

Gare des Eaux-Vives
Projet de plan localisé de
cheminement pédestre N°29898
sur initiative municipale

Rapport selon
l'article 47 OAT

Sommaire :

1. Introduction et buts	3
2. Situation générale et périmètre du projet.....	4
3. Le projet	5
3.1. Justification du projet.....	5
3.2. Description du projet.....	5
4. Conformité aux buts et aux principes de l'aménagement du territoire.....	6
4.1. Plans sectoriels de la Confédération.....	6
4.2. Plan directeur cantonal.....	6
4.3. Plan directeur communal.....	6
4.4. Par rapport au plan de zones :	6
5. Circulations et stationnement	6
5.1. Enjeux.....	6
6. Prise en considération des exigences légales en matière de protection de l'environnement	7
6.1. Généralités	7
6.2. Protection de l'air	7
6.3. Protection contre le bruit.....	7
6.4. Energie	7
6.5. Sol, sites pollués.....	7
6.6. Prévention des accidents	7
6.7. Eaux.....	8
6.8. Protection du paysage et de la nature.....	8
7. Prise en considération des observations émanant des propriétaires et de l'Etat	8
8. Conclusion.....	8

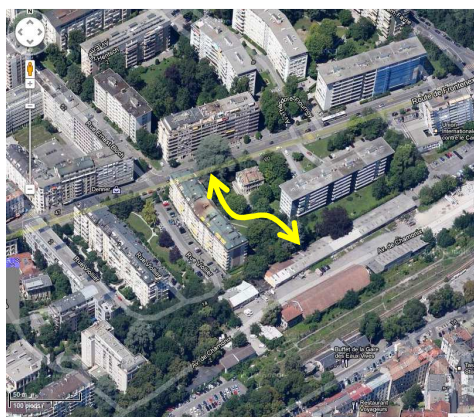
1. Introduction et buts

L'arrivée du CEVA à la Gare des Eaux-Vives s'accompagne d'un projet de développement urbain visant à valoriser les terrains en friches. Le projet prévoit la construction de plus de 200 logements, des surfaces d'activités, commerciales et de bureaux, des équipements importants (gare, Nouvelle Comédie, galerie marchande, espaces sportifs).

La Ville de Genève souhaite initier un projet de plan localisé de cheminement pédestre (PLCP) dans le but de garantir une liaison piétonne sûre et directe entre le site de la Gare des Eaux-Vives et le quartier bas des Eaux-Vives. Actuellement, la gare des Eaux-Vives et la route de Frontenex constituent des obstacles importants pour les piétons, obligés de faire de grands détours, par des axes peu propices.

Le **plan directeur des chemins pour piétons (PDCP)**, adopté le 13 décembre 2004 par le Conseil d'Etat, posait déjà les principes de liaisons piétonnes transversales visant à mieux relier la gare des Eaux-Vives aux quartiers voisins. Ce projet de PLCP est un des maillons important du réseau de cheminements piétons planifiés dans le PDCP, conçu de la manière la plus dense possible, pour garantir une bonne accessibilité et perméabilité du site de la Gare des Eaux-Vives.

Ces principes ont été repris et affirmés dans le **Plan directeur de quartier de la Gare des Eaux-Vives**, adopté le 22 juillet 2009. Le **projet de plan localisé de quartier**, en cours d'élaboration, précise l'aménagement du futur quartier et ses affectations, il inscrit des cheminements piétons transversaux sur l'ensemble du site, au moyen de percées à travers les bâtiments, rampes, escaliers...



