

Date de dépôt : 18 octobre 2016

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Patrick Saudan, Christophe Aumeunier, Jacques Jeannerat, Frédéric Hohl, Renaud Gautier, Pierre Weiss, Ivan Slatkine, Mathilde Chaix, Pierre Conne, Jacques Béné, Nathalie Schneuwly, Nathalie Fontanet, Michel Ducret, Antoine Barde, Alain Meylan ouvrant un crédit d'étude de 500 000 F pour l'aménagement d'un nouveau quartier urbain de qualité sur le site de la Pointe de la Jonction (600 logements au cœur de Genève !)

Rapport de majorité de M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio (page 1)

Rapport de minorité de M. Patrick Saudan (page 36)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M^{me} Nicole Valiquer Grecuccio

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie les 27 août et 3 septembre 2013, sous la présidence de M. Roger Golay, puis le 11 mars 2014 et le 27 janvier 2015, sous la présidence de M. Stéphane Florey, et, enfin, les 3, 17 et 24 février, le 5 mai et les 23 et 29 juin 2015, sous la présidence de M^{me} Bénédicte Montant, pour étudier ce projet de loi renvoyé à la Commission des travaux le 19 février 2015 par le Grand Conseil.

Que M^{me} Laura Platchkov qui a assuré la rédaction du procès-verbal des séances des 27 août et 3 septembre 2013, M^{me} Noémie Pauli, celle de la séance du 27 janvier 2015 et M. Sébastien Pasche, celle des séances du 11 mars 2014

ainsi que des 3, 17 et 24 février, du 5 mai et des 23 et 29 juin 2015, soient vivement remerciés de leur précieuse collaboration.

Avertissement

M^{me} Nicole Valiquier Grecuccio a repris la rédaction du rapport sur le PL 11175. M. Sandro Pistis, désigné comme rapporteur de majorité, a en effet demandé à être déchargé de ce rapport suite à sa prise de fonction de président de la Commission des travaux. La rapporteuse a donc essentiellement travaillé sur les procès-verbaux de séances, puisqu'elle-même n'a participé aux travaux de la Commission des travaux en qualité de députée que dès avril 2016.

1. Présentation de la proposition

1.1. Audition de M. Patrick Saudan, un des auteurs du projet de loi 11175

L'audition de M. Patrick Saudan, initialement prévue le 27 août 2013, a lieu le 3 septembre 2013.

M. Saudan relève à l'appui de ce projet de loi que la presque île de la Jonction est un endroit magique où ont fleuri de nombreux projets ces dernières décennies. Ceux-ci ont souvent échoué à cause d'une problématique assez simple : la plupart de ces projets nécessitent le déménagement du dépôt central des TPG situé à cet endroit.

Il rappelle à cet égard le PL 10440¹ ouvrant un crédit d'étude de 400 000 F pour la réalisation d'un éco-quartier sur le site de la Pointe de la Jonction, reprenant le travail de MM. Hiltpold et Büchi à ce sujet.

Constatant l'apparent abandon du projet de la *Cité du Cerveau* à la Pointe de la Jonction, M. Saudan trouve regrettable que rien ne passe à cet endroit vu la qualité du site. La problématique étant centrée sur le dépôt des TPG, il s'est demandé s'il ne serait pas simplement possible de le conserver à cet endroit, tout en développant un projet. A Genève, au vu des défis importants en matière de logements et de mobilité, ce dépôt central est relativement pratique pour le futur développement des TPG. Il s'est donc d'abord demandé s'il était possible de l'enterrer et de construire par-dessus. Toutefois, ce genre de projet coûterait

¹ Projet de loi de M^{mes} et MM. Patrick Saudan, Gabriel Barrillier, Michel Ducret, Jacques Follonnier, Claudine Gachet, Frédéric Hohl, Patricia Läser, Charles Sellegger ouvrant un crédit d'étude de 400 000 F pour la réalisation d'un écoquartier sur le site de la Pointe de la Jonction déposé le 23 février 2009 et retiré par ses auteurs le 13 septembre 2012.

très cher. Il faudrait également arrêter l'activité des TPG à cet endroit, ce qui poserait des problèmes.

C'est lors d'une discussion avec un ami architecte qu'il a pris connaissance d'un projet à Zurich, où dans le quartier qui jouxte la gare la « Kalkbreite » a vu le jour². Un dépôt de tram était situé sur une parcelle que les transports publics zurichois (TPZ) voulaient absolument garder. Une immense bataille entre la ville et les TPZ notamment a duré pendant une vingtaine d'années pour savoir quoi faire de cette parcelle. La ville notamment voulait en faire un projet immobilier et les TPZ voulaient garder ce dépôt en activité. Suite à un vote communal en 2002, un projet, visant à conserver le dépôt et à mettre en place une dalle par-dessus pour y construire 70 logements pour 250 habitants et 150 places de travail, a été décidé. Des coopératives sont impliquées.

M. Saudan se demande alors pourquoi ne pas initier un projet similaire à Genève, ce qui permettrait de conserver l'activité des TPG, tout en construisant des logements au centre-ville, et d'affecter l'espace au rez-de-chaussée à d'autres activités, si dans le futur, le dépôt de bus devait déménager. On peut imaginer que le type d'habitations serait du logement pour les étudiants ou pour personnes âgées, le lieu étant au centre-ville et extrêmement bien connecté.

L'école d'architecture de Fribourg a réalisé un dossier sur la « Kalkbreite ». Une idée de M. Christian Grobet, datant de la fin des années 1980, s'en rapproche un peu. Il s'agissait alors de mettre le dépôt de bus en sous-sol et de construire par-dessus. A l'époque, le PL y relatif a été refusé en commission des travaux et en plénière. Toutefois, la grande différence entre ce projet et le présent PL est que la réalisation du premier supposait l'arrêt de l'activité des bus et des trams. La construction en sous-sol s'avérait également plus complexe. Aujourd'hui, les techniques ont évolué et ce qui a été possible à Zürich, peut se faire à Genève.

1.2. Question des député-e-s

Un député Vert demande si M. Saudan imagine une mixité entre activités et habitations. Celui-ci souligne que la « Kalkbreite » est mixte. Tout reste ouvert, mais sa première idée est de favoriser l'implantation de logements étudiants et coopératifs qui répondent à cet endroit. La Coopérative de l'habitat associatif (CODHA) serait extrêmement intéressée par ce genre de projet. Le PL 11175 représente un crédit d'étude pour étudier la faisabilité d'un tel projet.

² Cf. <http://habitat-mobilitedurable.ch/exemples/quartiers-existants-ch/zurich-kalkbreite/>

Des gens compétents pourront examiner le type de logements et d'activités qui pourraient s'installer à cet endroit.

A la question de ce même député de savoir si le fait de cette importante activité de dépôt de tram causerait des nuisances aux gens qui habiteraient sur ces installations, il est souligné que la « Kalkbreite » répond bien à ce genre de problèmes. Il y a eu de tels progrès au niveau de la protection acoustique que les nuisances des trams sont infimes. Aujourd'hui, les problèmes acoustiques ne sont de loin pas les problèmes majeurs.

Un député cosignataire du PL 11175 relève que, à la Jonction, il n'y a plus de trams depuis longtemps ; seuls des bus sont garés. Les problèmes de résonances se posent de manière beaucoup moins brutale qu'à Zurich. Par contre, se font entendre les bruits de moteurs des véhicules qui rentrent à des heures tardives et matinales.

M. Saudan précise encore à ce député Vert la volonté des auteurs du PL de mettre en avant la problématique du logement. Pour répondre à un député UDC, il ne sait pas si, à Zurich, des activités de maintenance ont lieu sur le site, mais l'objectif premier est de relancer le débat et d'offrir des perspectives.

Une députée Verte remarque que, sur la Pointe de la Jonction, il y a eu des projets depuis très longtemps, au moins depuis la fermeture de l'Usine Kugler en 1996. On ne peut pas comparer, selon elle, le site de la « Kalkbreite » avec celui de la Jonction. Ce dernier est magnifique et pose probablement d'autres problèmes du point de vue géologique. Il serait intéressant de savoir ce qui s'est passé au sein du Forum Pointe de la Jonction et des associations qui ont réalisé un travail intéressant sur ce que les habitants et intéressés pourraient et voudraient, notamment en matière de logement.

Un député PDC, s'il trouve le PL intéressant, manifeste une petite réticence. Il rappelle que le parti radical a refusé un projet qui consistait à transformer le PAV pour y créer un centre de recherche et un campus universitaire, ainsi que la mise en place, à la caserne des Vernets, d'un centre de recherches scientifiques financé par la Fondation Wilsdorf. Aujourd'hui, il revient avec des logements à la Jonction. Or, certains vont trouver ce projet inepte, car on ne construit plus de ville uniquement avec des logements. Il faut aussi des activités. Il se demande comment concilier ce programme avec le Centre de recherche sur le cerveau notamment.

M. Saudan rappelle que la Cité du Cerveau n'est plus d'actualité. Actuellement, le plus gros problème de l'Université de Genève est de regrouper les bâtiments dans une logique de campus et d'arrêter la dissémination en 35-40 bâtiments. Il est vrai que les Vernets ou le PAV seraient des endroits idéaux, mais on arrive en fait à le faire sur les sites de

Sciences III. Le plus gros problème pour l'université est donc le logement pour étudiants. En effet, beaucoup d'étudiants se désinscrivent, car ils ne trouvent pas de logement. Il faut effectivement regrouper les activités universitaires, car il y a une synergie entre certaines branches. Actuellement, le seul projet à la Jonction était la Cité du Cerveau, définitivement abandonné au profit du projet qui prévoit une collaboration avec l'EPFL et qui vise un Institut de recherches appliquées. Ce site devrait donc être dévolu prioritairement aux logements pour les Genevois et les activités universitaires peuvent tout à fait se déployer au centre-ville à un autre endroit que la presqu'île de la Jonction.

Un second député Vert trouve quant à lui le projet intéressant, d'autant plus qu'il avait été étudié, lors du projet En Chardon, des perspectives de futurs dépôts. Il avait été question notamment d'un dépôt à Saint-Georges, et d'un autre au Lignon, en partenariat avec la commune de Vernier. Au-dessus de celui du Lignon, étaient prévus des bâtiments administratifs pour la commune, mais également des logements, ainsi qu'un jardin familial. Ces réflexions existent déjà au sein de l'Etat de Genève et ce serait probablement tout à fait réalisable. Il a toutefois de la peine à imaginer qui construirait ces logements.

M. Saudan cite la CODHA avec laquelle il a eu des contacts tout à fait informels, et les TPG auxquels le terrain appartient. Trouver des partenaires ne serait pas un problème. Il privilégie des logements coopératifs ou des logements pour étudiants, soit une population au centre-ville qui n'aurait pas de transports individuels motorisés aussi facilement que dans des communes suburbaines. Il pense en effet aux problèmes de parkings. Son objectif est d'étudier cette opportunité ; au département d'apporter les réponses sur la faisabilité du projet.

Un député PDC revient sur l'art.1 al. 2 du PL 11175 qui mentionne que « L'étude doit porter sur la réalisation d'un quartier mixte, composé principalement de logements, mais également d'activités commerciales, de bureaux, de loisirs et d'espaces publics de qualité. » Il se demande si les auteurs du PL accepteraient d'amender cet alinéa pour parler aussi d'activités académiques ou culturelles, tout en gardant l'accent sur les logements. M. Saudan n'y voit aucune objection.

1.3. Discussion

Un député UDC rappelle que le Grand Conseil a voté le PL relatif à En Chardon amendé pour justement supprimer la mention « (...) *en vue du déménagement de (...)* », ce qui signifie qu'il n'y a maintenant plus d'impératif à déménager le dépôt TPG. Les TPG eux-mêmes ont dit qu'ils ne sont pas pressés de déménager en raison des coûts induits. Plus les bus sont loin du

centre-ville, plus cela induit des coûts d'exploitation qui se chiffrent au-delà de centaines de milliers de francs par année.

