onex*
4. *Présentation des responsables IVS (DT)*
5. *Présentation du département des infrastructures (DI)*
6. *Présentation du département du territoire (DT)*

Annexe consultable sur internet :

Rapport d'audit financier et de gestion relatif à l'entretien des voies publiques cantonales (n° 94 de décembre 2015)

<http://www.cdc-ge.ch/Htdocs/Files/v/6499.pdf/Rapportsdaudit/2015/rapport-95-public.pdf?download=1>

Pétition (2063-A)

pour la protection de la route du Grand-Lancy classée à l'inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS)

Mesdames et
Messieurs les députés,

Dans le mouvement de bétonnage et de densification en cours dans le canton de Genève, le Conseil administratif de la Ville d'Onex a, dans un excès de zèle par rapport aux demandes du canton, étendu les zones à densifier au secteur sud d'Onex et aux abords de la route du Grand-Lancy. L'intention de la commune d'Onex étant de faire intégrer cette extension au plan directeur cantonal 2030 dont la révision sera proposée au Grand Conseil lors de sa session du mois de mars 2019.

Cette décision est un véritable non-sens, car la route du Grand-Lancy n'a pas la capacité de recevoir les infrastructures de mobilité qu'implique une densification de l'habitat sur son immédiate proximité ainsi que sur ses abords **tout en préservant son caractère historique et sa valeur patrimoniale**. Depuis le chemin Blondel jusqu'au carrefour des Six-Chemins en effet, la route du Grand-Lancy a été qualifiée d'objet d'importance nationale avec substance (inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS)).

Les autorités cantonales et communales ont l'obligation de tenir compte des inventaires fédéraux dans l'accomplissement de leurs tâches. Ainsi, tous les objets inscrits à l'inventaire fédéral, y compris l'IVS, doivent être indiqués dans les divers instruments de planification cantonale et communale. Et il incombe à ces derniers de prévoir des dispositions de protection de ces objets. Sans cela, les inventaires fédéraux sont vidés de leur substance (arrêt du Tribunal fédéral Rüti de 2009).

Or rien de cela n'a été fait. Au contraire, les autorités communales ont annoncé que le caractère historique et protégé de la route devrait être « réinterprété », ce qui laisse craindre le pire.

L'Association Vieil Onex vous invite à vous opposer vivement à tout projet portant atteinte au caractère historique de la route du Grand-Lancy en demandant au Grand Conseil de refuser d'intégrer au plan directeur cantonal 2030 les extensions de densification à la zone sud d'Onex jouxtant la route du Grand-Lancy et de prendre toutes les mesures pour préserver ladite route.

N.B. 337 signatures
Association Vieil Onex
p.a. Suzanne Kathari
Rue Gaudy-Le-Fort 1
1213 Onex

annexe 1 : Liens internet de la Carte de l'IVS et de la documentation descriptive de l'itinéraire Ge 2 et du tronçon protégé Ge 2.1

https://map.geo.admin.ch/?topic=iv&lang=fr&bglayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&layers=ch.astra_ivs-nat.ch.astra_ivs-reg_loc.ch.astra_ivs-nat-riaefe&catalogNodes=340,343,350,358&E=2497531.31&N=1114962.49&zooom=7

https://data.geo.admin.ch/ch.astra_ivs-nat/PDF/GE00020100.pdf

https://data.geo.admin.ch/ch.astra_ivs-nat/PDF/GE00020000.pdf

Information objet

Inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (IVS)
(Office fédéral des routes)

Objet (I) / S
Substance
Canton
19960315
Historie
Importance (LPI)
Tracé
Documentation

GE 2.1
Importance nationale, tracé historique avec substance
GE
19960315
Historie
Nationale
Tracé
Importance **GE 2.1**
Tronçon **GE 2.1**

© Commes CHES - Sotif Image - Visstepp - (GeoC, DPEOD, DPEOD) - terrain
www.ivs.admin.ch - Cartographie d'utilisation

Annexe 1 bis : Liens internet de la Carte de l'IVS (PLAN) et de la documentation descriptive de l'itinéraire Ge 2 et du tronçon protégé Ge 2.1

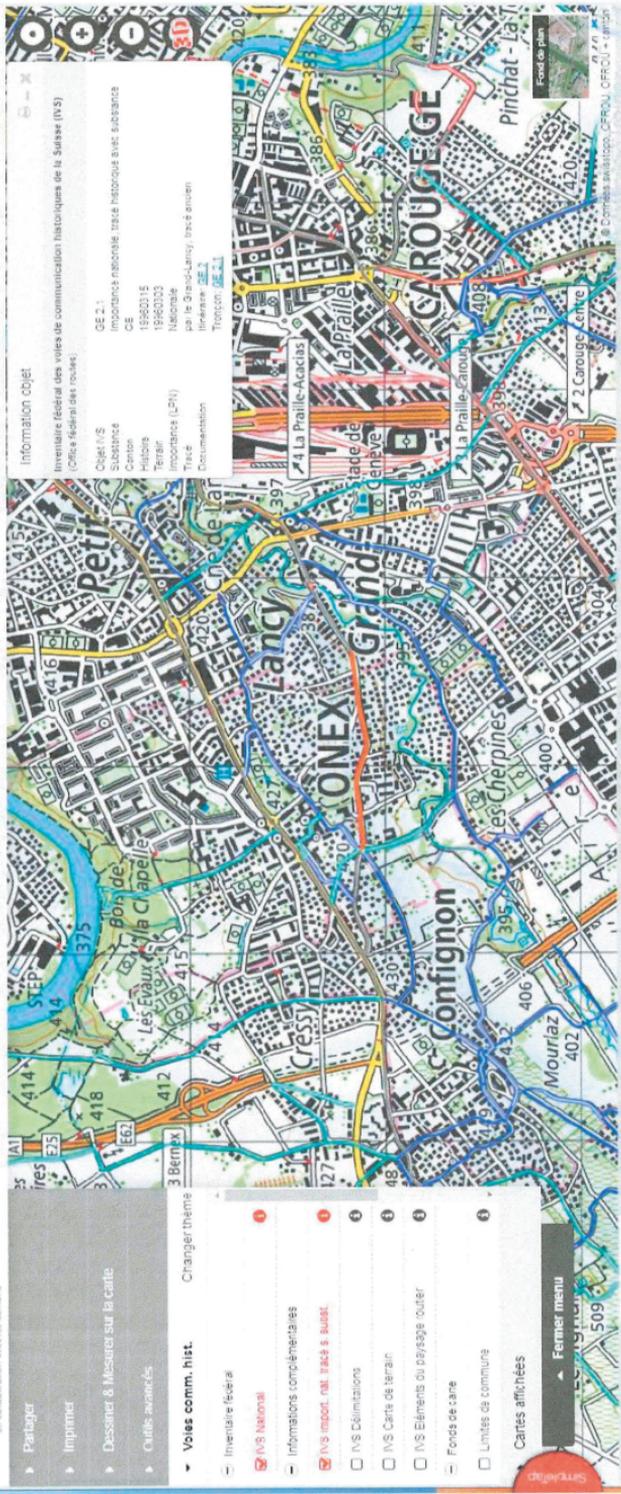
[https://map.geo.admin.ch/?topic=iv&lang=fr&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&layers=ch.astro_ivs-nat.ch.astro_ivs-reg_loc.ch.astro_ivs-nat.ch.astro_ivs-nat.verbaure&catalogNodes=340_343_350_356&E=2497531.31&N=114962.49&room=7](https://map.geo.admin.ch/?topic=iv&lang=fr&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&layers=ch.astro_ivs-nav.ch.astro_ivs-reg_loc.ch.astro_ivs-nat.ch.astro_ivs-nat.verbaure&catalogNodes=340_343_350_356&E=2497531.31&N=114962.49&room=7)

https://data.geo.admin.ch/ch.astro_ivs-nav/PDF/GE00020100.pdf

https://data.geo.admin.ch/ch.astro_ivs-nav/PDF/GE00020000.pdf

Empreinte map.geo.admin.ch Plan d'état - Aménager un problème Aide Version mobile DE FR IT EN RM

