

 <p>Commune de Confignon</p>	<b>Projet de Résolution</b>	<b>R 127</b>
---	-----------------------------	--------------

*Date de dépôt :* 04.04.2017

*Date de traitement :* 04.04.2017

## **Pour la réalisation de l'éco-quartier des Cherpines en conditionnant toute augmentation de la densité à un phasage détaillé en matière de mobilité**

Vu l'article 24, alinéa 1, de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984 ;

vu l'article 31 du règlement du Conseil municipal de Confignon LC 18 111 du 4 décembre 2007;

vu la motion 2281 des députés au Grand-Conseil « en faveur de la réalisation de l'ensemble du plan directeur 2030 » demandant notamment au Conseil d'Etat de « redoubler ses efforts, en tenant compte des évolutions du cadre normatif, en matière de densité et de planification temporelle, ainsi qu'à revoir les minima prévus dans les PLQ des grands périmètres restant à urbaniser (Grands-Esserts, Cherpines, Communaux d'Ambilly, Bernex) »;

vu la nouvelle mouture du PDCant 2030 suite aux corrections demandées par la Confédération, les conditions qui y sont liées, les besoins de logements sur le canton et la nécessité d'employer au mieux les terres agricoles;

vu l'article 3 de la loi générale sur les zones de développement;

vu l'étude menée par le canton sur les potentiels de densification dans le cadre du grand projet Cherpines traitant de la forme urbaine et de la mobilité;

vu les ateliers de travail des 30 septembre 2016, 21 octobre 2016 et 16 mars 2017 réunissant les associations locales, les opérateurs et les autorités cantonales et communales ;

vu les séances d'information et d'état de situation pour les Conseillers municipaux de Confignon et Plan-les-Ouates qui se sont tenues entre le 7 novembre 2015 jusqu'au 7 novembre 2016;

vu la présentation aux Conseillers municipaux de Confignon et de Plan-les-Ouates le 13 mars 2017 sur la variante de synthèse d'augmentation de densité traitant de la forme urbaine et de la mobilité;

 Commune de Confignon	<b>Projet de Résolution</b>	<b>R 127</b>
--	-----------------------------	--------------

Sur proposition de la commission aménagement et durabilité,

le Conseil municipal

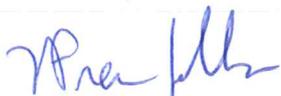
### D E C I D E

par 14 oui et 2 non

de demander au Conseil administratif de poser comme exigences au Conseil d'Etat dans le cadre de la formalisation du plan localisé d'ensemble et dans la réalisation des plans localisés de détail les points suivants :

1. De prévoir un phasage strict et cohérent dans le cadre du développement des Cherpines et une concomitance stricte entre toute nouvelle construction et les infrastructures et mesures de mobilité pouvant absorber le nombre d'habitants prévus ;
2. D'inscrire dans les règlements des plans localisés de quartier (plan localisé d'ensemble et plans localisés de détail) qu'ils ne peuvent être mis en exécution que lorsque les infrastructures et mesures de mobilité sont réalisées;
3. D'inscrire dans le règlement du plan localisé d'ensemble que les pièces urbaines Bc et Cc au nord du quartier ne seront développées que lors de la mise en place de la télécabine ;
4. De demander que la ligne télécabine soit prolongée jusqu'à l'interface Tourbillon de manière à éviter une rupture de charge ;
5. D'inscrire le montant de l'investissement pour la télécabine dans le plan décennal des investissements du canton de Genève ;
6. De réaliser un P+R en amont de la ligne de tramway pour permettre un transfert modal optimal et réduire ainsi le nombre de véhicules/jour sur la route de Base ;
7. De prévoir les infrastructures mentionnées sous point 6 dès la 1<sup>ère</sup> étape de réalisation de la ligne de tramway ;
8. De revoir les emprises de la route de Base grâce à la réalisation d'un P+R en amont de la ligne de tramway

Le Président : Joël FRAUENFELDER



Le Secrétaire : Maxime WALDER



## EXPOSE DES MOTIFS

### *En préambule*

Depuis plusieurs années, les communes de Confignon et Plan-les-Ouates se sont investies pour la réalisation du grand projet des Cherpines conjointement au canton. Elles ont fait preuve de pro-activité et de participation à la recherche de solutions qui soient partagées par les autorités communales et cantonale.

Après avoir approuvé un plan directeur de quartier et validé le plan guide réalisé par la maîtrise d'œuvre urbaine, les communes de Confignon et de Plan-les-Ouates se sont vues être sollicitées par le canton pour l'augmentation de la densité aux Cherpines.