Un député Vert remarque que Genève va manquer de capacité de stockage de bus ou de tramways. Puisqu'on ne risque pas de déménager, il serait bien de conserver ou valoriser ce lieu.

Un député PLR ajoute que les TPG manquent déjà de places pour garer les véhicules. Certains sont garés n'importe où au niveau du dépôt du Bachel. Il souligne que le Grand Conseil a voté la rallonge nécessaire enterrée. Il s'agit d'un montant considérable, notamment pour pouvoir garer les bus qui n'ont pas de places de stationnement ailleurs actuellement, mais aussi dans l'idée de pouvoir déménager la Jonction. S'agissant de la question de la propriété, il rappelle que la convention entre l'Etat et des TPG a fait que tous les terrains sur lesquels des bâtiments propriété des TPG sont installés sont propriété d'Etat, donc en droit de superficie en faveur des TPG. Il n'y a plus d'exception.

En complément de cette audition, M. Fabio Dubs, chef de projet à la direction des grands projets du département de l'urbanisme (DALE actuel), explique qu'il était chef de projet chargé du projet d'aménagement de la Pointe de la Jonction, le dernier projet à cet endroit qui comprenait l'installation d'un pôle de neurosciences. Ce projet a été mis en suspens en 2012 pour différentes raisons. La principale étant le problème du dépôt des TPG. En effet, le déplacement de la halle de maintenance est très compliqué, difficile, et coûteux. Le dépôt En Chardon permettrait de libérer partiellement la Pointe de la Jonction, mais la halle de maintenance doit rester encore quelques années sur le site de la Jonction.

Les travaux menés jusqu'à une année environ visaient la réalisation d'un concours sous forme d'un mandat d'études parallèles. L'objectif était justement de tester le territoire de la Pointe de la Jonction par rapport à un programme comprenant ce pôle de neurosciences et une certaine surface affectée à des logements étudiants. Des discussions dans le cadre de cette démarche ont eu lieu. Celle-ci prévoyait également un travail de concertation avec la société civile, notamment le Forum Pointe de la Jonction, pour intégrer au maximum les aspects relatifs au projet, sachant que l'objectif était d'abord de tester la capacité d'accueil de ce territoire.

Pour le département, il s'agit de mesurer s'il est possible de réaliser un aménagement en intégrant la halle de maintenance ou pas. Il faudrait probablement rehausser l'assiette de la halle de maintenance. En outre, se posent des questions liées à la mobilité et à l'accessibilité, car la Pointe n'est accessible que par l'avenue de la Jonction. Tous les trolleys doivent donc sortir et entrer par cette voie.

A l'extrême Pointe, sur la zone de verdure, il y a aussi un couvert qui sert à stocker les bus. Avec la réalisation d'En Chardon, il devrait ne plus y avoir de bus sur ce couvert. On libère ainsi la surface affectée en zone de verdure. Par contre, l'affectation et l'utilisation de la halle n'est pas réduite.

1.4. Organisation des travaux

Un député UDC propose : l'audition du bureau d'architectes Müller Sigrist AG pour présenter le projet zurichois et les contraintes techniques auxquelles il a dû faire face ; celle du département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME) – DETA actuel – pour un point de situation sur tous les projets de dépôts et sur le PL à l'étude ; et enfin celle des TPG pour savoir s'ils sont toujours convaincus par la nécessité de conserver ce site.

Une députée Verte propose quant à elle l'audition du Forum Pointe de la Jonction et de l'ARV qui a géré la buvette de la Pointe de la Jonction ces derniers étés.

L'audition du bureau d'architectes Müller Sigrist AG est refusée par 11 voix contre (3 Ve, 1 S, 2 PDC, 2 R et 3 L), 1 pour (1 UDC) et 2 abstentions (2 MCG).

L'audition du DIME est refusée par 10 contre (3 Ve, 2 PDC, 2 R et 3 L), 3 pour (2 MCG et 1 UDC) et 1 abstention (1 S).

L'audition des TPG est acceptée par 7 pour (3 Ve, 1 R, 1 UDC et 2 MCG), 6 contre (2 PDC, 1 R et 3 L) et 1 abstention (1 S).

L'audition conjointe du Forum Pointe de la Jonction et de l'ARV est refusée par 7 voix contre (2 PDC, 2 R et 3 L), 6 pour (1 S, 3 Ve et 2 MCG) et 1 abstention (1 UDC).

Un député L souligne qu'il n'entrera pas en matière, car l'audition des TPG pourrait donner des éléments qui pourraient faire reconsidérer la position de ce jour. Sinon, il ne voit pas le sens de faire des auditions. Celles-ci se font avant le vote d'entrée en matière. Pour d'autres députés, toutes les commissions ne travaillent pas de la même manière. Il semble pourtant que la pratique est de faire l'entrée en matière et, après, les auditions, mais il y a une pratique différente dans certaines commissions.

Un député UDC se montre agacé ; il ne sait pas si le PLR a des choses à cacher et veut absolument faire passer son PL, alors que la majorité des auditions ont été refusées. Si l'entrée en matière devrait être votée ce soir, il s'abstiendrait. Quant au vote final, il est sceptique par rapport à certaines positions de certains groupes. Il se demande si cela vaut la peine d'auditionner les TPG. Il serait peut-être préférable de refuser l'entrée en matière et que l'on

viennaise avec des explications un peu plus plausibles que celles présentées jusqu'ici.

Un député PDC rappelle qu'il existe deux pratiques, pas forcément en fonction de la couleur des projets. Il ne voit pas ce que les TPG vont apporter de plus pour nourrir le débat et il est donc favorable à voter l'entrée en matière de ce PL.

Un député UDC demande donc un vote sur le principe de voter l'entrée en matière. Le principe du vote d'entrée en matière est accepté par 8 pour (3 Ve, 1 PDC, 2 R, 1 L et 1 MCG) et 5 contre (1 S, 1 PDC, 2 L et 1 UDC).

L'entrée en matière est quant à elle acceptée par 12 pour (1 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L et 1 MCG) et 1 abstention (1 UDC).

Un député MCG a quitté la séance prématurément, ce qui explique les différences de nombres. Au vu de cet élément et des échanges entre députés, il est décidé de remettre aux voix l'audition du DIME qui est acceptée par 9 pour (2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC et 1 MCG), 3 contre (3 Ve) et 1 abstention (1 S).

2. Reprise des travaux dès 2014

2.1. Audition de M. Antonio Hodgers, conseiller d'Etat chargé du département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE), accompagné de MM. Fabio Dubs, chef de projet à l'office de l'urbanisme, et Pierre Alain Girard, secrétaire général adjoint, et de M^{me} Anne Vuichard, direction du développement urbain – rive gauche, DALE, ainsi que de M. David Favre, secrétaire général adjoint, département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA)

Lors de la séance de la Commission des travaux du 11 mars 2014, M. Girard propose de faire un point de situation afin d'expliquer pourquoi ce projet a été mis de côté par le Conseil d'Etat.

M. Dubs rappelle que le présent PL cherche à étudier l'aménagement de la Pointe de la Jonction, en voulant prendre en compte le dépôt des TPG, ce qui n'était pas le cas dans les études précédentes. En 2005, le Conseil d'Etat a manifesté la volonté de valoriser le site de la Pointe de la Jonction à travers un projet d'urbanisme et en 2010, il a décidé de donner un mandat à trois départements, soit au département chargé des transports, afin de libérer le site en délocalisant le couvert à bus et la halle de maintenance ; au département chargé de l'urbanisme, afin qu'il organise un projet d'aménagement, sous la forme d'un concours de mandats d'études parallèle ; et, enfin, au DIP, dans le but d'élaborer un projet réunissant l'université et les hautes écoles, afin d'installer un pôle scientifique consacré aux neurosciences. C'est ainsi qu'en novembre 2011, le Conseil d'Etat a présenté à la presse le projet « La Nouvelle

Jonction – arts, neurosciences et cité ». Ce dernier comportait un programme à partir duquel l'office de l'urbanisme devait mettre en place un concours visant à tester la capacité d'accueil du site quant au programme prévu par l'université et les hautes écoles, ainsi qu'à implanter un certain nombre de logements pour étudiants. En 2012, le projet a été mis en suspens, suite à une décision du Conseil d'Etat qui soulignait que d'autres grands projets, inscrits dans le plan directeur cantonal, étaient à mettre en priorité.

M. Favre souligne qu'il s'agit d'un travail de longue haleine qui vise, en premier lieu, à sortir les bus TPG de la Pointe de la Jonction ; il convient de reconnaître qu'il s'agit toutefois d'un site idéal pour ces véhicules. Les TPG bénéficient d'un droit de superficie jusqu'en 2038, mais celui-ci peut être cependant dénoncé par le Conseil d'Etat, moyennant une solution alternative. Dans le contexte des études relatives à la délocalisation des dépôts TPG, une quinzaine de sites ont été analysés, mais au final la Pointe de la Jonction restait la meilleure option. Les coûts d'exploitation d'un dépôt TPG éloigné peuvent rapidement être fort conséquents, notamment à cause du phénomène de « haut-le-pied », c'est-à-dire la circulation d'un véhicule sans passagers, devant rejoindre le réseau.

En plus du dépôt d'En Chardon, dont les travaux se termineront en principe en 2018, et malgré son coût élevé, un autre dépôt est nécessaire. M. Favre précise néanmoins que ce site abritera 130 bus et 70 trams. Si l'on cherche vraiment à débarrasser la Pointe, il faut s'attaquer également à la halle de maintenance, occupée actuellement par un grand nombre de trolleybus. Le site de Château-Bloch, figurant dans le plan directeur cantonal, où se trouvent actuellement des jardins familiaux, a été étudié dans le but de créer un lieu multifonction, tout en maintenant les jardins familiaux. Un autre projet a également été étudié sur le terrain du stand de tir de Saint-Georges, sur la commune de Lancy. La Société de l'Arquebuse a accepté d'étudier la possibilité de trouver un autre lieu pour le stand de tir. Ce changement de lieu s'est avéré toutefois très complexe, raison pour laquelle le projet a été mis en pause. Un autre projet visant à maintenir le stand de tir, tout en construisant un dépôt en dessous de celui-ci, a été étudié, puis finalement gelé par le Conseil d'Etat.

En résumé, M. Favre indique que tous les projets ont finalement été gelés, indépendamment de leur qualité. Il souligne que les estimations de coûts pour créer un nouveau dépôt TPG s'élevaient à un montant oscillant entre 200 et 300 millions, quels que soient les changements prévus. Il indique par ailleurs que les TPG s'engagent, dès l'ouverture d'En Chardon, à quitter le couvert de la Pointe de la Jonction, mais cependant pas le dépôt de maintenance. Ce dépôt doit être encore amorti à hauteur de 16 millions. Il souligne enfin que le projet

de loi vise donc à étudier la faisabilité d'un projet incluant des logements, tout en gardant les fonctionnalités des dépôts insérés dans le tissu urbain, ce qui est, selon lui, à prendre en compte, vu le coût élevé du déplacement d'un dépôt TPG.

2.2. *Questions des député-e-s et gel des travaux de la commission*

Un député UDC désire savoir si le pôle de neuroscience dont on parle est celui qui va se faire sur le site de Merck Serono. Concernant les 16 millions restant à amortir, il souhaite savoir en combien d'années se fera l'amortissement du dépôt de la Jonction. M. Favre répond à la première question par l'affirmative et explique que l'amortissement du centre de maintenance doit être fait sur une durée de seize ans.

Pour faire suite aux questions restées en suspens, M. Dubs indique que l'ensemble du terrain appartient à l'Etat, hormis le sentier. Un député d'EAG précise que la Ville de Genève a récemment racheté le sentier en bordure du Rhône. Concernant d'éventuels surcoûts, liés à la construction de logements sur le dépôt, M. Dubs indique qu'il convient de commencer par une étude de faisabilité avant d'entamer une étude d'aménagement, afin d'évaluer ce type de coûts.