Rechercher un lieu ou ajouter une carte :
 Q



Information objet
 Inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (IVS)
 (Office fédéral des routes)

Objet IVS
 Importance nationale
 Classe
 Histoire
 Terrain
 Importance (LPH)
 Tronc
 Documentation

GE 2.1
 Importance nationale, tracé historique sans substance
 GE
 15520015
 15960003
 Nationale
 par le Grand-Lancy (sans aménagement)
 linéaire GE 2.1
 Tronçon GE 2.1

Voies comm. hist. Inventaire fédéral IVS National Informations complémentaires IVS import. nat. tracé & subs. IVS Élimination IVS Carte de terrain IVS Éléments du paysage routier Focis de care Limites de commune

Cartes affilées
 Fermer menu

500m

© 1982-2019 LRS

Annexe 2 - Références

1) ATF 135 II 209 (« ATF Rüti de 2009 »)

2) Lien internet de la Recommandation du 15 novembre 2012 pour la prise en considération des inventaires fédéraux au sens de l'art. 5 LPN dans les plans directeurs et les plans d'affectation :

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/paysage/publications-etudes/publications/recommandation-pour-la-prise-en-consideration-des-inventaires-federaux.html>

Annexe n°3

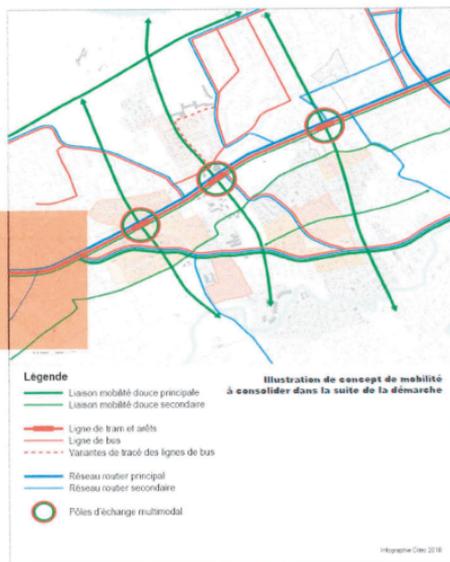
Plan guide de la ville d'Onex – Extrait (p. 12)

DEMAIN LA MOBILITÉ

Il s'agit de développer un **concept multimodal** pour garantir des déplacements rapides, sûrs et efficaces.

La mutation du secteur s'accompagnera d'une évolution du nombre de déplacements. Le réseau routier actuel n'est pas adapté aux enjeux du secteur ni pour les transports en commun ni pour les transports individuels. Des études de mobilité devront permettre de définir les mesures à mettre en œuvre en vue de :

- augmenter l'offre de mobilité douce et transports publics
- favoriser le transfert modal organisé autour de trois pôles d'échange situés sur des arrêts de tram
- élargir certains tronçons routiers pour accueillir confortablement différents modes de transports
- modifier le schéma de circulation afin de garantir l'accessibilité riveraine et éviter le transit dans les quartiers
- créer et adapter certains carrefours pour améliorer la capacité et la sécurité de tous les modes de transports.



RÉSEAU ROUTIER

- La **route de Chancy** est un boulevard urbain, dont la voirie a déjà été réorganisée, mais où les espaces publics doivent être améliorés.
- la **route du Grand-Lancy** est un axe paysager, dont les composantes patrimoniales et les figures paysagères existantes doivent être réinterprétées selon les objectifs de circulation
- les **chemins Borgeaud et Chavaz** deviennent des avenues arborisées, où les cyclistes et les piétons trouveront leur place ; pour ce faire, la seconde devra être élargie.

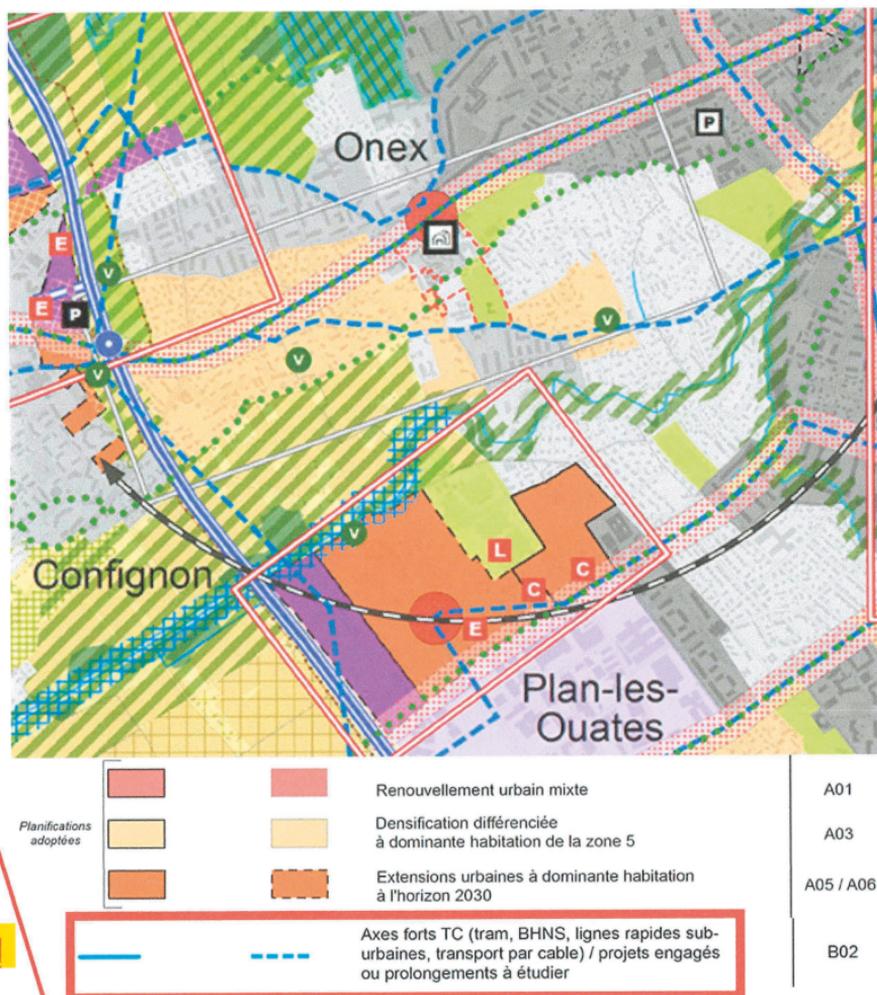


ÉTUDE À CONDUIRE

Étude sur la desserte de la commune en coordination avec l'ensemble des projets communaux et alentours.

Annexe n°4

Plan directeur cantonal 2030 (version au 10 avril 2019) – Extrait (zoom de la carte mise à jour)



Remarque : la route du Grand-Lancy apparaît d'emblée comme un « axe fort » dans le plan directeur cantonal (version au 10 avril 2019). La définition de la notion d'axe fort est présentée dans l'annexe n°5.

Annexe n°5

Fiche B02(Mobilité) - Extrait

B02

Les orientations de la politique d'aménagement doivent contribuer à maîtriser les besoins de mobilité. À cet égard, le réseau des transports collectifs constitue un vecteur déterminant de l'urbanisation, le but étant la création de quartiers denses et mixtes le long des axes desservis par des lignes à grande capacité, garantissant une masse critique suffisante pour assurer un taux de couverture suffisant par rapport aux investissements consentis.

Un des autres enjeux du développement du réseau de transports collectifs est son extension sur le territoire français, en coopération avec les autorités françaises, notamment dans le cadre du Projet d'agglomération.

Organisation du réseau

Pour augmenter l'efficacité et l'attractivité des transports publics, plusieurs systèmes viennent compléter l'ossature principale composée par le réseau ferroviaire. L'utilisation de réseaux différents en fonction du type de déplacement doit être perçue comme une chaîne de déplacements. En application de la LMCE (H 1 21), l'usage de la voirie disponible sera priorisé en faveur des transports publics et de la mobilité douce dans les secteurs centraux du canton (zones I et II du plan d'actions du réseau routier (PARR), via des aménagements de réseaux et une gestion du trafic adaptés. En dehors des zones centrales (I et II) les axes routiers seront aménagés de façon à assurer aussi bien la fluidité du transport individuel motorisé que l'efficacité des transports publics.