Le projet de PLCP N°29'898

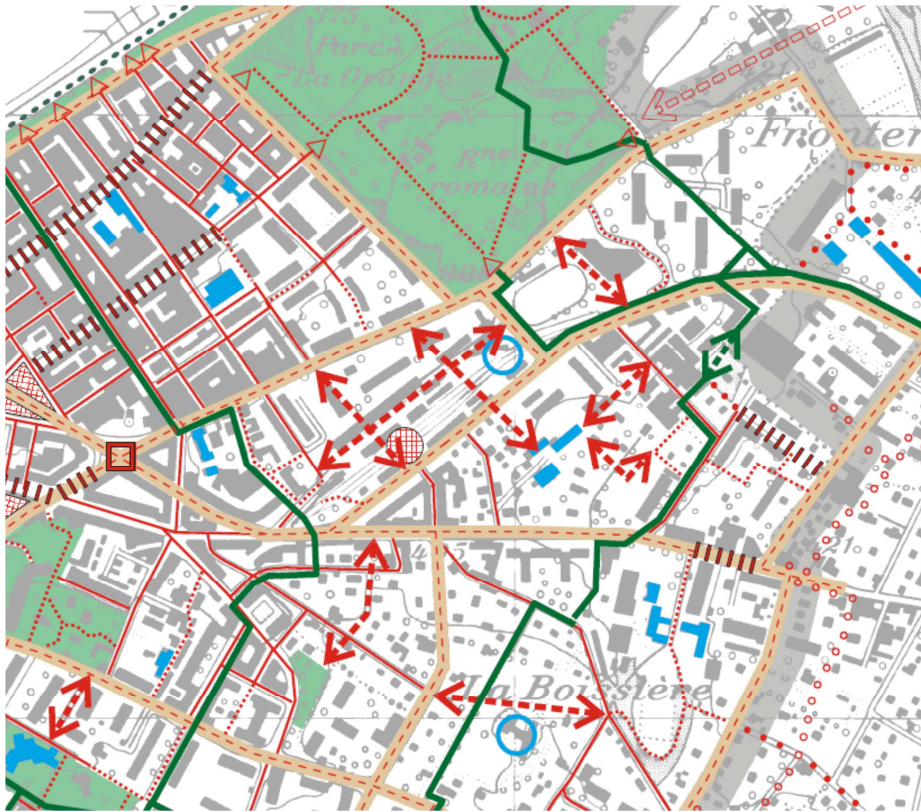
Le projet de PLCP N°29'898 permet d'aménager, un cheminement piéton en site propre, qui garantit la sécurité des usagers, notamment des écoliers à destination de l'école des Allières et l'accessibilité de la Gare des Eaux-Vives.

Le projet de la gare CEVA prévoit une sortie côté Frontenex qui débouche, sur une place « basse », à une centaine de mètres environ de la route de Frontenex et du quartier bas des Eaux-Vives. Le projet de PLCP N°29'898 vise à créer une liaison piétonne directe et visible entre cette place « basse », les arrêts de bus situés sur la route de Frontenex et au-delà avec le quartier bas des Eaux-Vives.

Ce cheminement s'inscrit dans le concept d'espaces publics développé par le bureau MSV pour le site de la Gare des Eaux-Vives. Il s'agit de créer une liaison piétonne « paysagère » de qualité qui prolonge le parc rudéral qui sera aménagé côté rue Viollier (cf. concept espaces publics MSV).

Ce plan d'affectation, opposable aux tiers, est issu de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre du 4 octobre 1985 et de son règlement d'application cantonale du 4 décembre 1998. Il y est notamment dit à l'article 13, alinéa 1 « (...) la procédure d'adoption des plans localisés de chemin pédestre (...) sont régies par les articles 1 et 5 de la loi sur l'extension des voies de communication et l'aménagement des quartiers, du 9 mars 1929, applicables par analogie. ».

2. Situation générale et périmètre du projet



Plan directeur des chemins pour piétons, secteur Gare des Eaux-Vives.



Le périmètre de la gare des Eaux-Vives a fait l'objet d'un plan directeur de quartier (29'520), adopté le 22 juillet 2009. Un plan localisé de quartier est aujourd'hui en cours de procédure.