Un député PLR rappelle que, lors du projet d'En Chardon, le département avait insisté sur le fait qu'il fallait absolument quitter la Pointe de la Jonction. La pression mise à l'époque sur le groupe PLR était donc injustifiée. Il considère toutefois qu'un projet de loi concernant la Pointe est nécessaire, car ce site ne peut être laissé dans son état actuel. Il croit comprendre que le DALE accueille favorablement ce projet de loi, ce qui le satisfait.

Pour M. Hodgers, l'enjeu principal d'En Chardon n'était pas, en premier lieu, de libérer la Pointe de la Jonction, mais plutôt de ranger les véhicules TPG achetés, à mettre prochainement en circulation. Il a suivi, comme tout le monde, les aléas de la Pointe de la Jonction et considère qu'il faut aujourd'hui avancer. Il est toutefois prématuré de voter un crédit de 500 000 F pour étudier le projet. Il souligne être venu à la Commission des travaux pour prendre la température. Le Conseil d'Etat va pouvoir prochainement présenter quelque chose de plus concret, s'il y a une vraie volonté politique d'aller de l'avant.

Ce même député PLR s'étonne de devoir voter ce crédit de 500 000 F pour réaliser une pré-étude. Il considère que les ressources existent en interne et qu'il y a assez de fonctionnaires qui pourraient se pencher sur le dossier. Il estime que l'on pourrait donc peut-être amender le projet de loi pour fixer un montant plus faible, si la question est véritablement de donner une impulsion politique.

M. Girard souligne que ce sera techniquement un crédit de fonctionnement et non un crédit d'investissement. Ce projet de loi donne une priorisation au Conseil d'Etat pour étudier ce projet plutôt qu'un autre. Ce député fait remarquer quant à lui qu'un projet de loi est plus contraignant qu'une motion et permet d'avancer plus rapidement.

M. Hodgers estime pour sa part qu'il n'y a pas beaucoup de marge de manœuvre, compte tenu du budget de l'Etat, mais il considère qu'il faut aller de l'avant. Il ajoute qu'il a reçu des projets citoyens pour des logements ou encore des parcs. Il indique que si le Grand Conseil demande, à l'aide d'une motion, au Conseil d'Etat d'étudier le projet, il le fera très volontiers.

M. Favre relève que l'on avait montré, par le passé, qu'il convenait de construire d'emblée un dépôt de deux étages et non un seul, compte tenu de la complexité de trouver un site adéquat. Il estime que le développement des TPG peut être assuré sereinement jusqu'à 2030, sans remettre nécessairement l'ouvrage sur le métier.

Pour un député d'EAG, il faudrait également procéder à la dépollution du site de l'Usine Kugler, une activité fort coûteuse. Il considère qu'il convient d'attendre l'année 2030, le temps que les TPG s'en aillent, car il estime que, dans ce secteur, l'on est actuellement bloqué. Il rappelle en outre qu'il avait rédigé une motion il y a dix ans, acceptée à l'unanimité, alors qu'il était président de la Commission des travaux, afin de faire évoluer le secteur. Il constate cependant que rien n'a bougé.

Une députée PLR désire savoir ce que le département pourrait faire avec cette enveloppe de 500 000 F et qui se chargerait des études. M. Hodgers explique que le département travaille de plus en plus à travers le système des concours. Comme ce projet a été suspendu, il n'y a actuellement pas d'activité sur ce dossier au sein du département, mais l'on peut tout imaginer, une fois que l'on a décidé clairement que l'on va avancer. Il constate que ce projet de loi existe et souligne qu'il convient maintenant d'éclaircir certains fondamentaux avant de donner des mandats.

Un autre député PLR observe qu'une étude de faisabilité n'est pas la même chose qu'un crédit d'étude. La première ne coûterait que quelques dizaines de milliers de francs. L'avantage de ce type d'étude est de s'assurer qu'un projet est bel et bien viable. Le concours pourrait constituer une deuxième étape sur la base de la faisabilité du projet. Il propose donc de geler le projet afin de laisser au Conseil d'Etat le temps d'étudier la question de la faisabilité. Enfin, il désire que l'on auditionne les TPG, comme la Commission des travaux l'avait prévu.

M. Favre considère que l'audition des TPG n'est pas forcément nécessaire à ce stade, d'autant plus que, selon lui, les TPG ne s'opposent pas au projet, tant que l'on trouve une solution qui ne perturbe pas leurs activités. Un député PLR estime également que l'audition des TPG n'est pas nécessaire.

M. Hodgers propose que la commission vote une motion de commission afin de donner un signal politique clair ou alors qu'il s'engage à étudier la faisabilité du projet, dans un délai de six mois.

Une députée socialiste résume la situation et souligne qu'il est important de parler du dépôt de maintenance des TPG et qu'il est essentiel de développer l'habitat coopératif. Elle considère par ailleurs que l'extrême Pointe de la Jonction doit rester accessible à la population, compte tenu de la densification du quartier. Il est important de voir ce qui peut se faire, au niveau géologique, et si la cohabitation TPG / habitat est possible. Il convient donc pour le moment de geler le projet.

Le gel du projet de loi PL 11175 dans l'attente d'une étude de faisabilité est accepté à l'unanimité, soit par 13 pour (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC, 1 Ve et 2 S), 0 contre et 0 abstention, lors de la séance du 11 mars 2014.

3. Proposition du DALE pour la Pointe de la Jonction

3.1. Audition de M. Antonio Hodgers, conseiller d'Etat chargé du DALE, accompagné de M^{me} Anne Vuichard, cheffe de service à la direction du développement urbain de la rive gauche (DDU-RG), et de M. Pascal Michel, chef de projet à la DDU-RG

Lors de la séance du 27 janvier 2015, M. Hodgers rappelle que la question de l'aménagement du site de la Pointe a été soulevée il y a quelques mois. Du point de vue urbanistique, cet endroit est exceptionnel. Par rapport au projet prévu ces dernières années, une modification majeure intervient : le dépôt TPG devrait rester sur place, ce qui contraint le site de manière assez importante.

Le DALE a travaillé sur plusieurs variantes, avec une question qui reste ouverte : ce site exceptionnel doit-il accueillir des logements, ou une infrastructure culturelle pourrait-elle trouver une place valorisée et valorisante ? Bien que cette question ne figure pas dans l'étude, il faudra se la poser par la suite. Si on regarde ailleurs en Europe, la tendance est de valoriser les lieux publics et les lieux de vie.

M. Michel rappelle le contexte. Il s'agit d'une priorisation des grands projets par le Conseil d'Etat, avec abandon du site de la Jonction comme site prioritaire pour un grand projet. Un déplacement de la partie du dépôt de la Pointe de la Jonction est prévu en 2018 ; il s'agit du dépôt « Jonction II ». Une

libération de « Jonction I » est hypothétique à moyen terme, notamment pour des questions de financement, mais aussi pour des questions de logiques d'entreprises (les TPG militent pour un dépôt en centre-ville). Le Conseil d'Etat a confirmé la non-résiliation anticipée du droit de superficie qui court jusqu'en 2038.

Il mentionne également une motion déposée en juin 2014 demandant la création d'un parc public à la Pointe de la Jonction, qui devra faire l'objet d'un concours d'architecte-paysagiste. Les trois objectifs de l'étude mandatée il y a un peu plus de six mois visaient à vérifier la faisabilité des constructions des superstructures liées à la halle au sol, à effectuer une étude préliminaire (qui n'est pas développée sur un projet concret, bien que plusieurs variantes soient proposées) et à analyser les contraintes techniques et d'aménagement. Il existe des contraintes en termes de mobilité et de nuisances sonores ; une analyse globale de celles-ci a été menée. En lien avec la motion, un volet « espace public » (parc) a été joint à l'étude.

Afin de réaliser cette étude, un groupe de travail regroupant la mobilité, l'environnement, le paysage et la construction a été réuni. Différentes consultations ont été effectuées en cours d'étude et se poursuivent, notamment auprès du service de l'urbanisme de la Ville de Genève, de l'office du patrimoine et des sites et des TPG. Une partie du site est déjà en zone de verdure. Le dépôt s'appelle « Jonction II » et est couvert, bien qu'il ne soit pas entièrement fermé. Il se trouve en zone ordinaire 3 et appartient à l'Etat de Genève. Le cheminement et la promenade autour appartenant à la Ville de Genève, il existe une opportunité en termes fonciers de faire quelque chose de ce site. Actuellement, on peut relever différentes utilisations de ce site et une certaine mixité, comme par exemple des locaux pour l'enseignement ou un EMS. Se développe également un rôle d'animation culturel et artistique dans ce quartier.

Concernant la faisabilité technique, au niveau géologique, le sol est très bon et adéquat pour supporter une charge importante. Il est compact et résiste à la compression simple. A priori, la pollution semble assez limitée. Des diagnostics du reste du périmètre (notamment en dessous de la halle existante) ont été conduits. Suite à la consultation de différents documents d'archives d'entreprises ayant occupé le site et à une visite sur place, il n'y a pas de pollution connue à ce jour. La nappe phréatique mesure 4 mètres, ce qui crée une contrainte si un parking est construit. Le risque d'inondation est de faible à résiduel au niveau de la halle ; il est plus important du côté de la zone de verdure, soit de la partie non constructible. Une simple mesure de protection suffit à résoudre la problématique. Au niveau des toxiques des bâtiments, ceux-ci sont sains en termes d'usage. Des précautions sont à prendre en cas de

transformation ou de démolition de l'Usine Kugler. Il faudrait faire un diagnostic complet et un surcoût serait engendré ; la problématique de l'amiante est importante en cas de démolition et reconstruction.

Au niveau de la géothermie, $\frac{2}{3}$ des besoins futurs sont couverts pour un développement avec une solution de géothermie ou d'hydrothermie et 100% sont couverts si les bâtiments ont une très haute performance énergétique. Concernant les contraintes, au sujet des nuisances sonores, les valeurs limites sont globalement respectées, y compris avec un développement en superstructure. Des calculs plus fins devront toutefois être conduits, ceux-ci ayant été effectués sans considérer qu'une partie du trafic des bus ne sera plus sur le site de la Jonction à cause de « En Chardon ». Une vérification du droit des accès au parking est nécessaire. En termes de rayonnement ionisant, les lignes TPG ne sont pas concernées par l'Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI). Les logements devront respecter une distance de 9,5 mètres à 11 mètres par rapport au transformateur qui se trouve au sous-sol, côté Rhône. Ce n'est donc pas une contrainte majeure. Au sujet de la mobilité et du stationnement, le site et son carrefour sont en impasse. Il n'y a pas de contrainte majeure. Le développement de 200 logements serait une augmentation assez mineure sur le réseau (1%) et d'un véhicule de plus sur le site, aux feux, aux heures de pointe, ce qui est gérable. Un développement est possible, malgré la capacité limitée du carrefour. Un stationnement en sous-sol est techniquement envisageable.

Du point de vue patrimonial, le bâtiment de l'horloge est à préserver (inscrit sur la liste du service des monuments et des sites). Il faut évaluer la valeur patrimoniale de la station de lavage. Ce complément d'étude sera à faire ultérieurement.

S'agissant des contraintes liées à la halle des TPG, la halle a une structure métallique sur l'entier de l'emprise en sol, mis à part un bâtiment de maçonnerie servant de local administratif et technique au TPG. Cette structure métallique impose un système structurel nouveau en cas de construction. Elle implique de grandes structures au sein de la halle de stationnement, ce qui a forcément un impact sur la valeur des TPG. La toiture actuelle n'offre pas de résistance supplémentaire et est construite pour tenir elle-même. On ne peut pas imaginer des aménagements sur la toiture en l'état actuel.

Pour les besoins des TPG, la capacité de stockage actuelle doit être maintenue (environ 130 bus sont stationnés à l'intérieur). On veut garder le fonctionnement de la halle (entrée et sortie des bus sur la jonction). Le bâtiment technique et administratif pourrait être localisé ailleurs. La station de lavage souffre de vieillissement accéléré, si bien que l'entreprise serait prête à la faire disparaître pour potentiellement la localiser dans la halle existante. Ainsi, sur

les contraintes techniques de la halle, il n'y a rien de particulièrement réhibitoire.