Cette organisation intermodale des déplacements favorisera leur fluidité dans les secteurs les plus tendus.

À cet égard, les mesures de la présente fiche contribuent à la mise en œuvre de la LMCE concernant les transports en commun. Le prochain PARR précisera comment l'infrastructure routière portera ces objectifs, secteur par secteur, mode par mode, avec une priorisation des mesures entre elles.

Le réseau des axes forts TC

Les axes forts d'agglomération sont les axes TC structurants pour l'urbanisation et les espaces publics. Il peut s'agir de lignes de tram, de lignes de bus à haute fréquence ou d'une superposition de différentes lignes urbaines ou suburbaines offrant ensemble une qualité de desserte particulièrement attractive. Dans tous les cas, des mesures dans le domaine des infrastructures sont prises pour en améliorer l'efficacité (priorisation sur les transports individuels dans les secteurs centraux, fréquence, vitesse commerciale, etc.) et l'attractivité (horaires, correspondance, ponctualité, information aux voyageurs, abris confortables, etc.). Ces mesures doivent être les catalyseurs permettant de faciliter la mise en œuvre d'opérations de renouvellement urbain ou de construction de nouveaux quartiers.

Aujourd'hui, la plupart de ces lignes sont radiales, orientées sur le centre-ville. L'évolution de la structure de l'agglomération fait apparaître la nécessité de créer des lignes tangentielles reliant entre eux les centres régionaux et locaux, sans passer par le centre et améliorant progressivement le maillage du réseau ; le niveau d'offre de ces lignes tangentielles pourra évoluer, pour devenir, lorsque la demande le justifie, une ligne TC structurante.

Les axes forts font l'objet d'une attention particulière dans le cadre de l'aménagement des espaces publics. Ils contribuent à forger la vie des quartiers environnants. Ils sont ponctués de centralités de quartiers correspondant aux arrêts importants d'une ou plusieurs lignes TC. Le développement des lignes structurantes est l'occasion de requalifier un certain nombre d'axes qui organisent l'espace urbain. Les aménagements proposés devront permettre de valoriser les qualités patrimoniale, paysagère et fonctionnelle des sites traversés. Dans les quartiers en renouvellement ou en extension, structurés par les axes forts, les activités sont à localiser principalement le long de l'axe fort et en particulier autour des arrêts.



Axes forts tramways

Des axes forts tram sont à développer (ou sont déjà existants) sur les axes suivants :

- Genève – Nations – Grand-Saconnex – Ferney (déjà existant jusqu'à la place des Nations)
- Genève – Meyrin – St-Genis-Pouilly (déjà existant jusqu'au CERN)

Dans le secteur St-Genis-Pouilly – Ferney-Voltaire – Meyrin, les trois centres régionaux sont reliés au cœur d'agglomération et à la gare de Cornavin par deux axes forts tram radiaux. En outre, l'accroche Est à l'aéroport permet une connexion directe entre l'aéroport et le secteur des Nations. A long terme, le secteur nord-ouest de l'agglomération est structuré par un axe fort TC permettant de desservir toutes les centralités et de les connecter à la gare de l'aéroport. La mise en boucle s'effectue grâce à la réalisation des liaisons Ferney-Voltaire – St-Genis-Pouilly et Blandonnet – Aéroport. Le système sera mis en œuvre par étapes, avec dans



PLAN GUIDE ONEX VILLAS / V.1

ANNEXE DES DROITS

CONTRÔLE DU DROIT D'USUR

URBANISATION

- USUR**
 - USUR 1
 - USUR 2
 - USUR 3
 - USUR 4
 - USUR 5
 - USUR 6
 - USUR 7
 - USUR 8
 - USUR 9
 - USUR 10
 - USUR 11
 - USUR 12
 - USUR 13
 - USUR 14
 - USUR 15
 - USUR 16
 - USUR 17
 - USUR 18
 - USUR 19
 - USUR 20
 - USUR 21
 - USUR 22
 - USUR 23
 - USUR 24
 - USUR 25
 - USUR 26
 - USUR 27
 - USUR 28
 - USUR 29
 - USUR 30
 - USUR 31
 - USUR 32
 - USUR 33
 - USUR 34
 - USUR 35
 - USUR 36
 - USUR 37
 - USUR 38
 - USUR 39
 - USUR 40
 - USUR 41
 - USUR 42
 - USUR 43
 - USUR 44
 - USUR 45
 - USUR 46
 - USUR 47
 - USUR 48
 - USUR 49
 - USUR 50
 - USUR 51
 - USUR 52
 - USUR 53
 - USUR 54
 - USUR 55
 - USUR 56
 - USUR 57
 - USUR 58
 - USUR 59
 - USUR 60
 - USUR 61
 - USUR 62
 - USUR 63
 - USUR 64
 - USUR 65
 - USUR 66
 - USUR 67
 - USUR 68
 - USUR 69
 - USUR 70
 - USUR 71
 - USUR 72
 - USUR 73
 - USUR 74
 - USUR 75
 - USUR 76
 - USUR 77
 - USUR 78
 - USUR 79
 - USUR 80
 - USUR 81
 - USUR 82
 - USUR 83
 - USUR 84
 - USUR 85
 - USUR 86
 - USUR 87
 - USUR 88
 - USUR 89
 - USUR 90
 - USUR 91
 - USUR 92
 - USUR 93
 - USUR 94
 - USUR 95
 - USUR 96
 - USUR 97
 - USUR 98
 - USUR 99
 - USUR 100