Le projet

2.1. Justification du projet

L'adoption d'un plan localisé de cheminement pédestre sur ce périmètre se justifie dans la mesure où :

- il s'inscrit dans le plan directeur des chemins pour piétons adopté par le Conseil d'Etat genevois le 13 décembre 2004 ;
- il s'inscrit dans le plan directeur de quartier de la Gare des Eaux-Vives (29'520), cf. fiche 22 sur les mobilités douces ;
- il permet de relier de manière directe la gare des Eaux-Vives et ses nouveaux équipements au quartier « bas » des Eaux-Vives (21'600 habitants et 8'000 emplois) ;
- il permet de garantir une bonne perméabilité piétonne entre le futur quartier de la Gare des Eaux-Vives et les quartiers voisins pour favoriser au maximum le report modal des habitants sur la marche à pied;
- il permet de relier le futur quartier de la Gare des Eaux-Vives à la route de Frontenex et aux arrêts de transports publics redéployés sur cet axe majeur de trolleybus;
- il permet la création d'un cheminement piéton en site propre, garantissant la sécurité des usagers ;
- il permet le prolongement du parc rudéral aménagé à l'arrière de la Gare des Eaux-Vives, côté rue Viollier ;
- il permet le passage à travers la parcelle privée 1767 ;
- à la suite de l'adoption par le Conseil d'Etat du plan n°29'898, le chemin figurant sur celui-ci aura une force obligatoire pour chacun. Il sera déclaré d'utilité publique, selon l'article 14 de la loi cantonale sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (L 1 60). L'acquisition des emprises foncières nécessaires pourra être assurée par voie d'expropriation selon la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.
- l'approbation du plan localisé de chemin pédestre n°29'898 se matérialisera également par la pose de quelques éléments de balisage complétant celui en place.

2.2. Description du projet

Pour créer cette liaison piétonne, il est nécessaire de traverser une propriété privée. Il s'agit de créer un cheminement sur la parcelle 1767. Une emprise assez large (5,4 mètres) permettra une meilleure lisibilité de ce cheminement et une plus grande capacité d'absorption des flux piétons. Pour garantir la mise en place de ce cheminement dans le même temps que le développement du projet d'urbanisation de la Gare des Eaux-Vives, la Ville propose l'adoption d'un plan localisé de cheminement pédestre (PLCP).

Au vu de ce qui précède, l'avant-projet de plan localisé de cheminement pédestre préconise :

- le passage à travers la parcelle 1767, feuille cadastrale 23
- la construction d'un cheminement de 5,4 mètres de large constitué d'une bande de circulation piétonne au centre et, de part et d'autre, deux bandes destinées à des plantations. Cette largeur de cheminement permettra de garantir le passage du flux piétons en provenance et à destination de la gare ;
- le revêtement de sol sera traité comme suit : 50% perméable (par ex. Gravier ou sol concassé), (bandes réservées aux plantations) et 50% imperméable (par ex. dallage béton), (bande de réservée à la déambulation);

3. Conformité aux buts et aux principes de l'aménagement du territoire

3.1. Plans sectoriels de la Confédération

Les différents plans sectoriels de la Confédération, qui concernent les développements aéronautiques (PSIA), les transports de personnes et de marchandises, les transports d'énergie et le secteur militaire ne mentionnent pas, dans leur stade actuel, des développements sur le périmètre concerné.

Ce projet n'est pas concerné par les plans sectoriels de la Confédération.

3.2. Plan directeur cantonal

Le projet participe à la mise en œuvre des objectifs du plan directeur cantonal 2015 adopté par le Grand Conseil en 2001 et ayant fait l'objet de deux mises à jour en 2006 et 2010, notamment :

> en matière de mobilité

(4.10) Favoriser les déplacements piétons et mettre en œuvre les plans directeurs des chemins pour piétons communaux:

Développer les réseaux cyclables et piétonniers et assurer leur continuité selon la LCPR. (source : <http://www.geneve.ch/plan-directeur>)

> en matière d'espaces publics

(4.02) Valorisation des haltes ferroviaires :

- **Mesure 10-3** Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA. Le développement des mobilités douces et le réaménagement d'espaces publics contribuera à la valorisation des secteurs proches des gares.

3.3. Plan directeur communal

Le projet participe à la mise en œuvre des objectifs du plan directeur communal, notamment :

> en matière de mobilité

(§ 2.1 a) Renforcer les réseaux de mobilité douce

> en matière d'espaces publics

(§ 2.1 d) Préserver la qualité de vie

3.4. Par rapport au plan de zones :

Les objectifs de ce projet, situé en 3^{ème} zone, sont conformes aux dispositions de la Loi sur les constructions et les installations diverses L 5 05.