Au niveau des potentiels constructibles uniquement au-dessus de la halle, trois variantes sont possibles. La première propose le développement de 100 à 180 logements et la deuxième, une solution intermédiaire de 260 logements. La troisième offre une rampe maximale de 510 logements avec des problèmes de densité excessive par rapport au site et ses qualités, ainsi que de stationnement et de mobilité. La problématique dans l'analyse de la faisabilité est que, de toute façon, il y aura un impact moyen/important lors de la phase de chantier, même avec les variantes minimales, qu'il faudra évaluer avec l'entreprise. La capacité de stockage sera atteinte.

L'une des variantes minimales propose le développement d'un bâtiment du côté de la rue Emile-Nicolet et la suppression de l'entier du couloir de bus ; il faudra positionner le contre-rampement dans la halle. Une partie de l'entretien devra être revue ou réorganisée. Les impacts sont de plus en plus importants au regard du potentiel de logements. Plus il y a de logements, plus l'impact sur ce qui est en dessous est considérable. L'impact de la structure est très lourd si le local administratif déménage. Une autre problématique est celle de la question des surcoûts liés au développement. Sur la base du travail de variantes, le surcoût lié au renforcement de la halle et des différentes dalles permettant d'accéder au logement a été estimé entre 7 et 53 millions de francs au minimum, sans compter les coûts de modification des installations des TPG. Les coûts supplémentaires de techniques de construction en superstructure n'ont pas été non plus pris en compte (il y aura des questions de vibration et de solution technique à trouver). Le projet zurichois de la « Kalkbreite » a été estimé que ses coûts de construction ont doublé par rapport au projet normal.

La dernière problématique est celle de la qualité architecturale et urbaine. Il s'agit de l'aménagement et de l'accessibilité de la toiture, ainsi que de l'avenue de la Jonction. Connaissant la qualité du site et dans une perspective éventuelle, on se trouve sur une ambiance et un devant relativement peu qualifié et peu intéressant pour la mobilité douce, à cause de la sortie du bus. La rupture de gabarit est une question importante. La plupart des variantes ont six niveaux, afin d'arriver à la limite de gabarit ordinaire. Dans l'exemple de la « Kalkbreite », le travail a été fait sur la façade urbaine (et non pas industrielle, comme elle l'est aujourd'hui, ce qui est un élément à considérer). La toiture est accessible au grand public et a été aménagée avec une place de jeu.

Sur la question de l'espace public, les qualités paysagères sont exceptionnelles et les qualités environnementales intéressantes, car on se trouve sur deux cours d'eau. Lorsque l'on parcourt le site de la Jonction, le site

urbain devient de plus en plus naturel et paysager. Les paysagistes ont relevé qu'une importante requalification de l'avenue de la Jonction pourrait être amenée, avec la possibilité d'un parc public. Le diagnostic des espaces publics est assez complet. Le site sera libéré par les TPG en 2018. L'usine de lavage permet de requalifier le devant de la halle. Le potentiel espace public de l'usine de lavage est intéressant. L'axe routier est à séquencer et à adapter aux piétons. Il faut requalifier les espaces verts et la promenade.

Les principes communs des trois scénarios d'intervention sont le maintien de l'Usine Kugler, avec sa transformation et un nouveau rôle à évaluer. L'ensemble est perçu comme très intéressant. On se trouve dans un élément qui peut alimenter un futur parc public, en lieu et place de la halle de Jonction II. Les principes distinctifs sont l'ampleur des espaces publics et la requalification de l'avenue de la Jonction. On a une requalification de l'espace public plus minérale, le principe de façade urbaine ou des activités le long de l'avenue de la jonction, dans la variante minimale. Cette activité implique la sortie du bus sur la rue Emile-Nicolet. L'accès à la toiture est prévu avec un impact financier et sur la halle qui est important.

Pour conclure, le caractère du site est exceptionnel, ce qui exige de la qualité. Si les commissaires ont la volonté de développer et poursuivre avec ce projet, il faudra organiser un concours, à l'exemple de la « Kalkbreite ». Au niveau de la qualification, il faudra reconsidérer certaines opportunités : il n'est pas possible de faire à la fois un parc public et un équipement public, comme prévu par le plan directeur cantonal et communal. La suite de l'étude et du développement implique une pratique de financement des surcoûts : est-ce que l'entier du surcoût sera absorbé par le logement ? Dans ce cas, il faut reconsidérer le type de logement que l'on peut faire sur ce site.

Selon l'office du logement, ce n'est pas compatible avec du logement social ; on aura probablement une propriété par étage (PPE). Ensuite, il y a la problématique de la valorisation des terrains de l'Etat. Différentes solutions techniques sont à définir en collaboration avec les TPG, comme des adaptations internes ou une optimisation des infrastructures. Ceux-ci peuvent envisager une relocalisation temporaire de leur activité sur le site de Jonction II, qui sera libéré en 2018. Il faut étudier ces options et vérifier avec l'entreprise. Il y a un historique de concertation sur le site, notamment sur le forum de la Pointe de la Jonction, à garder à l'esprit si on va de l'avant sur le projet.

M. Hodgers souligne encore l'exigence de qualité. Ce site est exceptionnel. Il est un peu « gâché » par l'utilisation industrielle des TPG, bien qu'il soit nécessaire pour cette entreprise de rester à cet endroit. Si on veut faire quelque chose, il faut le faire bien. Un autre élément sous-jacent à cette proposition de

construire est que les TPG bénéficient d'un droit de superficie jusqu'en 2038. Si on construit ou reconstruit sur leur dépôt, cela signifie qu'on décide de maintenir celui-ci en centre-ville. Cette politique a des implications de longue durée.

3.2. *Questions des député-e-s*

Un député UDC demande si le site de l'Usine Kugler est pollué et si un désamiantage est envisagé et si les coûts inhérents à cette opération ont été estimés. M. Michel confirme que le site et le sol sont pollués. Dans le cadre de l'étude, un diagnostic des autres parcelles a été réalisé (en regardant l'historique des entreprises, etc.). La conclusion est qu'à priori le risque de pollution est faible. Concernant le désamiantage, il n'a pas de chiffre précis. Il faut compter au minimum un surcoût de 1 200 000 F pour désamianter l'Usine Kugler.

A la question de ce même député qui se demande s'il faut travailler sur le site de l'Usine Kugler, M. Michel acquiesce. Les mesures à prendre seront évaluées dans le cadre du diagnostic. On laisse l'Usine Kugler en l'état dans les scénarios étudiés, mais il est prévu qu'un équipement anime le quartier.

Suite à une autre interrogation de ce député, M. Michel précise que la nappe phréatique n'est pas contraignante si on ne construit pas plus d'un niveau au sous-sol. Enfin, concernant la problématique du stationnement et des parkings, M. Michel souligne que le règlement concernant la circulation et le stationnement des véhicules sur les terrains privés (RCSV) prévoit une demi-place par 100 m² de logement. Il faut limiter l'activité des TPG afin de créer un parking pour loger des futurs habitants, voire relocaliser certaines places actuelles. Les chauffeurs des TPG disposent de certaines places en surface, qui pourraient être en sous-sol, afin de requalifier également l'espace public extérieur.

Pour le logement, M. Hodgers relève que les différentes variantes portaient moins sur le gabarit que sur la densification à l'intérieur du périmètre. La dernière variante, proposant 510 logements, serait très resserrée. Pour ce député toujours, il faudrait faire mieux au niveau du logement. Il demande encore si la base nautique sera maintenue ou déplacée. M. Michel répond que ce sera aux projets futurs de régler cette question. A priori, le club de kayak peut animer le parc. Concernant le potentiel de logement, il est lié aux contraintes actuelles de construction en superstructure.

Un deuxième député UDC évoque la mobilité et la requalification de l'avenue de la Jonction. Actuellement, le bus sort par le quai des Arénières. Il se demande s'il est prévu de requalifier cette partie. M. Michel répond que la

mobilité n'étant pas problématique, ce n'est pas prévu. A terme, il y aura moins de bus et de trolleybus sur la Jonction. On arrive à les « absorber » avec l'avenue de Jonction, dont le ratio de stationnement est de 0,5 par logement. Cela ne pose pas de problème particulier

Concernant Kugler, ce député demande si la partie perpendiculaire, où se trouve le journal Le Courrier, fait partie du bâtiment ou est une annexe. Il lui est répondu que c'est une annexe. Elle est prévue dans certaines variantes et supprimée dans les variantes maximales. La variante de 260 logements prévoit une démolition du bâtiment où se trouve Le Courrier et une reconstruction. A la question de savoir s'il a été pris contact avec ce dernier, il est répondu par la négative.

Ce député s'interroge encore sur les intentions des TPG pour rester sur le site. Pour des raisons de rentabilité et de limitation des trajets à vide, les TPG souhaitent rester en centre-ville. Ils ont une exigence, qui est de maintenir la capacité de stockage actuel et le fonctionnement du site. Il est enfin souligné que le site de Jonction II est un parc dans toutes les variantes. Ce député trouve surprenant de vouloir faire un parc à cet endroit, car le Bois-de-la-Bâtie se trouve en face de ce lieu. M. Michel explique que la zone prévoit un parc qui correspond à un besoin d'espace public sur le quartier de la Jonction. Si on crée du logement supplémentaire, cet espace n'est pas considérable en termes d'ampleur. Il explique avoir considéré un parc du même ordre de grandeur que celui d'Uni Mail, qui est donc plutôt un parc de quartier, alors que le site a un usage plus régional, avec notamment la possibilité de baignade l'été. L'idée de confirmer la zone de verdure provient du besoin d'espace public.

A la question de savoir si la Pointe est en zone inondable ou de verdure, M. Michel répond qu'elle est en zone de verdure, mais qu'il y a un risque d'inondation. La Pointe n'est pas classée en zone inondable en tant que telle. M^{me} Vuichard remarque encore que la zone de verdure est prévue dans le plan directeur cantonal et communal.

Un député PLR remarque que, si les TPG n'étaient pas présents sur ce site, cet endroit serait extraordinaire. L'environnement est selon lui très laid, d'où l'idée de faire du logement. Pour M. Michel, c'est une question de qualité qui peut être résolue. Si on reprend le projet zurichois de la « Kalkbreite », on trouve un dépôt de tram. C'est donc possible, mais cela implique un investissement exigeant.

Pour M. Hodgers, un parc serait vraiment un plus pour le quartier, comme pour la population genevoise. La combinaison du minéral avec le naturel est un classique. L'Usine Kugler est une valeur patrimoniale certaine, qui pourrait être un lien venant animer cette Pointe. M. Hodgers opérerait plutôt pour le

projet de logement à 260, car avec celui à 560, on assiste à un bourrage. Quelques logements sont toujours bons à prendre, mais il s'agit surtout de la requalification d'un site. Il faut regarder sous une dimension urbanistique plutôt que de logement.

A la question de ce même député de savoir qui va construire la version à 260 logements, M. Hodgers répond qu'on se trouve sur le terrain des TPG et de l'Etat de Genève. On est en zone ordinaire 3. Vu les coûts, on devrait aller vers une action de promotion avec un montage financier pour les absorber. Le défi consiste plus en un montage financier que du point de vue du projet urbain. Il n'y aura peut-être pas 600 logements, mais tout le site de la Pointe sera requalifié. La station de lavage est enlevée. M. Hodgers se veut assez enthousiaste.

Un député MCG revient sur le projet zurichois de la « Kalkbreite » et explique qu'il s'agit d'un usage social à très bas prix de logements au-dessus du dépôt tram. C'est un vrai écoquartier où les habitants bénéficient d'un logement à bas prix, car ils promettent de ne pas acheter de voiture (sinon, c'est une clause de résiliation du bail). Cela ne sera pas le cas à la Jonction. Il craint que la PPE soit inabordable, car il faudra financer la modification des TPG et la création du logement.