NATURE

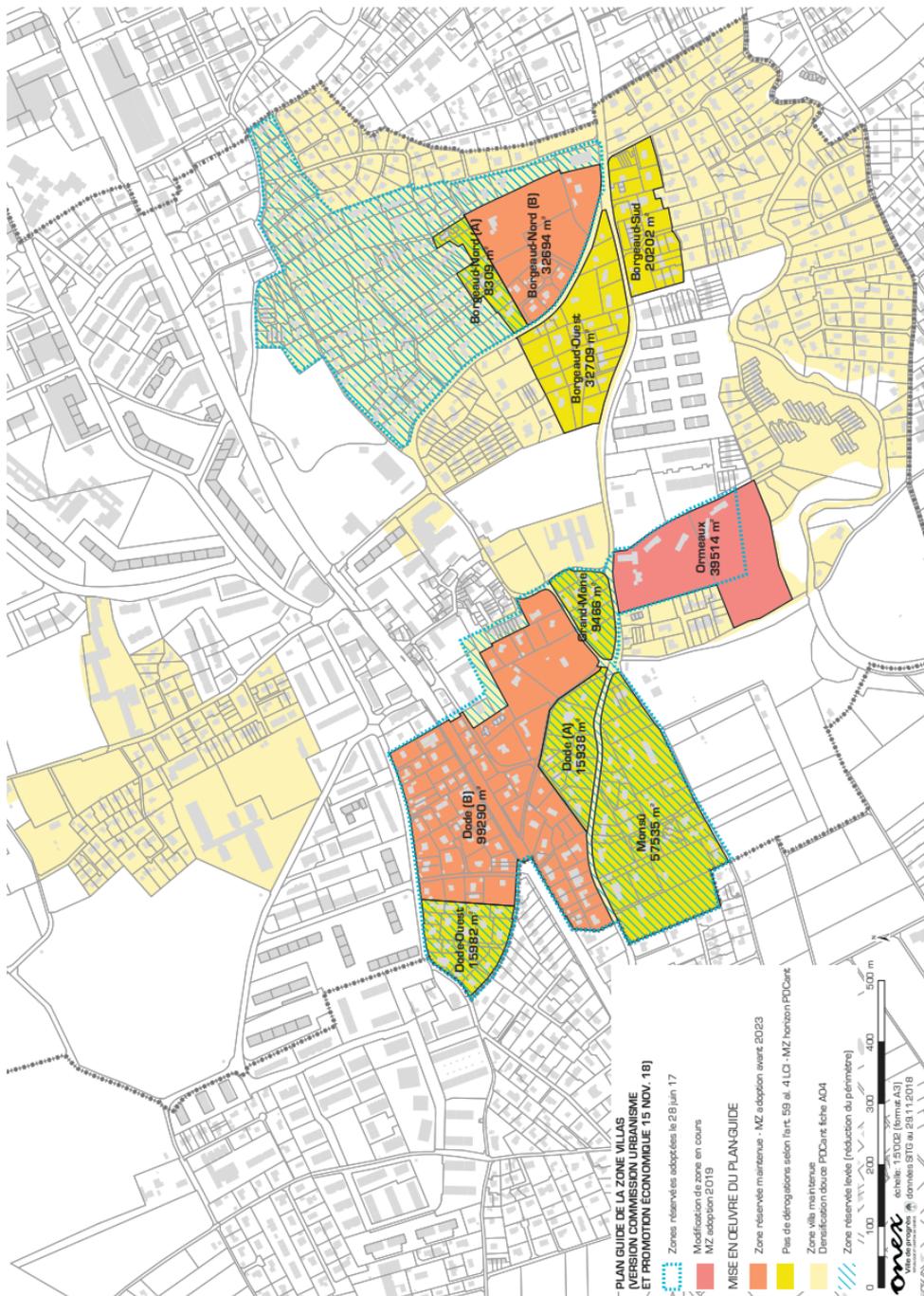
- USUR 101**
- USUR 102**
- USUR 103**
- USUR 104**
- USUR 105**
- USUR 106**
- USUR 107**
- USUR 108**
- USUR 109**
- USUR 110**
- USUR 111**
- USUR 112**
- USUR 113**
- USUR 114**
- USUR 115**
- USUR 116**
- USUR 117**
- USUR 118**
- USUR 119**
- USUR 120**
- USUR 121**
- USUR 122**
- USUR 123**
- USUR 124**
- USUR 125**
- USUR 126**
- USUR 127**
- USUR 128**
- USUR 129**
- USUR 130**
- USUR 131**
- USUR 132**
- USUR 133**
- USUR 134**
- USUR 135**
- USUR 136**
- USUR 137**
- USUR 138**
- USUR 139**
- USUR 140**
- USUR 141**
- USUR 142**
- USUR 143**
- USUR 144**
- USUR 145**
- USUR 146**
- USUR 147**
- USUR 148**
- USUR 149**
- USUR 150**
- USUR 151**
- USUR 152**
- USUR 153**
- USUR 154**
- USUR 155**
- USUR 156**
- USUR 157**
- USUR 158**
- USUR 159**
- USUR 160**
- USUR 161**
- USUR 162**
- USUR 163**
- USUR 164**
- USUR 165**
- USUR 166**
- USUR 167**
- USUR 168**
- USUR 169**
- USUR 170**
- USUR 171**
- USUR 172**
- USUR 173**
- USUR 174**
- USUR 175**
- USUR 176**
- USUR 177**
- USUR 178**
- USUR 179**
- USUR 180**
- USUR 181**
- USUR 182**
- USUR 183**
- USUR 184**
- USUR 185**
- USUR 186**
- USUR 187**
- USUR 188**
- USUR 189**
- USUR 190**
- USUR 191**
- USUR 192**
- USUR 193**
- USUR 194**
- USUR 195**
- USUR 196**
- USUR 197**
- USUR 198**
- USUR 199**
- USUR 200**

MOBILITE

- USUR 201**
- USUR 202**
- USUR 203**
- USUR 204**
- USUR 205**
- USUR 206**
- USUR 207**
- USUR 208**
- USUR 209**
- USUR 210**
- USUR 211**
- USUR 212**
- USUR 213**
- USUR 214**
- USUR 215**
- USUR 216**
- USUR 217**
- USUR 218**
- USUR 219**
- USUR 220**
- USUR 221**
- USUR 222**
- USUR 223**
- USUR 224**
- USUR 225**
- USUR 226**
- USUR 227**
- USUR 228**
- USUR 229**
- USUR 230**
- USUR 231**
- USUR 232**
- USUR 233**
- USUR 234**
- USUR 235**
- USUR 236**
- USUR 237**
- USUR 238**
- USUR 239**
- USUR 240**
- USUR 241**
- USUR 242**
- USUR 243**
- USUR 244**
- USUR 245**
- USUR 246**
- USUR 247**
- USUR 248**
- USUR 249**
- USUR 250**
- USUR 251**
- USUR 252**
- USUR 253**
- USUR 254**
- USUR 255**
- USUR 256**
- USUR 257**
- USUR 258**
- USUR 259**
- USUR 260**
- USUR 261**
- USUR 262**
- USUR 263**
- USUR 264**
- USUR 265**
- USUR 266**
- USUR 267**
- USUR 268**
- USUR 269**
- USUR 270**
- USUR 271**
- USUR 272**
- USUR 273**
- USUR 274**
- USUR 275**
- USUR 276**
- USUR 277**
- USUR 278**
- USUR 279**
- USUR 280**
- USUR 281**
- USUR 282**
- USUR 283**
- USUR 284**
- USUR 285**
- USUR 286**
- USUR 287**
- USUR 288**
- USUR 289**
- USUR 290**
- USUR 291**
- USUR 292**
- USUR 293**
- USUR 294**
- USUR 295**
- USUR 296**
- USUR 297**
- USUR 298**
- USUR 299**
- USUR 300**



ANNEXE 3





Pétitions P 2063

**Inventaire des voies de
communications historique de la
Suisse (IVS)**

Route du Grand-Lancy (IVS GE 2.1)



PIERRE ALAIN GIRARD
Directeur général de l'office du
patrimoine et des sites (OPS)
et
CLAUDE REALMONTE
Architecte-paysagiste au sein du
service des monuments et des sites
(SMS)

24.06.2019



TABLE DES MATIERES

POLITIQUE PUBLIQUE
BASES LEGALES FEDERALES ET CANTONALES
MESURES DE PROTECTION
EXPLICATIONS DE L'IVS
ROUTE DU GRAND-LANCY (IVS GE 2.1)



POLITIQUE PUBLIQUE

G04 PROTECTION DU PATRIMOINE BATI
ET DES SITES

BUTS:

- 1. La connaissance** du patrimoine
- 2. La protection** du patrimoine





BASES LEGALES

LOIS FEDERALES

Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN)

Ordonnance concernant l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse(OIVS)

LOIS CANTONALES

Loi sur la protection des monuments, de la nature et des sites (LPMNS)



Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN) RS 451 du 1er juillet 1966

Art. 1 But

Dans les limites de la compétence conférée à la Confédération par l'art. 78, al. 2 à 5, de la Constitution, la présente loi a pour but:[7]

a. de ménager et de protéger l'aspect caractéristique du paysage et des localités, les sites évocateurs du passé, les curiosités naturelles et les monuments du pays, et de promouvoir leur conservation et leur entretien;



Art. 1 But (suite)

b. de soutenir les cantons dans l'accomplissement de leurs tâches de protection de la nature, de protection du paysage et de conservation des monuments historiques, et d'assurer la collaboration avec eux;

c. de soutenir les efforts d'organisations qui œuvrent en faveur de la protection de la nature, de la protection du paysage ou de la conservation des monuments historiques;



Art. 1 But (fin)

d. de protéger la faune et la flore indigènes, ainsi que leur diversité biologique et leur habitat naturel;

dbis. d'encourager la conservation de la diversité biologique et l'utilisation durable de ses éléments par le partage juste et équitable des avantages découlant de l'utilisation des ressources génétiques;

e. d'encourager l'enseignement et la recherche dans les domaines de la protection de la nature, de la protection du paysage et de la conservation des monuments historiques, ainsi que la formation et la formation continue de spécialistes.



Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN) RS 451 du 1er juillet 1966

Art. 5 Inventaires fédéraux d'objets d'importance nationale

1. Le Conseil fédéral établit, après avoir pris l'avis des cantons, des inventaires d'objets d'importance nationale; il peut se fonder à cet effet sur des inventaires dressés par des institutions d'Etat ou par des organisations œuvrant en faveur de la protection de la nature, de la protection du paysage ou de la conservation des monuments historiques.[20] Les critères qui ont déterminé le choix des objets seront indiqués dans les inventaires. En outre, ceux-ci contiendront au minimum:



Art. 5 Inventaires fédéraux d'objets d'importance nationale (suite)

- a. la description exacte des objets;
- b. les raisons leur conférant une importance nationale;
- c. les dangers qui peuvent les menacer;
- d. les mesures de protection déjà prises;
- e. la protection à assurer;
- f. les propositions d'amélioration.