4. Circulations et stationnement

4.1. Enjeux

Le projet ne vise aucun développement et il n'a pas d'impact sur la circulation ou le stationnement (au sens du trafic individuel motorisé) et ne représente aucun enjeu lié à au trafic individuel motorisé.

5. Prise en considération des exigences légales en matière de protection de l'environnement

5.1. Généralités

Ce chapitre évalue la compatibilité du projet avec les dispositions légales relevant de la protection de l'environnement, conformément à la teneur de l'article 47 de l'OAT. Ainsi, pour chaque domaine de l'environnement concerné, il rappelle succinctement les principales bases légales concernées, présente l'état initial du périmètre du projet et évalue les incidences du projet. Quand cela se justifie, des mesures d'accompagnement ou de compensation sont proposées.

5.2. Protection de l'air

Les principales dispositions légales concernant la protection de l'air sont la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et l'ordonnance sur la protection de l'air (OPAir), toutes deux étant des bases légales fédérales.

Les principaux polluants atmosphériques liés aux activités humaines (trafic, chauffage, industries) sont les oxydes d'azote (NOx), le dioxyde de carbone (CO2), l'ozone (O3) le dioxyde de soufre (SO2) et les particules fines (PM10). Dans le cas présent, c'est uniquement les deux premiers qui sont concernés puisque seules les émissions liées à la combustion d'énergie fossile en rapport avec l'exploitation des bâtiments sont concernés.

Le projet n'implique pas de modification de la situation actuelle. Aucune charge de trafic supplémentaire n'est liée au projet.

5.3. Protection contre le bruit

Les principales dispositions légales concernant la protection contre le bruit sont la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), toutes deux étant des bases légales fédérales.

Le degré de sensibilité (DS) appliqué au périmètre est le DS III et restera inchangé. Dans ce sens, le plan d'affectation ne modifie pas fondamentalement les données initiales. Le changement d'affectation des boxes fermés ainsi que les constructions basses rendu possible par l'article 6 du règlement reste compatible avec un degré de sensibilité III.

Le projet n'implique pas de modification de la situation actuelle. Aucune charge de trafic supplémentaire n'est liée au projet.

5.4. Energie

Le projet n'est pas concerné.

5.5. Sol, sites pollués

Les principales dispositions légales fédérales concernant la protection des sols et les sites pollués sont la loi sur la protection de l'environnement (LPE), l'ordonnance sur la protection des sols (OSol) et l'ordonnance sur l'assainissement des sites pollués (OSites). Le règlement sur la protection des sols (K 1 70.13) légifère sur le plan cantonal.

Les parcelles ne sont pas concernées.

5.6. Prévention des accidents

La principale base légale concernée est l'ordonnance sur la prévention des accidents majeurs (OPAM). Or le plan d'affectation ne donnera pas lieu à une construction qui pourrait comprendre le stockage, l'utilisation ou le transport de produits pouvant potentiellement produire des accidents majeurs.

Le projet n'est pas concerné.

5.7. Eaux

Les principales dispositions légales sont, au niveau fédéral, la loi sur la protection des eaux (Leaux) et son ordonnance et, sur le plan cantonal, la loi sur les eaux (L 2 05) et son règlement (L 2 05.01).

Etat initial, eaux souterraines : Le périmètre se situe au droit de la nappe d'eaux souterraine du Genevois.

Etat initial, eaux de surface : Le périmètre du plan d'affectation n'est pas à proximité d'un cours d'eau.

Etat initial, eaux à évacuer : Des collecteurs primaires d'eaux pluviales et d'eaux usées se trouvent à proximité des parcelles concernées et l'écoulement peut s'effectuer de manière gravitaire.

Le projet ne devrait pas avoir d'incidence sur les eaux.

5.8. Protection du paysage et de la nature

Les principales bases légales sont les suivantes : sur le plan fédéral, la loi sur la protection de la nature (LPN) et son ordonnance (OPN) ; sur le plan cantonal, la loi sur la protection des monuments, de la nature et des sites (LPMNS, L 4 05) et son règlement (L 4 05 .01), le règlement sur la conservation de la végétation arborée (L 4 05.04), la loi sur la faune, le règlement sur la protection du paysage, des milieux naturels et de la flore (L 4 05.11), la loi sur la faune (M 5 05) et son règlement (M 5 05.01).