Un député Vert rappelle que les plans directeurs cantonal et communal prévoient une zone de verdure. Il est établi que la Pointe deviendra un parc public et il trouverait étrange de revenir en arrière. Le quartier se situe au centre-ville. M. Hodgers informe qu'il est disposé à approfondir des variantes, si la Commission des travaux le souhaite. Il trouve positif de réfléchir à l'aménagement de cette Pointe. Il faut avoir une vision plus urbanistique que de production pure de logements, car le site ne s'y prête pas et pour ne pas « figer » définitivement, pendant un siècle, le dépôt des TPG. Cela dépend de la quantité de logements construits sur le dépôt et de la Façon dont le montage est fait.

Pour un député PLR, tout est lié à l'avenir du dépôt des TPG. Tant qu'il n'y a pas de réponse claire, il se dit emprunté pour se prononcer pour ou contre une étude. Si on nous dit que les TPG seront présents pendant 100 ans, et que, pour des questions de rendement et de rentabilité, il n'existe pas de meilleur site, on pourrait entrer en matière. Il faudrait être clair sur ce que peuvent faire les TPG à moyen terme, afin de savoir si on peut construire ou pas. Si les TPG restent à cet endroit, en termes de paysage, quoi qu'il arrive, c'est plutôt laid et les nuisances ne vont pas rendre la Pointe de la Jonction très attirante. M. Hodgers répond que le projet de loi part du principe zurichois, qui montre que c'est beau. Il ne faut pas partir du principe que ce ne sera que laid, sinon on ne donne pas envie d'étudier. Le dépôt des TPG va rester ici jusqu'à la fin

des années 30. Tout déménagement anticipé des TPG était beaucoup trop cher, ce qui fait que le précédent Conseil d'Etat l'a refusé. Il faut donc partir du postulat que les TPG resteront. Là-dessus s'est greffée cette idée du projet de loi, qui n'empêche pas une certaine densification et construction. Le volume de logements n'est pas si élevé. Il y a des grands projets et périmètres, mais pas tous ne peuvent offrir un tel potentiel. Il trouve celui-ci suffisamment intéressant pour qu'on creuse.

Ce même député remarque que le postulat n'est pas uniquement de se dire que les TPG seront présents sur le site jusqu'en 2030, car, si on construit dessus, ce sera jusqu'au prochain siècle. M. Hodgers souligne une nouvelle fois que les TPG veulent rester à cet endroit, car un transporteur a toujours intérêt à être le plus près possible du lieu de distribution, afin d'éviter que les bus viennent compenser la distance. Il ne sait pas si un autre dépôt est possible. Ce n'est pas aux TPG de faire cet arbitrage politique.

Un député socialiste remarque que le choix politique à faire aura des répercussions sur 100 ans. Il y a un choix politique très clair à faire, d'autant plus qu'il faut prendre en considération la pollution de la ville. Est-ce judicieux d'avoir un dépôt de tram à l'hypercentre ? Est-ce que la réponse devrait prendre en compte le besoin logistique et de transport public dans 50 ou 30 ans ? Ce dépôt de la Jonction reste petit. Est-ce que le jeu en vaut vraiment la chandelle ? Il faut une mini-étude. Les TPG diraient que c'est ce qui leur convient en l'état actuel, mais il faut projeter ce que les TPG vont devenir par rapport au besoin de l'agglomération.

M. Hodgers partage cette analyse. Il vaudrait mieux entendre l'Etat de Genève que les TPG. L'autorité planificatrice, soit le DETA, pourra dire quel sera le volume en 2030. Cette option n'est pas absurde, mais le Conseil d'Etat y avait renoncé pour des raisons budgétaires.

3.3. Poursuite des travaux

L'audition conjointe des TPG et du DETA est acceptée à l'unanimité, soit par 13 pour (2 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC et 3 MCG).

L'audition de la Ville de Genève est acceptée par 12 pour (2 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC et 3 MCG) et 1 contre (1 Ve).

4. De nouvelles auditions autour des enjeux des différents acteurs

4.1. Audition conjointe du DETA et des TPG

Audition de M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat chargé du DETA, de M. David Favre, secrétaire général adjoint, DETA, de M^{me} Anita Frei, présidente des TPG, et de M. Pascal Ganty, directeur infrastructures & bâtiments des TPG

Lors de la séance du 3 février 2015, M^{me} Frei rappelle que les TPG ont un dépôt et un centre de maintenance à la Pointe de la Jonction. La décision prise par le Conseil d'Etat, il y a quelques années, était que les TPG devaient libérer le dépôt et donc quitter l'extrême pointe, ce qui a conduit à l'agrandissement du projet d'En Chardon, qui ne devait au départ être construit que pour les trams. Les TPG libéreront donc l'extrême pointe en 2019.

Concernant le site de maintenance, il a fait l'objet de diverses discussions sur la réaffectation de la Pointe pour divers projets qui n'ont finalement pas donné de suite. M^{me} Frei souligne que les TPG ont reçu un courrier du Conseil d'Etat indiquant que les TPG pouvaient conserver ce centre de maintenance jusqu'à fin 2038. Les TPG fonctionnent donc avec le dépôt de la Jonction, celui du Bachet et celui d'En Chardon, actuellement en construction. Des études se poursuivent pour un quatrième site, afin de répondre au développement des transports publics, notamment la mise en service du futur RER.

M. Ganty explique que des études ont été engagées en 2009 pour identifier des sites pour la délocalisation du site de la Pointe de la Jonction et qu'elles ont conduit à se concentrer sur deux d'entre eux en particulier, le stand de tir de St-Georges et les jardins familiaux de Château-Bloch. Ces deux projets sont pour le moment gelés car le développement du réseau ne nécessite pas la construction immédiate d'un nouveau dépôt. Il relève par ailleurs que la suppression du site de la Pointe de la Jonction avait été envisagée car l'on considérait à l'époque qu'il était trop compliqué de maintenir l'activité des TPG pendant les travaux de construction à cet endroit.

Concernant le présent projet de loi, il est concevable de faire cohabiter des activités de transports collectifs avec des logements ou de l'industrie. Cependant M. Ganty souligne, en sa qualité d'exploitant, que l'emplacement central du site présente un intérêt économique fort pour les TPG. Il est donc important de pouvoir maintenir les TPG à cet endroit, d'où l'importance de l'étude de faisabilité visant à concilier les transports publics avec les autres activités.

M^{me} Frei ajoute que l'étude montre la compatibilité entre une activité d'entretien de véhicules et le logement. L'intérêt des TPG est donc de

maintenir ce site central, qui évite de multiplier les parcours à vide sur de longues distances.

A cet égard, M. Ganty indique qu'une étude de 2009 avait calculé le coût des haut-le-pied par année, si le site était délocalisé dans le quart-de-camembert, près du Bachet-de-Pesay, ce qui aurait donc occasionné des coûts supplémentaires de 4,5 millions de francs par année, sans compter les 2,5 millions pour l'infrastructure des lignes de contact permettant de faire venir les trolleybus de la Jonction jusqu'à cet emplacement. Cette étude permet donc de prouver l'importance du maintien du site de la Pointe de la Jonction.

M. Barthassat relève que, s'il existe une nécessité pour les TPG de rester sur la Pointe, cela est possible. Il observe que l'on pourrait par exemple construire au-dessus du dépôt des TPG.

M^{me} Frei souligne que le DALE considère l'activité des TPG en l'état actuel ; elle affirme que cela peut toutefois changer et que l'on doit aussi envisager d'autres modes d'entrée et de sortie de véhicules. Les moments les plus délicats de la journée sont le matin et la nuit, lorsque tous les véhicules sortent ou rentrent dans le dépôt. Cette situation n'est pas optimale avec un seul axe d'entrée et de sortie, l'avenue de la Jonction.

4.2. Questions des député-e-s

Un député PLR souhaite que les TPG se prononcent spécifiquement sur le PL à l'étude à la commission. En effet, une prise de position commune des TPG et du Conseil d'Etat permettrait de s'assurer que l'on ne prévoit pas la construction de logements, par exemple au-dessus d'un bâtiment TPG, si ce dernier risque d'être délocalisé.

M. Favre mentionne que, pour l'instant, le seul écrit est un écrit du Conseil d'Etat aux TPG. Il y a à peine trois ans, on cherchait encore deux dépôts pour les TPG, tout en étant content de celui d'En Chardon. Après le gel du Human Brain Project, le Conseil d'Etat a confirmé aux TPG que seule l'hyper Pointe devait être débarrassée pour être relocalisée à En Chardon. Il ajoute cependant que le Conseil d'Etat considère que les TPG doivent pour le moment rester à la Pointe de la Jonction, ce qui pourra être confirmé par écrit.

M^{me} Frei confirme quant à elle que les TPG ne sont pas non plus opposés au principe de construire au-dessus de leur dépôt, pour autant que les conditions d'exploitation restent pour eux acceptables.

Un député UDC observe que si les TPG ont bien exprimé leur volonté de rester sur le site, il attend toutefois que le Conseil d'Etat se prononce sur le fait que les TPG puissent rester au-delà de 2038. Cette échéance est bien trop proche pour un projet qui comprend du logement. M. Barthassat ne s'oppose

pas au fait de repenser totalement le site. Il considère qu'il est dommage de ne laisser ce site que pour les TPG ; en ce sens, ce site pourrait accueillir d'autres types d'activités.

Ce même député UDC s'interroge sur la station de lavage construite par Paul Waltenspühl, présentée comme un bâtiment ayant une valeur patrimoniale. M. Ganty relève que la fonction de ce bâtiment est essentielle pour les TPG, mais il se dit toutefois surpris de la mise en avant de l'intérêt architectural de ce bâtiment. M^{me} Frei considère pour sa part que la station de lavage pourrait être organisée différemment et souligne par ailleurs que Paul Waltenspühl est un architecte plus connu pour ses écoles que pour ses stations de lavage.

Un député Vert observe que la Pointe de la Jonction est le seul site qui accueille des bus et des trolleybus. Il se demande donc si cette spécificité renforce l'idée qu'il faut avoir un dépôt à proximité. M. Ganty indique que la problématique des haut-le-pied existe pour tous les types de véhicules. Si le site est délocalisé à Vernier, par exemple, cela aura un coût considérable.

Un député socialiste désire savoir si la même place est nécessaire pour les nouveaux véhicules TOSA que pour les anciens et si la cohabitation avec les futurs habitants est possible, notamment au niveau des piles que contiennent ces nouveaux bus. M. Ganty relève que les TPG travaillent avec un courant de 600V, qui n'est pas soumis à l'ORNI. Toutefois, pour créer ce courant, il faut acquérir du 18KV, qui est ensuite transformé dans des sous-stations. C'est justement dans celles-ci que des précautions particulières doivent ponctuellement être prises. A la question de ce même député portant sur d'éventuelles nuisances nocturnes, il est répondu que les véhicules à traction électrique génèrent peu de nuisances sonores et que des dispositions constructives doivent pouvoir permettre de les gérer.

M^{me} Frei remarque qu'il y a, de manière générale, une interpénétration des activités de plus en plus grande. Il ne s'agit pas non plus de construire directement sur la toiture, mais plutôt de construire un bâtiment qui se glisserait par-dessus le bâtiment des TPG.

4.3 Point de situation des TPG sur le site du lieu-dit « En Chardon »

Lors de cette même audition, un point de situation sur En Chardon est attendu par la Commission des travaux.

M^{me} Frei rappelle que le site d'En Chardon vise à remiser 70 tramways de 44 m et 130 bus articulés de 18,75 m. La surface au sol est de 34 000 m² et représente donc une fois et demie le dépôt du Bachet. La surface brute de

plancher est de 80 000 m², le volume de 485 000 m³ et celui des terres excavées de 450 000 m³ non foisonnés.

M. Ganty indique quant à lui que les travaux préparatoires ont débuté en juin 2013, soit les pistes et les palissades de chantier, la dépollution de certaines eaux polluées du site avec un bac de rétention pour leur évacuation, l'alimentation du site en énergie. Ces travaux ont pris fin en avril 2014 et le 13 octobre 2014, des travaux de gros œuvre, adjugés à Implenia SA, ont débuté. La mise en service du site est prévue pour le premier trimestre 2019. Les travaux d'installation de chantiers sont en cours, notamment les installations de lavage des camions, les balances de pesage des matériaux évacués, des bassins de décantation pour le traitement des eaux et enfin un système de valorisation des matériaux.