Art. 5 Inventaires fédéraux d'objets d'importance nationale (fin)

2. Les inventaires ne sont pas exhaustifs. Ils seront régulièrement réexaminés et mis à jour; le Conseil fédéral décide de l'inscription, de la modification ou de la radiation d'objets, après avoir pris l'avis des cantons. Les cantons peuvent, de leur propre chef, proposer un nouvel examen.

Actualisation en cours par la Confédération en consultation auprès des cantons



Loi sur la protection des monuments, de la nature et des sites (LPMNS) L 4 05 du 4 juin 1976

Art. 1

La présente loi a pour but :

- a) de conserver les monuments** de l'histoire, de l'art ou de l'architecture et les antiquités immobilières ou mobilières situés ou trouvés dans le canton;
- b) de préserver l'aspect caractéristique du paysage et des localités, les immeubles et les sites dignes d'intérêt, ainsi que les beautés naturelles;**
- c) d'assurer la sauvegarde de la nature,** en ménageant l'espace vital nécessaire à la flore et à la faune, et en maintenant les milieux naturels;



- d) **de favoriser l'accès du public** à un site ou à son point de vue;
- e) **d'encourager toutes mesures éducatives** et de soutenir les efforts entrepris en faveur de la protection des monuments, de la nature et des sites;
- f) **d'encourager les économies d'énergie et la production d'énergies renouvelables** lors de la rénovation d'immeubles au bénéfice d'une mesure de protection patrimoniale.



LES MESURES DE PROTECTION

ORDONNANCE FEDERALE OIVS

Art. 1 Objet

La présente ordonnance règle:

- a. la protection des voies de communication historiques d'importance nationale;
- b. les prestations de la Confédération en matière de protection des voies de communication historiques de la Suisse.



Absence de relais au niveau cantonal

Proposition du PL 9634 rejetée le 25.01.2007

Projet de loi modifiant la loi sur la protection des monuments, de la nature et des sites (LPMNS)

L 4 05 du 4 juin 1976 comprenant notamment:

Art. 1, let. b (nouvelle teneur)

b) de préserver l'aspect caractéristique du paysage et des localités, les immeubles, **les voies de communication historiques** et les sites dignes d'intérêt, ainsi que les beautés naturelles;



EXPLICATIONS DE L'IVS

L'IVS englobe d'une part les voies de communication historiques d'importance nationale (objets entourés par une ligne épaisse dans le schéma ci-dessous). Sont réputés d'importance nationale les voies de communication historiques dont l'importance historique et/ou la substance est exceptionnelle (cf. art. 2, al. 2, OIVS).

Appartiennent aux objets d'importance nationale:



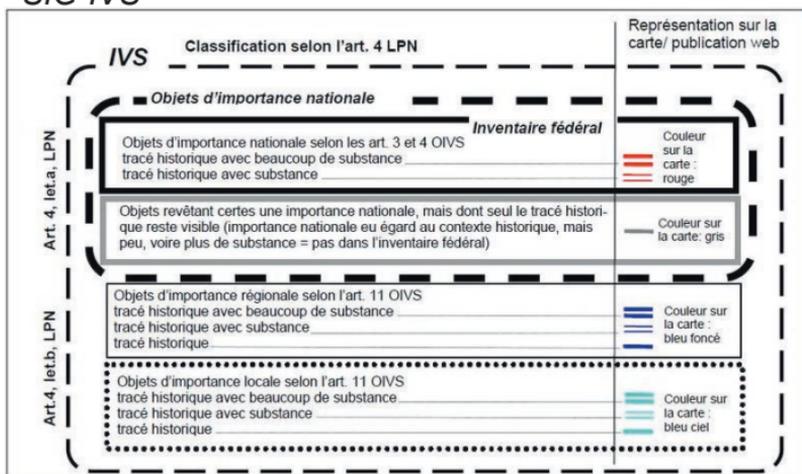
- les objets de l'inventaire fédéral (cf. art. 3 OIVS), entourés ci-dessous d'une ligne noire continue. Selon l'ordonnance concernant l'inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (OIVS), ces objets bénéficient d'une protection particulière;

- les objets qui revêtent une importance nationale eu égard au contexte historique, mais qui présentent seulement une faible substance, voire plus de substance du tout (entourés ci-dessous par une ligne grise épaisse). Ces objets ne font pas partie de l'Inventaire fédéral et ne bénéficient donc pas d'une protection spécifique. Ils sont fournis à titre d'information: leur représentation sur la carte renseigne simplement sur la localisation et l'évolution du réseau historique et de ses objets.



<https://www.ivs.admin.ch/fr/>

SIG-IVS





ROUTE DU GRAND-LANCY (IVS GE 2.1)

M 1418 du 3 septembre 2001

APA 33258 autorisée le 5 août 2010

M 1418-A du 3 février 2011

P 2063 du 20 mars 2019

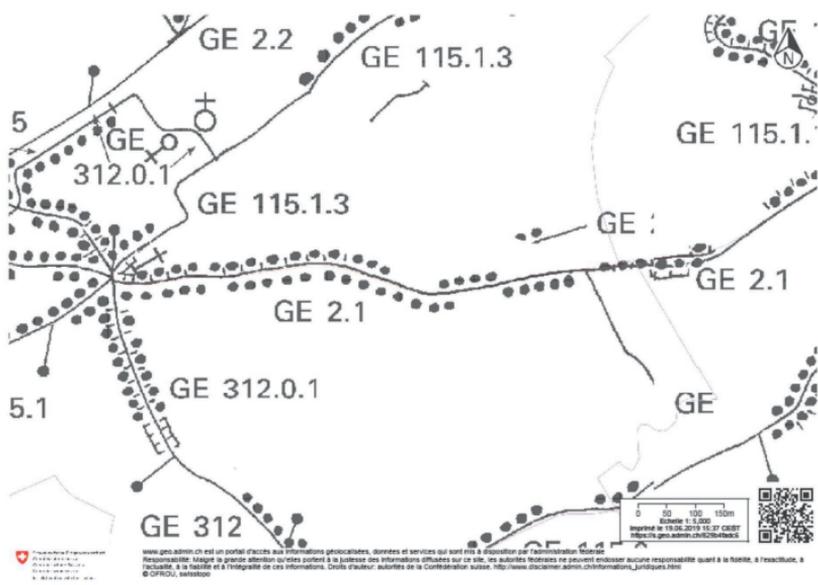


www.geneve.ch est un portail d'accès aux informations publiques, services et services qui ont été à disposition par administration fédérale

Responsabilité: Malgré la grande attention soignée portée à la justesse des informations offertes sur ce site, les autorités fédérales ne peuvent endosser aucune responsabilité quant à la fiabilité, à l'exhaustivité, à l'actualité et à l'intégrité de ces informations. Droits d'auteur: autorités de la Confédération suisse. http://www.docmaker.admin.ch/informations_juridiques.htm

© satelmap, OFROU





LÉGENDE DE LA CARTE DE TERRAIN IVS

- FORMES DE CHEMIN (STRUCTURE)**
- Chemins sans talus latéral unique (ou talus latéraux)
 - mur en mur de parapet, traditionnel
 - mur de soutènement, traditionnel
 - autres formes possibles
 - Vediges
 - Chemins non identifiés comment autres formes de chemins
 - Pavés de chemins (p. ex. chausées)
 - SURFACE/REVÊTEMENTS**
 - lors d'usage
 - revêtement asphalté
 - revêtement en pierres, cailloux, gravier
 - pavé
 - chemins de matériaux
 - autres formes possibles
 - OUVRAGES D'ART**
 - pont
 - pont, route ou autre
 - pont
 - conduite / canalisation d'eau
 - fosse
 - grille



IVS	GE 2
INVENTAIRE DES VOIES DE COMMUNICATION HISTORIQUES DE LA SUISSE	Documentation IVS Cartes de Genève
	Importance Nationale page 1

Relevé GE 2
Cartes Nomenclat.

