

12 février 2018

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 5 décembre 2017 en vue d'un projet de construction de quinze logements en mitoyenneté, sis au chemin Edouard-Tavan 8b, avec aménagements extérieurs dont la surface de plancher habitable relève de l'application de la lettre b) de l'alinéa 4 de l'article 59 de la loi sur les constructions et les installations diverses (LCI).

Rapport de M^{me} Patricia Richard.

Cette proposition a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement le 16 janvier 2018. Elle a été traitée sous la présidence de M. Ulrich Jotterand le 23 janvier 2018. Les notes de séance ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, que la rapporteuse remercie pour la qualité de ses notes.

PROJET DE DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

vu l'article 59, alinéa 4, lettre b), de la loi sur les constructions et installations diverses (LCI) du 11 juin 1988;

vu la demande du Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie relative à l'accord de la dérogation de densité par le Conseil municipal;

vu les principes d'aménagement du plan directeur de quartier de Crêts-de-Champel – Bout-du-Monde approuvés sous forme de résolution par le Conseil municipal le 11 mars 2003 et adoptés par le Conseil d'Etat le 24 novembre 2004;

sur proposition du Conseil administratif,

décide:

Article unique. – donne son accord pour un rapport de surface de 55% pour la DD 110114/B conformément aux dispositions de l'article 59, alinéa 4, lettre b), de la loi sur les constructions et les installations diverses (LCI).

Séance du 23 janvier 2018

Audition de M. Xavier de Rivaz, adjoint de direction au Service d'urbanisme

M. de Rivaz déclare qu'il est question dans ce projet de l'application de l'article 59 de la LCI en zone 5, article qu'il lit. Cette disposition permet d'augmenter la densité. Le secteur en question est en zone villas et l'indice pourrait passer de 0,23 à 0,5, voire 0,6, en conformité avec l'article 59.

Le projet conserverait les qualités paysagères et il ne serait question que de logements libres ou de propriétés par étages (PPE).

Le développement d'un maillage piétonnier permettant d'améliorer les liaisons entre le stade du Bout-du-Monde et le plateau est envisagé, un point important pour désenclaver le site; le plan localisé de quartier (PLQ) concerné a été voté en 2003 et il devrait être possible, selon ce plan, de créer 100 à 120 logements.

En poussant l'indice de densité à 0,5, il est nécessaire de faire un effort d'aménagement pour gérer l'ensemble des aspects.

Le Canton étudie une ligne de bus à haute capacité pour rejoindre Vessy mais la route du Bout-du-Monde ne pourra pas être élargie, route qui ne propose pas de trottoir.

Ce projet est la dernière opération du site, la parcelle en question est très grande et occupée par une villa. Il proposerait une quinzaine de logements avec un parking situé sous les bâtiments. Le plan retenu prévoit des maisons jumelées avec des espaces de nature et de jardin.

Des servitudes sont progressivement demandées afin de créer le chemin piétonnier entre le plateau et le centre sportif. Trois scénarios avaient été dégagés mais l'un d'entre eux a vite été éliminé car il n'est pas réalisable. Le second scénario implique des délais à moyen terme, il ne reste donc que le troisième scénario qui paraît le plus probable.

Une commissaire remarque qu'il y a 28 places de parking plus trois pour les visiteurs. Or, elle remarque que le quota est normalement d'une place par logement.

M. de Rivaz répond que les dispositions du PLQ ne sont pas opposables aux tiers et ne sont donc qu'indicatives, le nombre de places de stationnement est dès lors régi par le règlement cantonal qui prévoit deux places par logement.

La commissaire pense que c'est une bonne chose. Elle rappelle que le fameux 40% de ménages n'ayant pas de voiture est fondé sur le nombre de ménages et non sur le nombre d'habitants.

M. de Rivaz répond que les besoins de stationnement sont planifiés en fonction des types de logement. En l'occurrence, il est question de villas groupées,

donc de logements onéreux et les ménages qui s'installeront auront des moyens importants. Il ajoute que 50% de la population habitant dans un immeuble d'habitation mixte (HM) n'a pas de voiture alors que dans les PPE, les ménages ont une à deux voitures. Le besoin de véhicule diverge également en fonction de l'âge.

La même commissaire remarque que le PLQ de Michée-Chauderon a entraîné un problème conséquent puisque les habitants de ce quartier prennent des macarons faute de places de parking. Or, elle rappelle que la politique de la Ville est d'enterrer les voitures dans des parkings souterrains. Et elle pense qu'il serait préférable de prévoir une place par logement également dans les HM.

M. de Rivaz répond qu'il convient de distinguer le besoin en places de stationnement et le prix qu'un propriétaire de voiture est d'accord de mettre pour son véhicule. Il évoque alors un exemple aux Pâquis en rappelant que les places de parking souterrain ont un certain coût compte tenu des difficultés de construction pour ce type de structures. Il s'agit donc d'une question économique qui entraîne parfois des situations paradoxales dans certains quartiers.

Un commissaire demande si des zones en bordure de rivière sont protégées et si ces périmètres ne seront pas touchés.

M. de Rivaz répond que les rives de l'Arve sont protégées par la loi et les distances doivent être respectées.

La passerelle piétonnière qui avait été discutée n'est plus envisagée, c'est le rapport coût/utilité qui empêche ce projet. Il serait en outre nécessaire d'acquérir des parcelles, notamment à travers la forêt.

Il sera possible de créer l'un de ces cheminements piétonniers d'ici à deux ans si l'autorisation de construire est octroyée.

Une piste cyclable ne serait pas très adaptée aux vélos en raison de sa pente.

La Direction générale des transports aurait aimé avoir un site propre pour le bus au moins dans un sens, ainsi qu'une piste cyclable dans la montée et des trottoirs confortables de part et d'autre de la chaussée. Intégrer tous ces aspects est impossible. L'alternative serait donc d'installer une piste cyclable et des cheminements alternatifs pour les piétons, et de se passer de site propre pour le bus.

Le projet de chemin piétonnier sera proposé à la commission, qui pourra l'examiner notamment au travers de la révision du plan des chemins piétonniers.

Discussion et vote

Le Parti libéral-radical votera cette modification, ce projet proposera des logements en PPE avec suffisamment de places de parking.

Le Mouvement citoyens genevois déclare que ce projet s'insère avec logique dans ce périmètre. Il est regrettable de voir disparaître de belles propriétés mais ils ne s'opposent pas à ce projet.

L'Union démocratique du centre déclare partager cet avis en remarquant qu'il est question de construire la ville en ville, il est question finalement d'une collectivisation des espaces et que là où il y avait une famille qui vivait, il y en aura 40 demain.

Ensemble à gauche acceptera ce projet malgré le fait qu'il ne prévoit qu'une densification très faible. Il serait préférable d'équilibrer les densifications à travers l'ensemble de la ville.

Le Parti socialiste soutient également ce projet.

Le groupe des Verts acceptera ce projet tout en s'étonnant du ratio concernant le nombre de places de parc.

Le Parti démocrate-chrétien est également en faveur de ce projet.

Le président passe au vote de la proposition PR-1277, qui est acceptée à l'unanimité.