Des travaux préparatoires ont débuté pour la construction de la bande convoyeuse qui permettra d'évacuer les matériaux d'excavation du site d'En Chardon jusqu'à la gravière GESA. Des contacts ont été pris avec les riverains pour organiser l'intervention et commencer à construire les bases de cette grande convoyeuse. Les procédures permettant de travailler à proximité de l'aéroport de Genève sont désormais validées. Les travaux spéciaux sont sur le point de commencer, notamment les parois moulées de l'enceinte du bâtiment et la cellule de poussée qui permettra de passer sous les voies CFF avec la grande convoyeuse.

M^{me} Frei relève que le projet En Chardon est suivi de très près par le conseil d'administration ; un document trimestriel sera publié. Le premier bulletin d'information sera disponible dès le mois de mars 2015.

4.4. Audition de M. Stéphane Berthet, secrétaire général de l'Université de Genève

Lors de son audition du 17 février 2015, M. Stéphane Berthet, secrétaire général de l'Université de Genève, souligne que la priorité pour l'université est avant tout le logement pour étudiants. A chaque fois qu'elle en a l'occasion, lors d'un projet de construction, l'université examine les possibilités d'intégrer des logements étudiants. Il rappelle qu'il y a à Genève une communauté de 17 000 étudiants à l'université et de 5000 étudiants HES. Il existe actuellement 1500 logements pour étudiants (entre la cité universitaire et les logements que gère le bureau universitaire du logement). L'université se montre donc très favorable à ce que ce projet comprenne du logement pour étudiants.

Par ailleurs, il mentionne un autre besoin de l'université, soit un grand auditoire. Il rappelle que le plus grand auditoire est actuellement celui de Jean

Piaget, à Uni Dufour, avec 600 places. L'université doit régulièrement louer Palexpo pour faire passer certains examens aux étudiants.

4.5. Questions des député-e-s

Un député PLR désire savoir combien de logements existent actuellement et combien l'université en nécessiterait. M. Berthet relève que 2200 logements seraient nécessaires. On compte 850 logements à la cité universitaire et 620 logements gérés par le bureau du logement de l'université. Il souligne que la cité universitaire, à la rentrée 2014, n'a pu répondre qu'à 470 demandes sur les 1200 reçues, tandis que le bureau du logement n'a pu répondre quant à lui qu'à 200 demandes sur 600. L'université incite à postuler à plusieurs endroits à la fois, ce qui peut fausser quelque peu les estimations, mais de manière générale, il manque actuellement environ 700 logements.

Ce même député demande si les 700 refus correspondent à un déficit de 700 étudiants pour l'université ou alors si les personnes concernées trouvent d'autres solutions pour pouvoir étudier à Genève. M. Berthet indique qu'il est difficile de faire des statistiques à ce sujet, car l'on sait que certains étudiants décident de ne pas venir à Genève, tandis que d'autres trouvent des solutions de rechange comme la location d'un logement éloigné (parfois sur Vaud ou en France).

Ce même député encore désire savoir si l'IHEID est comprise dans les chiffres évoqués, ce que confirme M. Berthet.

Un député UDC s'interroge sur les conditions de location à Palexpo. M. Berthet indique qu'il n'y a a priori pas de réduction. Il ajoute que parfois l'université a toutefois accès gratuitement au Centre international de conférences de Genève (CICG).

Un second député UDC observe que l'université manque donc de logements et désire savoir combien d'appartements l'université revendique à la Pointe de la Jonction. Pour M. Berthet, n'importe quel nombre de logements reste intéressant pour l'université. Il considère que le chiffre de 10% (sur un total de 600 logements) serait déjà satisfaisant. D'autres projets sont en cours, dont la construction d'environ 300 logements à Pinchat ; il est important que les logements pour étudiants ne soient pas trop excentrés. Il s'agit généralement de chambres d'environ 10 ou 11 m² ou alors d'espaces plus grands pour des collocations.

4.6. Audition de M. Rémy Pagani, conseiller administratif de la Ville de Genève, et M. Xavier de Rivaz, adjoint de direction au service d'urbanisme du département des constructions et de l'aménagement de la Ville de Genève

Lors de son audition du 24 février 2015, M. Pagani constate qu'il y a eu beaucoup de projets pour le site de la Pointe de la Jonction, mais que seule la mise en conformité de la zone de dépôt qui coupe en deux les hangars actuellement encore utilisés par les TPG constitue une avancée. Il rappelle que la halle des TPG a deux fonctions essentielles : la réparation et l'entretien des bus, et la possibilité d'une prise de service immédiate des véhicules, sans compter le parking offert gratuitement au personnel des TPG pour ses voitures et motos personnelles. Il ajoute que la situation est restée bloquée à cause des avantages liés à l'emplacement de cette halle TPG. Il considère donc que l'on peut faire toutes les études que l'on veut, mais que l'emplacement de ce hangar bloquera toujours la situation du secteur.

M. de Rivaz se réfère au plan directeur communal. La réalisation d'un parc à la place d'une partie des hangars et le réaménagement des bords du Rhône et de l'Arve, qu'il considère comme un lieu au potentiel fort en tant qu'espace public, représentent les enjeux de ce site. Une réflexion doit également être menée quant aux enjeux patrimoniaux du secteur. Le bâtiment de l'horloge doit être conservé, mais il observe qu'il y a aussi d'autres lieux, dont l'Usine Kügler, qui méritent une certaine réflexion. Enfin, il indique qu'une autre réflexion doit également être engagée quant à la possibilité que des équipements publics complètent le secteur.

M. de Rivaz relève que le PL représente une tentative de conciliation visant à permettre l'existence du bâtiment des TPG, tout en construisant des logements qui pourraient venir par-dessus la halle TPG, à l'instar de ce qui s'est fait à Zurich. L'étude montre néanmoins que des jardins suspendus ne pourront pas être réalisés, car la structure du hangar TPG ne permet pas cette option. On se situe, pour cette variante, dans une fourchette de 160 à 260 logements, ce qu'il considère comme quelque chose de relativement substantiel, sans être toutefois énorme. Il observe que l'étude se concentre donc sur le maintien du hangar TPG, mais on pourrait toutefois penser à la construction d'environ 600 logements, si l'on venait à détruire le dépôt TPG.

M. Pagani résume la position de la Ville de Genève en indiquant qu'il vaut mieux attendre que l'on ait trouvé une véritable solution pour les TPG, plutôt que de construire un nombre trop limité de logements. Il relève en outre que l'Etat de Genève a valorisé le site avec des plateformes pour les baigneurs. La Ville est allée plus loin avec un projet d'aménagement de la zone comprenant des toilettes pérennes, des bancs, etc. Ce projet sera amené à se développer encore plus, si les TPG abandonnent leur hangar ; cet espace sera alors investi

par la population, en particulier en été, compte tenu du besoin d'espaces de baignade dans le canton.

4.7. Questions des député-e-s

Un député PLR relève la volonté de la Ville de Genève de maintenir un espace vert. Il se demande quel serait le point de vue de la Ville, si l'on réduisait l'espace vert imaginé et que l'on augmentait le nombre de logements à construire à 300 ou 400. Il estime en effet le chiffre de 160 à 260 logements trop faible pour pouvoir vraiment faire une promotion du site. M. de Rivaz souligne que la Pointe est en zone de verdure. Il suppose que, s'il fallait urbaniser une surface supplémentaire, le Grand Conseil devrait alors mettre en œuvre une modification de zone.

Un député UDC désire savoir si le club de canoé sera maintenu au bout de la Pointe. M. de Rivaz indique qu'il n'y a pas de projet spécifique à l'heure actuelle, mais il estime néanmoins qu'il n'y a pas de raison de le déplacer.

Une députée socialiste s'interroge sur les contacts éventuels entre la Ville d'une part, et le canton et les TPG d'autre part, au sujet de la Pointe de la Jonction, ainsi que sur les projets existants au niveau communal. M. Pagani souligne que les TPG se sont toujours posé la question de leur déplacement de ce lieu ; le terrain des jardins familiaux de Vernier a été évoqué, par exemple. Les TPG sont toutefois récalcitrants à cette option, car le fait d'amener et de redescendre les véhicules TPG à Vernier pose des problèmes de rentabilité et de gestion.

Un député Vert indique que l'on pourrait favoriser la construction d'un quartier de logements sans voiture. M. de Rivaz souligne que le règlement cantonal sur les places de stationnement oblige déjà à maintenir un taux de stationnement très faible à cet endroit. Il considère en tant qu'urbaniste que, si l'on veut un mode de vie moderne et retenir des familles dans ce quartier, les gens doivent pouvoir disposer d'une voiture, au moins pour leurs loisirs. Les personnes qui vivent dans ce quartier n'ont pas intérêt à prendre leur voiture si elles se déplacent en ville, mais elles voudront certainement parfois en sortir en voiture. Ce même député estime que cette allusion à la modernité est quelque peu inappropriée, car 50% de la population désormais n'a plus de voiture.

M. Pagani relève que le projet d'écoquartier d'Artamis comprend un parking pour les futurs habitants. Il préfère initier des plans localisés de quartier (PLQ) sur le territoire de la Ville et donc se battre sur des objets où il y a des rendements financiers grâce à des logements à prix relativement modéré. La question de la légitimité de la voiture devra se reposer lors d'un

projet de réurbanisation totale de la Jonction. Il ajoute en outre que même l'accès du site de la Pointe est aujourd'hui problématique pour les pompiers.

Un député MCG rappelle que, au niveau de la baignade, personne n'ira jamais du côté de l'Arve, à cause de la température de l'eau. M. de Rivaz souligne que la Ville est restée relativement en retrait des aménagements du côté de l'Arve à cause des risques inhérents à la baignade en eaux vives et de la gestion d'éventuels accidents. La relation à l'eau fait l'objet d'une attente forte de la part de la population, malgré la multiplication des accidents mortels. Un aménagement public sur la Pointe entraînerait obligatoirement une réflexion autour de l'envie des citoyens de bénéficier d'un lieu tant agréable que sécurisé.

Ce même député se demande si la Ville n'empiéterait pas, dans ce cas, sur le domaine cantonal. M. Pagani rappelle que le canton est effectivement propriétaire de tout ce qui se trouve sur l'eau. Ce dernier n'a toutefois rien demandé à la Ville, lorsqu'il a installé des plateformes et des échelles. Celle-ci s'est montrée quelque peu dubitative face à la gestion de l'espace, car la différence de température entre le Rhône et l'Arve engendre, en particulier chez les bons nageurs qui se laissent porter par le courant, des accidents parfois mortels. La Ville a requis du canton la totale responsabilité de ces aménagements, mais elle a dû toutefois mettre en place des services convenables pour accueillir les nombreuses personnes qui se rendent sur les berges.

Un député UDC revient spécifiquement sur la proposition de 600 logements. M. Pagani considère qu'elle est impossible. M. de Rivaz observe que le rapport ne recommande pas de préserver la halle TPG, mais au contraire de la démolir et de la reconstruire. Or, si l'on décide de détruire la halle, s'ouvre l'éventualité de son déplacement. Pour M. Pagani, la dépollution coûterait au moins 30 millions et le fait de déplacer la halle et de retrouver un terrain, 60 ou 70 millions. Il n'est pas raisonnable de dépenser autant d'argent avant même d'avoir commencé la construction des logements.

4.8. Discussion de la Commission des travaux

Un député PLR estime que les propos de la Ville de Genève sont censés, mais il rappelle que l'université considère que la construction de logements pour étudiants pourrait être une bonne chose. Par ailleurs, il désire entendre le groupe UDC sur les modifications qu'il souhaite apporter. Il souhaite également que l'on modifie le titre de ce projet de loi en faveur du « logement pour étudiants ».