Genève - Route nationale (Fort-de-L'Ecluse, F)
1300, 1301

HISTOIRE Etat Mars 1996 / AF

L'itinéraire GE 2, qui conduit de Genève au delà de l'Écluse, au nord jusqu'à rejoindre la route de la vallée du Rhône et celle de la plaine de Bienne, passe de Genève à Collignon trois tracts, strictement les mêmes, séparés à égale distance moderne. Au départ du pont d'Arve, par le Grand-Lancy et Bernex, on remonte au travers de la route GE 2 à la rue droite de Neveu, au village de Saint-Genève, le tract GE 2.3 traverse Bernex jusqu'en 1901, puis le rattachement genevois de Peney. Le tract GE 2.4 s'élève, également depuis Saint-Genève, le tract GE 2.5 par le pont d'Arve, l'Écluse, par Meyrin et Saint-Genis, Ain. L'ensemble de ces tracts s'impose au cours du moyen âge comme itinéraire de Genève à Lyon. La fin du XV^{ème} siècle voit l'établissement d'un nouveau tract GE 2.2 par le Petit-Lancy et Chêne, qui reprend tout une grande partie de son parcours le tract ancien GE 2.1.

Un poste monétaire a existé et vendait... de 1562 premier grade "international" régional suisse, conduit de Milan à Lyon par le Simplon, Thonon, Genève et Collignon. Un grade allemand de 1573 mène par les itinéraires de Nuremberg, Augsbourg et Strasbourg à Lyon les étapes de Lausanne, Yverdon, Nyon, Genève et Collignon. En fin, on trouve les itinéraires de la Suisse romande entre Genève et Collignon (BLN 1972: 66). Faut-il voir là la rue gauche de Rhône, dans l'axe historique, le bac qui effectuait la traversée de Neveu, depuis son long pont sans doute, au moment par un pont en 1504, celui par les Genevois en 1509 (BLN 1972: 66).

La route de Lyon de 1601, au-delà de la France le pays de Gex et le assure le contrôle de la rive droite du Rhône, à l'exception d'un étroit couloir au nord de Châtillon que le duc de Savoie avait conservé pour que ses alliés espagnols puissent communiquer avec la Flandre-Général, mais ce couloir de la route franco-savoie pour la capture du grand commerce entre Milan et Lyon, du début du XV^{ème} siècle. Itinéraire Genève - Lyon contrôlé en effet une fréquentation assidue. "C'est vers Lyon que les marchands genevois émergent quotidiennement les caisses de draps de soie, de galles, de rubans, les balles de soie à rouler, de soie mouline... entrées à la clientèle riche des grandes villes de France, d'Espagne ou des Indes par Séville et Cadix... La plupart des marchandises qui traversent, par bateau, de Lyon à Genève, sont des produits méditerranéens. Ils arrivent de Marseille où ils sont débarqués au port de la Croix, d'Arles, d'Albiac. Les autres sont des marchandises de grande consommation d'Europe, qui viennent à Marseille d'Espagne, du Portugal, d'Afrique ou d'Amérique". (BLN 1972: 66) Les routes de Lyon et de Genève, les marchands débattent la route entièrement savoyarde de Monthyon, la plus importante de XV^{ème} siècle, méditerranéenne, savoyarde et plus moderne, pour se tourner vers la route du Simplon par Genève, où transitent les soies et autres marchandises précieuses de France, et par où les Genevois vont sans cesse soulagés

IVS	GE 2.1
INVENTAIRE DES VOIES DE COMMUNICATION HISTORIQUES DE LA SUISSE	Documentation IVS Cartes de Genève
	Importance Nationale page 1

Relevé GE 2
Cartes Nomenclat.

Genève - Route nationale (Fort-de-L'Ecluse, F)
par du pont de Lancy, tract ancien
1300, 1301

HISTOIRE Etat Mars 1996 / AF

Le tract GE 2.1 qui relie Genève au Fort-de-L'Ecluse par la rue gauche de Rhône a une origine très ancienne. Certains fragments de cette voie romaine secondaire, mise au grand trafic du haut moyen-âge à l'époque carolingienne (843), 1001, 204, FAUBER 1971: 140). Entre Genève et le delà de l'Écluse, Chancy présente le point de passage de Rhône le plus sud, un anneau qui explique la persistance du tract. Au moyen âge, le tracé est franchi par un bac, qui peut être soutenu à son point. En 1428, un pont de bois est établi par la famille de l'Écluse, qui tient la traversée de Châteaufort sur la rive droite, situé à plusieurs myriamètres, qui est traversé en six heures. Il disparaît en 1501 et est remplacé par un bac jusqu'à la construction d'un nouveau pont en 1503 (États, 10032: 290).

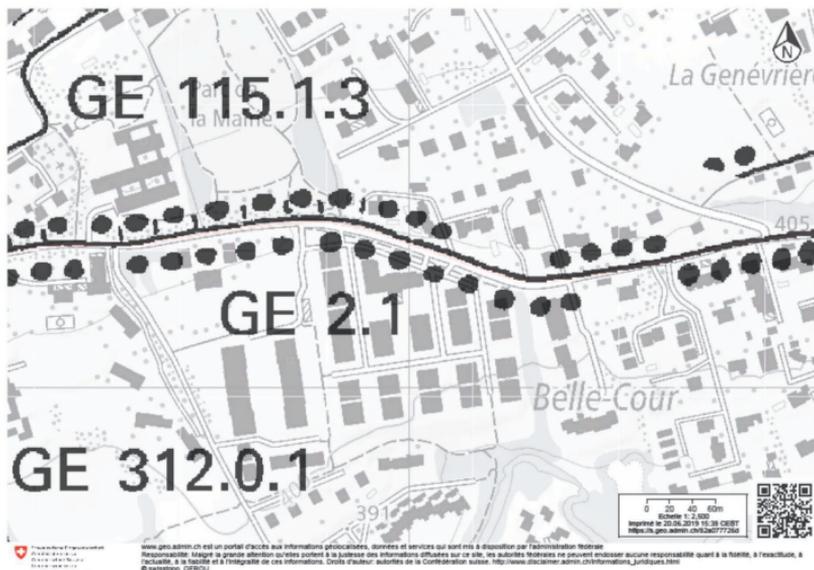
Un pont pendant tout le moyen âge par les marchands ne venant à Lyon (FAUBER 1971: 140), le tract GE 2.1 est aggrégé comme "tract de Lyon" sur le carte de l'Empire de 1505, passant le Rhône au pont de "Chancy". Au XV^{ème} siècle, le bac continue à jouer un rôle important, si l'on en croit une inscription datée en 1505 sur ordre du roi de France revendiquant les ports de Chancy et d'Arully, considérées par les bacs qui sont tenues aux plus grands et fréquents passages des hommes et marchandises de Lyon à Genève et aux alentours (BLN 1976: 231-233). Mais à Genève, bien qu'après 1501 et le rattachement du pays de Gex à la France, le débouchement entre Genève et Lyon ne souffre pas à Lyon. C'est en vain que le marquis de Bernex, propriétaire du pont de Chancy, demande en 1532 la permission de rétablir ce pont sur "le grand chemin de Lyon". Le tract GE 2.1 est le tracé de la route française du pays de Gex, par le pont de Rhône. GE 2.1 a été un pont de passage de Chancy et Bernex, est plus d'une fois dévasté, mais la traversée n'est pas en vain. Il y a la route au pont de l'Écluse, pour en faire une "voûte savoyarde" découverte de la "voûte française", mais à l'exception d'un tronçon à Lancy vers un état en 1700, rien n'est fait (PERROUD 1952: 127).