Les réserves émises sur le plan directeur cantonal 2030 par l'ARE, puis la motion 2281 votée à l'unanimité par le Grand conseil ont fixé une cible pour une augmentation de +30% de la densité aux Cherpines.

### *Position des communes*

Les Conseils municipaux des deux communes ont dans un premier temps réagi de manière vigoureuse à cette demande. La commune de Plan-les-Ouates a voté une résolution demandant une densité maximale de 1.1. La commune de Confignon préférant, quant à elle, mettre en veille la même résolution R118 « Pour la réalisation de l'éco-quartier des Cherpines conformément aux engagements pris » en attendant l'avancement des études menées par le canton afin de se prononcer définitivement.

Le 31 janvier 2017, le Conseil municipal a classé définitivement la résolution R118 estimant qu'elle était trop contraignante au vu de l'avancement des travaux, et d'envisager la rédaction d'une nouvelle motion liant les aspects urbanistiques à ceux sur la mobilité. En effet, l'indice de densité étant considéré comme une donnée chiffrée, elle ne donne pas l'envergure qualitative du quartier ; certains quartiers proposent des indices élevés avec une réussite prouvée, d'autres des indices bas qui n'offrent pas obligatoirement une qualité de vie à ses habitants.

La séance de restitution sur la variante de synthèse pour les Conseillers municipaux du 13 mars devant donner les lignes directrices de la nouvelle résolution.

### *Séance du 13 mars – variante de synthèse*

Lors de la séance du 13 mars, il a été présenté la variante de synthèse. Il est à souligner que les travaux engagés en 2015 ont débouché sur un projet évolué qui remplit les exigences générales des autorités communales. Dans son ensemble, les principes urbanistiques développés dans le plan directeur de quartier et dans les approfondissements de la maîtrise d'œuvre ont été maintenus et se sont affirmés. Ceci est à saluer.

 <p>Commune de Confignon</p>	<b>Projet de Résolution</b>	<b>R 127</b>
---	-----------------------------	--------------

Les objectifs étaient les suivants :

- Projeter, offrir et préserver la qualité de vie de la ville pour ses futurs habitants : La qualité de la ville en projection passe par une offre d'espaces publics généreux préservés de la circulation motorisée et avec un ensoleillement confortable en cœur d'îlot, ce qui est le cas ;
- Offrir une quantité de services et activités pour rendre vivante la ville, source de qualité également ;
- Ne pas multiplier les émergences avec des tours, les gabarits permettent une certaine homogénéité tout en offrant la possibilité d'une variation des formes architecturales ;
- Offrir une égalité de traitement dans la forme urbaine et les densités proposées par pièce urbaines entre le PLQ du Rolliet et le PLQ 2 ;

La densité générale entre 1.23 et 1.26, représentant une augmentation de 80'000 SBP sur le PLQ 2 dédié au logement, ne péjore pas cette qualité de vie recherchée.

Reste l'objectif pour mettre en concomitance urbanisation et mobilité.

### ***Mobilité aux Cherpines***

Les mandataires du canton ont cherché les solutions pouvant minimiser les déplacements liés à l'augmentation de densité des Cherpines. Il leur a été demandé de chercher et de traiter cette thématique tant du point de vue local (périmètre des Cherpines) que régional (périmètre élargi) en considérant l'ensemble des futurs développements.

Les solutions qui ont été émises sont les suivantes :

- Mise en place des mesures d'accompagnement telles qu'énoncées dans l'étude du bureau CITEC en 2015 (un groupe de travail entre opérateurs et autorités s'est déjà mise en place pour cette mise en œuvre dans le quartier du Rolliet) ;
- Mise en place des infrastructures prévues dans le plan directeur de quartier (ligne de tramway, bus tangentiel) ;
- Elargissement de la route de Base plus conséquent que ce qui était prévu dans les planifications ;
- Mise en place d'un transport par télécabine pour les grands déplacements tangentiels.

La question des parkings a également été envisagée en réduisant le taux de stationnement. Toutefois, aucune décision n'a été prise pour une mise en place d'un taux similaire à ce qui sera appliqué dans le quartier du Rolliet.