Pour ce qui concerne les forêts, les principales bases légales sont les suivantes : sur le plan fédéral, la loi sur la forêt (LFo) et son ordonnance (OFo) ; sur le plan cantonal, la loi sur la forêt (M 5 10) et son règlement (M 5 10.01).

La parcelle n'est pas inscrite au cadastre forestier et ne présente pas des caractéristiques forestières au sens de la LPFo.

Par contre, la parcelle comprend de nombreux arbres qu'il convient dans la mesure du possible de préserver. Un dispositif de préservation des racines sera mis en œuvre dans les emprises des couronnes des arbres à protéger.

6. Prise en considération des observations émanant des propriétaires et de l'Etat

Un courrier a été adressé le 26 janvier 2012 aux propriétaires de la parcelle 1767. Une séance a eu lieu le 29 mai 2012. Au cours de cette séance, le service d'urbanisme a transmis les documents au représentant des propriétaires afin qu'ils puissent prendre position.

Ce projet de PLCP a fait l'objet, conformément à la procédure, d'une enquête technique préalable auprès des services de l'Etat du 24 avril 2012 au 17 mai 2012. En retour, la Ville a reçu 5 préavis favorables, deux favorables avec réserve, une demande de complément, et un préavis défavorable. Les réponses à ces préavis figurent ci-dessous.

Au cours de cette enquête, l'office de l'urbanisme a émis un préavis favorable sous réserve de limiter l'emprise des tracés sur les parcelles privées et de mutualiser les cheminements déjà existants.

- La Ville de Genève envisage dans le projet de cheminement de réaménager les chemins d'accès au bâtiment 60 route de Frontenex dans l'esprit d'une meilleure mutualisation, sous réserve que ce soit également le souhait de propriétaires et qu'une solution puisse être trouvée ensemble.

Au cours de cette enquête, la commission des monuments, de la nature et des sites (CMNS) a émis un préavis défavorable au projet dans la mesure celui-ci porterait atteinte à la végétation et aux abords de la maison de maître des Vollandes (1767-1787) située sur la parcelle 1768, jouxtant le périmètre de projet. La CMNS relève que cette maison a valeur de classement ou d'inscription à l'inventaire.

- La Ville de Genève relève que cette maison est inscrite dans l'inventaire des biens culturels à protéger en cas de conflit armé (art. 3 de l'ordonnance du 17 octobre 1984), en catégorie B. Elle n'est donc pas inscrite à l'inventaire au sens de la Loi cantonale sur la protection des monuments et sites. De plus, la Ville relève qu'une autorisation de construire pour un garage sur cette même parcelle est actuellement en cours d'instruction à la police des constructions et qu'une

autorisation de construire a été accordée pour l'installation d'une seconde clôture à l'intérieure de cette même parcelle. De ce fait, la Ville de Genève estime que ce préavis ne doit pas être retenu, compte tenu que le cheminement ne portera pas atteinte au bâtiment susmentionné.

Au cours de cette enquête, la direction du paysage a émis une demande complément sur :

- La nature des plans en précisant les arbres existants, à abattre et à planter, ainsi que les mesures de conservation pour la végétation en place ;
 - Un texte ou plan justifiant l'implantation des deux tracés.
- La Ville de Genève intégrera ces éléments sous la forme d'un plan et d'un texte dans le rapport 47OAT du plan localisé de cheminement pédestre. Le contenu du plan sera strictement limité aux dispositions de la loi à savoir l'emprise exacte du cheminement et la nature du revêtement.

7. Conclusion

Conforme à la planification supérieure, ce projet permettra aux autorités communales de poursuivre leur politique de développement urbain dans la préservation du cadre de vie dans les quartiers centraux, sans générer de nuisances majeures. Comme le démontre le présent rapport, ce projet de plan de localisé de cheminement pédestre n'exerce pas une influence majeure sur le milieu directement considéré du point de vue de l'environnement.