IVS – mars 1996



Street View – juillet 2013





Requalification à prévoir de la route du Grand-Lancy associée à la densification du secteur

Projet pluridisciplinaire:

- Caractéristique historique
- Mobilité multimodale
- Hiérarchisation
- Emprise et gabarit
- Accompagnement paysager (alignement, haie, talus, mur, etc.)
- Revêtements



Opportunité à saisir pour la route du Grand-Lancy associée à la densification du secteur

Onex – plan guide:

- démarche partagée entre commune, canton et habitants
- identité et les atouts du site
- qualités paysagères, environnementales ou patrimoniales



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

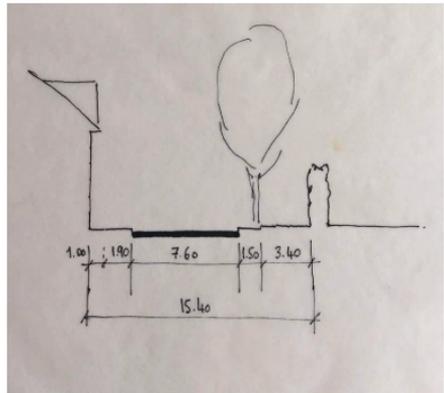
Solutions en mobilité

Situation actuelle

Section 1

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Solutions en mobilité



Section 2

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Solutions en mobilité



 Affaire n° 1200xy – Titre affaire

Lieu ou destinataire, date de la présentation

Section 3

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Solutions en mobilité



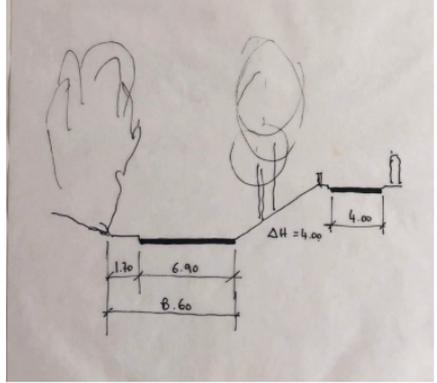
 Affaire n° 1200xy – Titre affaire

Lieu ou destinataire, date de la présentation

Section 5

1
2
3
4
5

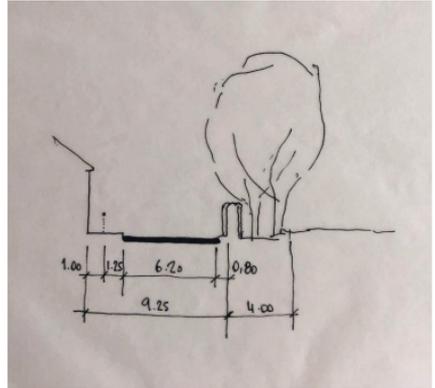
Solutions en mobilité



Section 8, situation actuelle

1
2
3
4
5

Solutions en mobilité



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Solutions en mobilité

Variantes d'aménagement

Section 2, variante 1 rue en zone 30, réservée riverains

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

actuel

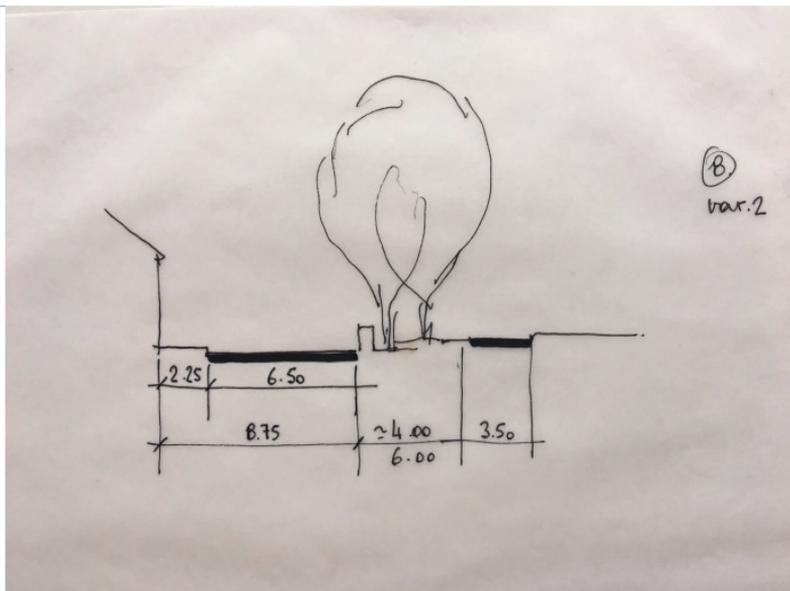
Variante 1

Solutions en mobilité

Section 8, variante 2 : piste cyclable derrière la ligne d'arbres

1
2
3
4
5

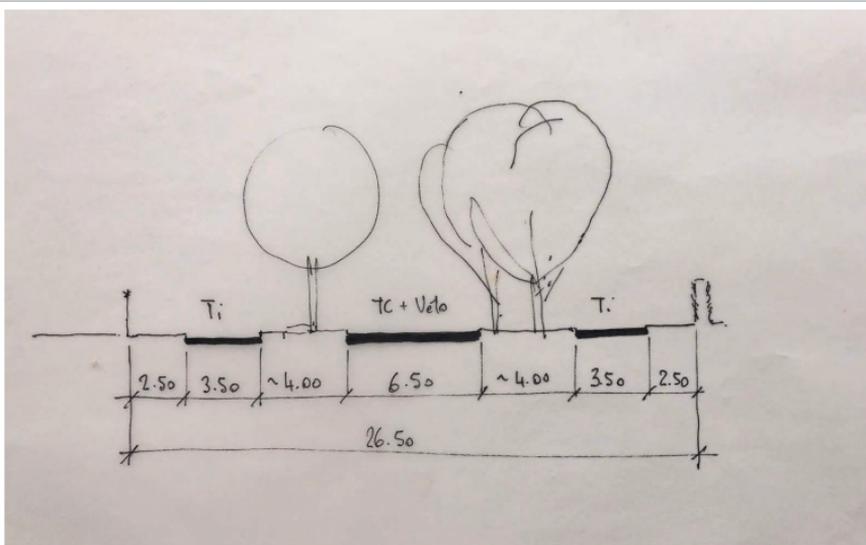
Solutions en mobilité



Section 8, variante 3, transformation en avenue d'agglomération

1
2
3
4
5

Solutions en mobilité





solutions en mobilité *Parce que nous n'héritons pas la terre de nos pères
mais la recevons en prêt de nos enfants*

Affaire :

■ 12xxx.y Titre de l'affaire

Personne(s) de contact :

■ Chef de projet : Nom Prénom
■ Consultant : Nom Prénom

Citec Ingénieurs Conseils SA

47, route des Acacias
Case postale 1711
CH-1211 Genève 26
Tél +41 (0)22 809 60 00 ■
e-mail: citec@citec.ch ■
www.citec.ch ■