### ***Quelques considérations sur la variante de synthèse***

La variante de synthèse pose certaines remarques principalement sur la mobilité. Les mesures de mobilité peuvent effectivement apporter les réponses à une augmentation de la densité. Toutefois il est à relever certains points :

 <p>Commune de Confignon</p>	<h2>Projet de Résolution</h2>	<p>R 127</p>
---	-------------------------------	--------------

-Pratiquement, le terminus de la télécabine est mal positionné. Il est regrettable que la ligne ne soit pas prolongée jusqu'à une interface avec le tramway, notamment en lien avec la ZIPLO. Le futur arrêt de Tourbillon est le lieu optimal pour prolonger la ligne et permettre ainsi aux collaborateurs de la zone industrielle de Plan-les-Ouates d'utiliser la télécabine.

-L'élargissement de la route de Base est problématique car il arrive vers un rétrécissement à l'approche de la route Curé-Baud sur la commune de Lancy. On peut facilement imaginer les problèmes d'en-colonnement de voitures que cela pourrait engendrer.

-Le problème précité ouvre la question des parkings relais (P+R) dans le couloir Lancy – Saint-Julien. En effet, afin de réduire ce trafic motorisé sur la route de Base, qui dessert les Cherpines et la ZIPLO, il est impératif de mettre en place un P+R plus en amont en direction de la France pour capter les automobilistes. P+R qui doit être confortable et à proximité des lignes de transports publics de haute performance telle que la ligne de tramway. Il est impératif qu'un P+R provisoire soit déjà réalisé lors de la construction de la 1<sup>ère</sup> étape du tramway pour que soit déjà mis en place un transfert modal optimal.

-L'accessibilité des mobilités douces, notamment les itinéraires vélos, sur les pénétrantes « haute vitesse » prévues dans le Plan directeur cantonal 2030, doivent être prioritaires et sécurisées.

Ces mesures doivent être mises en place en concomitance avec l'urbanisation.

### ***Le phasage***

Tout projet d'urbanisation est réalisé par phases, les opérateurs (promoteurs) en sont conscients car ils chercheront à minimiser les coûts. Par exemple, les pièces urbaines Bc et Cc seront les dernières à être réalisées, sans cela les promoteurs devront financer des infrastructures et équipements pour accéder à ce périmètre, ce qui mettrait leurs plans financiers en danger. Le phasage est donc important.

Pour réussir à absorber les habitants supplémentaires, il est important d'avoir un plan de phasage clair ET mis en parallèle avec les infrastructures et mesures de mobilité qui devront être réalisées à chaque étape d'urbanisation.

Les mandataires du canton ont émis une proposition de phasage, qui correspond au rythme de développement en y joignant les infrastructures nécessaires pour donner une réponse mobilité aux futurs habitants. Ce phasage semble être cohérent et réaliste au vu des points durs fonciers et des différentes discussions qui ont eu lieu avec des opérateurs.

Il est par contre important d'inscrire d'une manière ou d'une autre le phasage, d'indiquer que chaque étape doit être accompagnée par une mesure de mobilité. Ceci peut se faire sous deux formes, à savoir par la signature d'une convention entre autorités cantonale et communales, ou alors en l'inscrivant dans le règlement des plans localisés de quartier.

Le risque d'une convention réside dans la possibilité de la dénoncer ultérieurement par l'une des parties. Par contre, l'inscription d'une obligation de concomitance entre urbanisation et infrastructures de mobilité apportent des garanties claires à long terme, et ce même si le visage politique change.

La réalisation de la télécabine n'est pas assurée concrètement et peut prendre davantage de temps que ce qui est prévu (crédits, oppositions..). Les pièces urbaines Bc et Cc sont les dernières à être prévues dans le phasage. Il est dès lors impératif de lier ces deux pièces avec la mise en place de la télécabine. Sans cette dernière, les deux dernières pièces urbaines ne seront pas réalisées dans l'immédiat. Les mesures de mobilité prévues dans les étapes antérieures permettront de combler les besoins des habitants déjà en place, en effet sans les deux dernières pièces le nombre de mètres SBP totaux réalisés sont inférieurs à ce que prévoit le plan directeur de quartier.

Le règlement du plan localisé de quartier (PLQ) d'ensemble doit contenir un article concernant ce phasage. Dans le PLQ d'ensemble, il sera déjà indiqué les mètres carrés SBP de chaque pièce urbaine qui devront être formalisées avec un PLQ de détail.

La réussite de la construction de la ville acceptée et acceptable passe impérativement par un phasage du développement en concomitance avec les mesures de mobilité.

Compte tenu de ce qui précède, la commission aménagement et durabilité prie le Conseil municipal de faire un bon accueil à la résolution R 127 « *Pour la réalisation de l'éco-quartier des Cherpines en conditionnant toute augmentation de la densité à un phasage détaillé en matière de mobilité* » et invite à la voter favorablement.

La commission aménagement et durabilité