Un député UDC observe qu'il conviendrait de mentionner l'orientation souhaitée par la Commission des travaux, soit d'étudier une option qui maximise le nombre de logements. Il estime l'objectif de 600 logements tout à fait réalisable. L'amendement de son groupe préconise de démolir l'ensemble des vieux bâtiments de la Pointe, hormis le bâtiment de l'horloge. Concernant l'alinéa 5, il propose que l'université puisse bénéficier au minimum de 10% des logements pour les étudiants. Il convient selon lui d'avoir des logements pour toutes les catégories de la population, car la mixité favorise l'essor des nouveaux quartiers.

Un député socialiste souligne que, pour son groupe, ce PL est un miroir aux alouettes. Il conviendrait plutôt de consacrer les 500 000 F à l'étude d'un projet de logements dans un autre secteur du canton.

Un député MCG relève que le département n'est pas favorable à 600 logements, mais plutôt à 200. Le fait de vouloir dépenser de l'argent pour un projet voué, selon lui, à l'échec, est une absurdité.

Un député UDC se dit surpris de la position du MCG, car il ne se souvient pas d'une opposition franche du Conseil d'Etat. Un député Vert propose alors de demander une note au département au sujet de l'amendement UDC.

Afin d'éviter toute précipitation, le principe de demander une note au département au sujet des propositions de l'UDC est accepté à l'unanimité, ainsi que la suspension provisoire des travaux sur ce projet de loi.

Lors de la séance du 5 mai 2015, il apparaît que la détermination du Conseil d'Etat ne clarifie pas la discussion sur les options, et ce d'autant que le contexte général a changé suite à la détermination de la Confédération quant au plan directeur cantonal. Pour un député UDC, il convient de construire du logement en maximisant les possibilités, comme sur le site de la Pointe de la Jonction. Il considère que les deux premiers projets proposés par le DALE prévoient beaucoup trop peu de logements. La troisième proposition autour de 580 logements pourrait éventuellement être intéressante en privilégiant une orientation maximale. Enfin, son groupe préconise la destruction de l'Usine Kugler qui ne représente aucun intérêt architectural, ainsi que celle des divers entrepôts le long du chemin de la Truite. Les TPG auraient également largement besoin d'une nouvelle station de lavage qui pourrait mieux correspondre aux besoins actuels.

Un député PLR relève que 230 hectares de zones agricoles, vouées initialement au déclassement, sont remis en cause ; il considère que, si le canton perd la moitié du potentiel de la surface prévue de la zone à bâtir, c'est une évidence que le département doit revoir ses priorités. Il est donc nécessaire de l'entendre à nouveau sur le dossier.

L'audition de M. Hodgers est acceptée par 13 pour (3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC et 3 MCG) et 1 abstention (1 Ve).

4.9. Audition de M. Antonio Hodgers, conseiller d'Etat chargé du DALE, et de M^{me} Anne Vuichard, cheffe de service à la direction du développement urbain de la rive gauche (DDU-RG)

Lors de son audition du 23 juin 2015, M. Hodgers indique que sa position n'a pas beaucoup changé par rapport à sa dernière visite. Il désire néanmoins souligner que le Conseil fédéral a validé le plan directeur cantonal dans sa version jusqu'en 2023, dont la construction de 40 000 logements. Il estime que l'on se trouve donc sur une logique dans laquelle tout ce qui a été prévu jusqu'en 2023 est approuvé. Il souligne que l'on parle d'un objectif chiffré pour 2018 de $2 \times 2\,000\,000$ m² en PLQ adoptés. Ce qui représente plus que les réalisations des deux dernières législatures réunies. Certes, certains plans peuvent être modifiés ; c'est en l'occurrence ce que demande le PL. Il est possible de construire à la Pointe de la Jonction, mais il s'agit là d'un projet cher. Il n'a lui-même pas d'opposition de principe, mais le calendrier n'est néanmoins pas idéal. Par ailleurs, ce site pourrait accueillir quelque chose de public, accessible à l'ensemble de la population genevoise. Le Conseil d'Etat est donc, pour le moment, peu convaincu par le PL en termes d'opportunités.

4.10. Questions des député-e-s

A la question d'un député UDC portant sur les projets futurs et le financement, M. Hodgers indique que plusieurs projets avancent, notamment le PAV, la Marbrerie, Lancy-Pont-Rouge, les Cherpines, etc. Il rappelle que tout cela figure sur le site internet du département et précise que ce dernier a construit 1725 logements ces 12 derniers mois. Il observe qu'il sera très long de construire à la Pointe de la Jonction, car il s'agit d'un projet complexe contre lequel la Ville de Genève fait opposition. Ce projet représente un montage financier lourd ; il considère en ce sens que l'on ne peut pas dire en même temps qu'il s'agit d'un projet cher et chercher à construire du logement pour étudiants. Le projet risque de se concrétiser par des logements qui ne seront pas à la portée des principaux intéressés.

Par ailleurs, le département ne croit pas à l'objectif de 600 logements, car, du point de vue urbanistique, il s'agit d'un objectif trop conséquent par rapport à l'espace à disposition.

Ce même député UDC reconnaît que 1700 logements se sont construits l'année dernière, mais il souligne qu'il s'agit de projets qui ont néanmoins mis des années à se concrétiser. M. Hodgers ne sous-estime pas le besoin de

logement pour étudiants. Il observe que certains projets vont vite, comme par exemple le quartier de l'Etang, et d'autres, plus lentement. Dans ce cas précis, ce n'est pas une opposition de principe, mais ce projet s'avère complexe et très technique, et comportant des risques d'oppositions. Le Conseil d'Etat a donc priorisé des projets plus faciles à mettre en œuvre.

Une députée PLR relève qu'il faudrait étudier la démolition quasi complète des bâtiments, hormis le hangar d'entretien TPG. M^{me} Vuichard indique que, même si l'on démolit ces bâtiments, on reste sur une surdensification.

Un député PLR comprend donc que le Conseil d'Etat estime qu'il convient plutôt de geler le projet de loi. Il regrette l'option de ne prévoir qu'un parc et d'oublier ainsi le logement. Il serait cependant idiot de prévoir un crédit d'étude, tout en sachant qu'il n'y aura pas de logements.

M. Hodgers réitère le fait que le projet n'est pas encore mûr, mais qu'il serait éventuellement possible de transformer le projet de loi en une motion qui inviterait le Conseil d'Etat à étudier la possibilité d'un tel projet, afin d'envoyer un signal en ce sens au Conseil d'Etat. Ce même député estime que cela ne servirait pas à grand-chose.

Une députée socialiste précise que, en sa qualité de conseillère municipale en Ville de Genève, elle a été l'auteure d'au moins trois motions sur l'aménagement de la Pointe lié au déménagement des TPG. Les prédécesseurs de M. Hodgers avaient été invités à étudier la possibilité d'aménager un espace public et de créer du logement, en travaillant au fond avec une charte conjointe Ville/Etat. Le Conseil d'Etat avait alors répondu que cela n'était pas possible. Elle se demande donc si le Conseil d'Etat pourrait envisager aujourd'hui une réactivation du travail effectué, sans toutefois tomber dans la déclamation sur le nombre de logements, pour anticiper un éventuel déménagement. M. Hodgers n'aurait rien contre une telle réactivation. Il explique néanmoins avoir déjà fait le tour de la question et considère qu'il y a aussi un choix politique à effectuer. Il faut étudier les avantages et les désavantages du déménagement du dépôt TPG. Il considère toutefois qu'il n'y a pas de problème à maintenir le dialogue ouvert.

Cette même députée observe que le maintien ou le déplacement du dépôt TPG est au fond le nœud du problème. M. Hodgers considère qu'il convient de penser qu'il s'agit de l'un des plus beaux sites de Genève et qu'il serait absurde de vouloir absolument maintenir le dépôt TPG à cet endroit.

Un député Vert comprend que le Conseil d'Etat estime que le timing n'est pas le bon pour ce projet de loi ; il conviendrait peut-être plutôt de prévoir un calendrier du projet au lieu d'une simple motion. Il revient sur l'idée du parc ; on pourrait déjà commencer à travailler plus rapidement sur ce segment de la

Pointe. M. Hodgers indique par ailleurs que l'on aurait pu faire quelque chose de magnifique sur ce site, avec par exemple la Cité de la Musique. Ce projet ne s'est pas concrétisé, mais d'autres opportunités pourraient potentiellement correspondre à la topographie du site. Ce dernier se définit comme un potentiel urbain conséquent. Il relève enfin que si le Grand Conseil décidait de libérer le site au début des années 2030, pourrait alors se poser une vraie question par rapport au maintien du dépôt TPG, et à partir de là, l'élaboration de vrais projets.

M^{me} Vuichard souligne à ce sujet qu'à partir du moment où les bus seront déplacés à En Chardon, un travail de paysagisme pourra déjà se concrétiser pour l'extrême Pointe, appelée à devenir un parc.

Concernant le volet portant sur les études, M^{me} Vuichard explique que la première étude de faisabilité a été mandatée à l'externe, car le DALE n'a pas les ressources pour y répondre. Le montant dépend avant tout de l'ampleur de l'étude lancée. L'étude préalable de faisabilité a coûté 60 000 F. M. Hodgers rappelle qu'un crédit d'étude est quelque chose de plus abouti.

M. Rosset précise que cette première tranche de crédit d'étude pourrait peut-être aider le Conseil d'Etat à clarifier les études subsidiaires nécessaires.

Un député UDC revient sur le dépôt des TPG. Il rappelle que M^{me} Künzler avait cherché un site pour un nouveau dépôt et désire savoir si le Conseil d'Etat continue à explorer de nouvelles possibilités. M. Hodgers souligne que la décision de sortir de la Pointe de la Jonction n'a pas été prise par le Conseil d'Etat. Certaines parcelles ont été repérées à Saint-Georges et à Château-Bloch pour le dépôt. Ce même député mentionne que M^{me} Künzler avait indiqué qu'il fallait préparer le déménagement total de la Pointe, en plus de ce qui était déjà prévu à En Chardon. Il précise que le projet de Saint-Georges avait été abandonné et celui de Château-Bloch, écarté. Pour M. Hodgers, l'option de sortir les TPG de la Jonction a avant tout été abandonnée pour des raisons financières et la raison des abandons des projets de nouveaux dépôts évoqués provient donc des trop grands coûts de ces projets, et non du fait qu'ils auraient été mauvais techniquement ou impossibles.

Un député PLR discutera au sein de son groupe pour transformer le projet de loi en une motion. Un député Vert suggère, si le projet devait rester gelé, de ne pas le dégeler tant qu'il n'y a pas un nouveau.

Par contre, pour un député UDC, une motion de plus est inutile ; le fait de transformer un projet en motion n'est pas, selon lui, un moyen valable pour faire avancer le projet. Voter le PL est au contraire le meilleur moyen de faire avancer le projet. Il estime enfin que c'est aujourd'hui que l'on doit décider si l'on veut déménager le dépôt TPG et non en 2038.

Un député MCG considère quant à lui que le fait de partir avec un projet général comprenant de telles inconnues n'est pas raisonnable. Son groupe estime, à l'instar de M. Hodgers, que celui-ci n'est pas encore mûr.

Une députée socialiste indique que son groupe est plutôt contre le PL ; elle considère qu'un rapport de majorité et un autre de minorité pourraient au moins permettre d'apporter des éléments supplémentaires à la réflexion. Ce groupe est donc plutôt favorable à un vote aujourd'hui et refusera le PL. Un député PLR encourage celui-ci à reporter sa décision ; il n'y a, selon lui, pas d'urgence politique.

Une deuxième députée socialiste propose une étude en partenariat avec la Ville de Genève et non l'ouverture d'un crédit d'étude. La motion devrait, le cas échéant, demander au Conseil d'Etat qu'il se détermine clairement sur le maintien ou non du dépôt TPG.

Un député démocrate-chrétien est favorable à la transformation du projet de loi en motion. Il rappelle que le PDC avait déposé un projet de loi, puis une motion en 2008, pour construire un établissement universitaire à la Pointe.