COMMISSION PETITION GRAND CONSEIL

ONEX_ Route du Grand Lancy
Voie IVS

26 Aout 2019



Département du territoire et des infrastructures

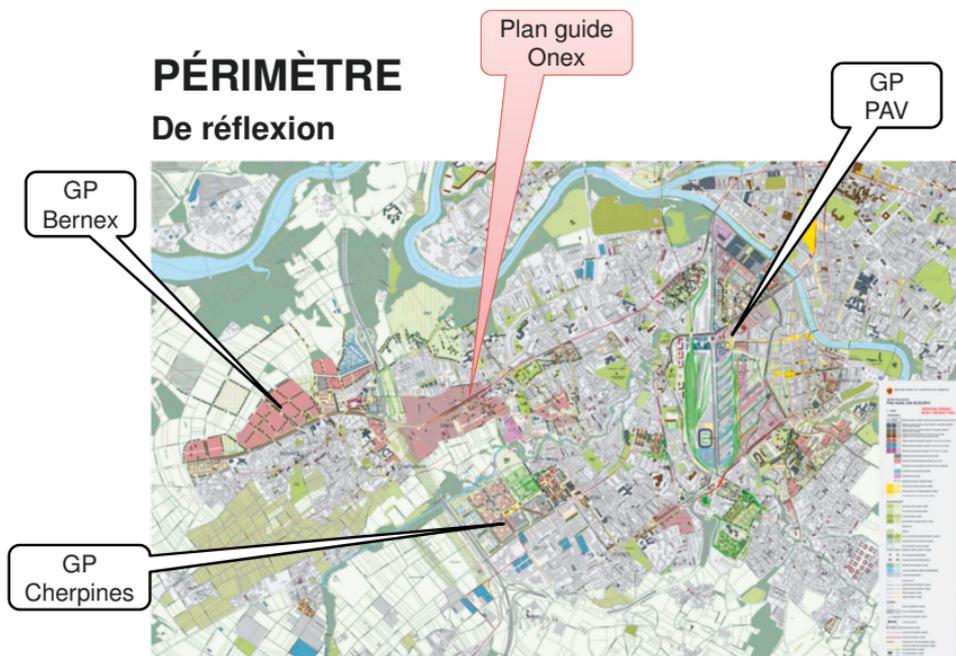
26/08/2019 - Page 1

PLAN GUIDE

- Le plan guide de renouvellement urbain de la zone villas à Onex" s'inscrit dans un processus d'aménagement sur le long terme, visant à préciser les conditions de transformation ou de préservation de la zone villas. C'est un outil de planification (image directrice) et une stratégie d'aménagement (processus de mutation du site) pour concrétiser de futurs plans d'affectations (MZ, PLQ) et accompagner l'évolution courante de certains secteurs qui resteront en zone villas.
- L'**image directrice** a été **adoptée en décembre 2018** par la CM d'Onex par le biais d'une résolution avec amendement, résolution acceptée par le Chef du Département du Territoire.
- L'image directrice et son phasage a été traduite dans le Pdcant révisé et adopté par le CG en avril 2019.

26/08/2019 - Page 2

PÉRIMÈTRE De réflexion



ENJEUX – CONCEPT MOBILITE

3 niveaux

- l'établissement d'un **concept multimodal général de mobilité incluant le stationnement**
- la **vérification de la faisabilité** technique du concept multimodal et des propositions de réorganisation des réseaux qui en découlent, condition nécessaire pour la réalisation du plan guide d'Onex.
- l'étude d'un **accroissement de l'offre en transports en commun** du secteur tant en termes de capacité que de fréquence de l'offre. Une nouvelle offre capacitaire est à étudier sur la route du Grand-Lancy, offre nécessaire indépendamment des secteurs de densification

MULTIMODAL

- TIM et exploitation du réseau
- Transports collectifs
- Modes doux
- Espace public / ouvert
- Stationnement
- Etude d'opportunité rte du Grand Lancy

26/08/2019 - Page 7

OBJECTIFS

- Permettre la réalisation du plan guide en assurant un développement cohérent de la mobilité multimodale
- Proposer un planning de développement urbain en parallèle du phasage de déploiement du concept multimodal
- Zoom sur la route du Grand Lancy – étude d'opportunité en fonction des besoins identifiés
 - finalité: Modifications de zone maîtrisées et densification douce de la zone villas possible

26/08/2019 - Page 8

INFORMATION

- Voie IVS Grand Lancy d'importance nationale



26/08/2019 - Page 9

INVENTAIRE FÉDÉRAL

L'inventaire des voies de communication historiques (IVS) a été créé pour protéger les voies de communication historiques de la Suisse. Il est constitué principalement de l'inventaire fédéral, un inventaire au sens de [l'art. 5 de la loi sur la protection de la nature et du paysage \(LPN\)](#). L'Inventaire fédéral recense des chemins qui revêtent une importance nationale et qui sont dotés d'une signification historique exceptionnelle dont l'aménagement originel est encore visible (env. 3750 km). Ces chemins sont placés sous une protection particulière

26/08/2019 - Page 10

MERCI POUR VOTRE ATTENTION



MOBILITÉ

En matière de mobilité, le secteur concerné est structuré autour de 2 colonnes vertébrales majeures appartenant au domaine public cantonal

- la route de Chancy

dessert efficacement le périmètre avec une offre en transports publics lourde et des aménagements en sites propres pour les modes doux. Le trafic individuel motorisé bénéficie d'une onde verte en entrée de ville le matin et en sortie durant la journée et la soirée.

- la route du Grand-Lancy

dessert moins efficacement le périmètre en raison d'un gabarit restreint empêchant la réalisation de sites propres pour les transports collectifs et les modes doux. Pour les transports individuels motorisés, l'axe permet une connexion entre la route de Chancy et la route du Pont-Butin. L'étude doit notamment viser à conférer un fonctionnement à la route du Grand-Lancy conforme à son statut dans la hiérarchie du réseau routier, à savoir un axe multimodal collecteur de quartier dans un contexte de voie IVS.

Date de dépôt : 15 octobre 2019

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M^{me} Danièle Magnin

Mesdames et
Messieurs les députés,

Pour une fois, les personnes opposées à un projet agissent en amont, sans attendre qu'il soit trop tard comme c'est si souvent le cas.

Les pétitionnaires, soit l'association Vieil Onex, demandent au Grand Conseil de refuser d'intégrer au plan directeur cantonal 2030 les extensions de densification à la zone sud d'Onex jouxtant la route du Grand-Lancy et de prendre toutes les mesures pour préserver ladite route.

Ils ne font confiance ni aux autorités communales ni au gouvernement qui ont le projet de construire 2500 logements dans la région concernée, au détriment de la zone villa.

En effet, bien qu'informées de l'inscription à l'IVS de la route du Grand-Lancy, ancienne voie romaine, allant de Genève à Chancy, les autorités ont balayé les recommandations qui leur ont été faites et le plan directeur ne mentionne pas le caractère historique de cette route.

Selon le CA d'Onex (M^{me} Bänziger) les effets du déclassement prendront plusieurs décennies, voire 50 ans. Ce qui n'empêchera toutefois pas les effets de se produire à brève ou longue échéance. Il a été mentionné l'argument du passage du bus. Il s'agit de la ligne 43, qui a une fréquence à la demi-heure !!! Il a même été fait mention du fait que les pétitionnaires n'auraient pas « compris les enjeux ». C'est tout le contraire. Une partie de la population n'est pas d'accord de sacrifier notre canton à un développement au détriment de notre campagne et de notre zone villa, et veut conserver notre patrimoine historique et culturel. Densifier oui, mais en ville !

Pour une fois, des gens se préoccupent d'agir en amont, ce qui aura pour conséquence d'éviter des années de recours. Et ils ont raison d'être méfiants vu les destructions auxquelles on a assisté ces dernières décennies en termes de paysage, de destruction de la zone agricole notamment. Faire venir toujours plus de monde à Genève est un leurre. Alors qu'au contraire,

conserver la route du Grand-Lancy dans son état tel qu'inscrit à l'IVS lui garde son sens d'élément constitutif du territoire et de son histoire. Il s'agit ici d'une voie IVS avec beaucoup de substance, contrairement à d'autres, dont la substance a disparu, telle la route de Meyrin.

Selon l'office cantonal des transports, trois variantes existent de modifier la route du Grand-Lancy dans le cadre du projet de densification du sud d'Onex, avec peu, plus ou beaucoup plus d'emprise sur les propriétés qui la bordent. A nos yeux, c'est bien entendu la variante avec le moins d'emprise qui nous paraît devoir, le cas échéant, être choisie.

Par ailleurs, il n'apparaît pas équitable d'exproprier pour élargir la route. Qui voudrait se faire exproprier ? ? ? Le passage de nombreux bus qui a été évoqué, des bus plus grands, plus larges, n'est destiné qu'à relier le tram, à son arrêt de Bernex, à la gare de Lancy-Pont-Rouge, il fallait y penser lorsque l'itinéraire du CEVA/Léman Express a été déterminé.

Car actuellement, à part le port franc et la fondation des parkings, aussi dans l'attente du PAV qui prendra encore des décennies, il n'y a pas grande utilité à cette gare.

Pour les pétitionnaires, si je les ai bien compris, c'est par la route de Chancy ou par la route de Base que cette liaison devra être faite, et non au travers de la destruction d'un des derniers vestiges de ce qu'a été Genève avant qu'on accepte cette augmentation gigantesque de la population. Et l'idée du « grand Genève », que nous ne soutenons pas, conduit une partie de notre Conseil d'Etat à détruire notre patrimoine historique et culturel. Non, nous ne l'acceptons pas et soutenons les pétitionnaires qui veulent non pas ralentir la construction de logement à Genève, mais que l'on densifie la ville en ville et non à la campagne.

Donc Mesdames et Messieurs les députés, le MCG vous demande de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.