La proposition consistant à repousser le vote du projet de loi d'une semaine dans l'attente de voir si son auteur désire le transformer en motion est acceptée par 10 voix pour (3 MCG, 1 UDC, 4 PLR, 1 PDC et 1 Ve), 1 contre (1 S) et 2 abstentions (2 S).

5. Discussion de la commission des travaux et délibération

L'auteur PLR du PL ne souhaite pas transformer le projet de loi en motion. Il remercie la commission des travaux d'avoir accordé du temps aux travaux liés à ce projet de loi. Il observe que vraisemblablement le dépôt des TPG ne déménagera pas avant 2038, même si le Conseil d'Etat actuel rêve de le faire partir. Il considère que le PL a toujours sa raison d'être et que le DALE devrait avoir une idée claire de ce que l'on pourrait développer comme projet sur le site concerné. Il cite M. Poggia qui a récemment indiqué qu'il y a des gens dans la vie qui cherchent des solutions aux problèmes, et d'autres qui voient des problèmes, lorsqu'il y a des solutions. Si ce PL n'est pas voté, il n'y aura rien de prévu pour la Pointe de la Jonction avant 2038.

Le PL 11175 est soumis au vote et **l'entrée en matière est refusée** par 7 voix contre (3 MCG, 1 UDC et 3 S), 4 pour (3 PLR et 1 PDC) et 2 abstentions (1 EAG et 1 PLR).

Projet de loi (11175)

ouvrant un crédit d'étude de 500 000 F pour l'aménagement d'un nouveau quartier urbain de qualité sur le site de la Pointe de la Jonction (600 logements au cœur de Genève !)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Art. 1 Crédit d'étude

¹ Un crédit d'étude de 500 000 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de financer l'étude de l'aménagement d'un nouveau quartier urbain de qualité sur le site de la Pointe de la Jonction.

² L'étude doit porter sur la réalisation d'un quartier mixte, composé principalement de logements, mais également d'activités commerciales, de bureaux, de loisirs et d'espaces publics de qualité.

³ Le nouveau quartier doit intégrer le dépôt TPG préexistant, notamment par l'édification des logements au-dessus et autour de celui-ci, en hauteur.

Art. 2 Budget d'investissement

¹ Ce crédit d'étude est réparti en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2014 sous la rubrique [l'identification finale de la rubrique budgétaire sera effectuée au plus tard lors du vote du projet de loi par le Grand Conseil].

² L'exécution budgétaire de ce crédit sera suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 3 Financement et charges financières

Le financement de ce crédit est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt, dans le cadre du volume d'investissements « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et en amortissements sont à couvrir par l'impôt.

Art. 4 Amortissement

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 5 Suivi des travaux d'étude

Le Grand Conseil est régulièrement tenu informé de l'avancement des études.

Art. 6 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993.

Art. 7 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

Date de dépôt : 1^{er} septembre 2015

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Patrick Saudan

Mesdames et
Messieurs les députés,

Cher collègues,

Le bâtiment Kalkbreite, édifice mêlant des habitations et des locaux commerciaux vient d'être inauguré en 2014 à Zurich. Ce bâtiment, construit sur un dépôt de trams, est une réussite et va faire des émules, toujours à Zurich, car un nouveau projet, de 220 logements, va être édifié également sur un dépôt de trams en 2020 (Wohnsiedlung und Tramdepot Hard Zurich https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/hochbau/abgeschlossene_ww/DepotHard.html). Dans les villes, où l'espace est compté, la tendance en matière d'urbanisme va donc vers la cohabitation de plusieurs activités (logement, commerce, transports) sur un même site. Et à Genève ?

Le rapport sur le PL 11775 n'est pas seulement l'étude par la Commission des travaux d'un PL sur un crédit d'étude afin d'étudier la faisabilité d'un complexe d'habitations au-dessus du dépôt de bus de la Jonction, il est également à nouveau le reflet de nos attermolements et d'agendas politiques contradictoires, qui malheureusement caractérisent Genève depuis de nombreuses décennies dans sa politique du logement.

Les auditions durant les séances ont mis en évidence :

- des constats très clairs (maintien des TPG sur ce site au moins jusqu'en 2038, besoin de densifier en ville, pas d'impossibilités techniques insurmontables de réaliser des logements sur le dépôt des TPG) ;
- des appréciations en premier lieu positives du département, mais qui ont évolué en une conclusion négative sur la base d'une soi-disant impossibilité de réaliser des logements sociaux ou étudiants en raison de surcoûts liés à la complexité technique de construire sur ce site ;
- une opposition de principe de la Ville de Genève plus soucieuse de faire avancer l'idée d'un parc public que de réaliser des logements, même sociaux ou pour étudiants ;

- et, finalement, des partis politiques qui préfèrent dans ce domaine ne rien faire plutôt que d'avoir une politique volontariste.

Rappelons que ce PL ne demandait qu'un crédit d'étude pour étudier la faisabilité d'un projet semblable à celui de la Kalkbreite à Zurich où tout un complexe d'habitations a été réalisé sur un dépôt de trams qui reste en activité. Ce projet a été conduit par le bureau d'architectes Müller et Siegrist et le rapporteur de minorité ne peut que déplorer que, lors de la première séance consacrée à la présentation de ce PL (séance du 3 septembre 2013), la commission a décidé de ne pas procéder à l'audition de ce bureau d'architectes. Se passer d'emblée de l'avis des architectes qui ont conçu le projet qui a inspiré ce PL est tout à fait regrettable et la commission aurait très probablement bénéficié de l'expertise des architectes zurichois. Le rapporteur de minorité tient néanmoins à remercier le département d'avoir procédé à une étude de faisabilité qui a été présentée à la commission en date du 27 janvier 2015.

Cette étude de faisabilité avait été proposée par le département sur la base d'un constat assez simple. D'une part, la délocalisation du dépôt des TPG coûterait entre 200 et 300 millions et, d'autre part, rien n'a été entrepris sur ce site depuis plusieurs décennies, malgré la floraison de projets qui s'y sont succédé. L'étude de faisabilité a mis en évidence qu'il n'y avait pas de contraintes rédhibitoires au niveau technique, que le renforcement de la toiture du dépôt était nécessaire et que, selon les variantes présentées dans cette étude, entre 180 et 510 logements destinés aux logements pourraient être réalisés. L'estimation basée sur une étude préliminaire estimait les coûts des variantes entre 7 et 53 millions de francs nécessaires pour le renforcement de la halle, des dalles et les accès aux logements.

Plusieurs affirmations importantes ont été faites durant cette audition, entre autres que la surface du quartier de la Jonction ne permettra pas d'y faire un parc public, un équipement public majeur comme décrit dans le plan directeur cantonal et du logement. L'étude de faisabilité a cependant relevé que ce site ne se prêtait pas à l'édification d'un grand équipement public et que ce projet de logements devait s'accompagner idéalement d'un parc public à la Pointe de la Jonction (article de la TdG du 26 août 2015). Selon l'office du logement, seulement de la PPE pourrait y être réalisée et non pas du logement social ou étudiant. Le rapporteur de minorité s'étonne que seulement l'affirmation de cet office ait été prise comme argent comptant durant cette séance et que la commission n'ait pas jugé utile de demander la faisabilité économique de ce projet en auditionnant des organismes comme la fondation pour la cité universitaire ou des coopératives telles que la CODHA (coopérative de l'habitat associatif). Par la suite, l'audition des TPG a confirmé explicitement que ceux-ci souhaitaient se maintenir sur ce site de la Jonction jusqu'en 2038.

L'audition de l'Université de Genève a remis sur le devant de la scène le manque crucial de logements pour étudiants (700 demandes non exaucées à la rentrée 2014) et son intérêt pour construire des logements pour étudiants sur ce site. Les oppositions franches sont plutôt venues de la Ville de Genève, qui préfère un parc public à la place de logements et qui, dans son désir d'un quartier de la Jonction sans voitures, verrait d'un mauvais œil plus de logements dans ce quartier. Rappelons que l'intérêt de logements, soit pour étudiants soit sociaux, est la possibilité d'en faire un écoquartier avec un minimum de voitures (tel est le complexe de la Kalkbreite à Zurich). Rappelons également les perspectives minimales de déclassement dans la zone agricole au vu des contraintes de la gestion des surfaces d'assolement liées à la loi fédérale sur l'aménagement du territoire. Ces contraintes doivent nous pousser logiquement à augmenter la densification en zone urbaine si nous voulons construire des logements pour la population genevoise. Finalement, le 23 juin 2015, le département a rendu un avis négatif sur la pertinence d'un crédit d'étude pour édifier des logements sur le dépôt estimant qu'ils seraient chers à réaliser au vu des contraintes techniques (bien que du logement pour étudiants sur ce site lui semblait une option si les coûts étaient contrôlés) et que le département n'était de toute façon pas favorable au maintien des TPG sur ce site. L'étude de ce projet a donc mis explicitement en évidence que le département, et probablement dès le départ, n'était pas très favorable à étudier la possibilité d'édifier des logements sur ce site, craignant de pérenniser le maintien des TPG au-delà de 2038 si un projet de logements s'y réalisait. Le rapporteur de minorité estime qu'une affectation de la halle autre qu'aux TPG pourrait être envisagée dès 2038 avec ou sans logements sur le dépôt et que ce point aurait dû être éclairci lors de l'audition des TPG. De plus, l'avenir de la construction en ville sera des bâtiments qui conjuguent l'audace architecturale, la mixité des activités (logements, activités commerciales et transports) avec une empreinte environnementale faible, comme le démontrent les exemples zurichois cités plus haut. Le maintien à très long terme d'un dépôt dédié aux transports publics dans ce périmètre se pose donc. Dans l'article paru dans la Tribune de Genève du 26 août 2015, M. Hodgers a déclaré qu'il préférerait préserver ce site exceptionnel pour les générations futures, et ne rien faire donc... jusqu'en 2038.

En résumé, les TPG ne vont pas quitter ce dépôt avant 2038, on ne pourra pas déclasser en zone agricole autant que prévu, vu les contraintes fédérales, et les Genevois auront toujours un besoin criant de logements, au vu des scénarios démographiques, prévoyant une croissance de la population dans le bassin lémanique dans les prochaines décennies.

Avant d'affirmer que seule de la PPE peut être réalisée sur ce dépôt, n'aurait-on pas dû demander en plus l'avis de la fondation pour la cité universitaire et d'organismes comme la CODHA sur la faisabilité économique d'un projet de plusieurs centaines d'habitations à typologie plus sociale et étudiante sur ce site ? Et surtout n'aurait-on pas dû demander l'audition devant la commission du bureau d'architectes Müller et Siegrist, concepteurs du projet de la Kalkbreite ? N'aurait-on pas dû demander également l'audition du bureau d'architectes qui a fait l'étude de faisabilité ?

Le rapporteur de minorité se permet de reprendre le propos d'un de nos conseillers d'Etat actuels (il se reconnaîtra) qui nous a dit récemment en plénière qu'il y a deux types de personnes. Celles qui, lorsqu'elles voient des problèmes, cherchent les solutions et celles qui, lorsqu'elles voient les solutions, y cherchent des problèmes. Le rapporteur de minorité ne nie pas la complexité de construire des logements à cet endroit, mais la crise du logement à Genève est trop aiguë pour que nous nous permettions de ne rien faire et nous contentions d'attendre 2038 dans ce quartier. La population genevoise a plus besoin de logements (et surtout de logements pour étudiants et sociaux) que de parcs publics (les deux ne sont d'ailleurs pas inconciliables sur cet endroit, comme le mentionne l'étude de faisabilité) ou de rêver à ce à quoi pourrait ressembler ce quartier après 2038.

Chers collègues, je vous demande donc d'accepter ce PL demandant un crédit d'étude pour étudier l'édification de logements sur ce dépôt de transports publics ou tout du moins de renvoyer ce PL en commission pour avoir les auditions supplémentaires suggérées dans ce rapport et qui permettront de juger définitivement du bien-fondé de ce projet.

Was in Zürich schon gemacht worden ist, sollte in Genf auch möglich sein.