

**Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la proposition du Conseil administratif du 22 avril 2009, sur demande du Département du territoire, en vue de l'adoption d'un projet de résolution approuvant le plan directeur communal «Genève 2020 – Renouvellement durable d'une ville-centre».**

**Rapport de M<sup>me</sup> Sarah Klopmann.**

Le plan directeur communal «Genève 2020 – Renouvellement durable d'une ville-centre» a d'abord été présenté à la commission de l'aménagement grâce à la proposition PR-650 qui fixait l'agenda des démarches et qui fut ensuite acceptée par le Conseil municipal le 20 janvier 2009. Puis la commission a eu les retours de la consultation publique, qui s'est déroulée du 2 mars au 1<sup>er</sup> avril 2009, en vue de pouvoir ensuite prendre position sur la résolution contenue dans la proposition PR-702, et ainsi sur le plan directeur. Ce rapport peut être pris comme la suite chronologique du rapport PR-650 A.

Vous trouverez dans ce rapport les auditions et discussions relatives aux observations concernant ce plan directeur communal (PDComm). La commission de l'aménagement s'est réunie pour cela le 28 avril, le 19 mai, le 25 mai et le 16 juin 2009, sous les présidences successives de M<sup>me</sup> Anne-Marie Gisler et de M<sup>me</sup> Claudia Heberlein Simonett.

Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier.

Le 24 mars 2009, la commission de l'aménagement (avec les membres de la commission Agenda 21 qui le souhaitaient) a bénéficié d'une visite guidée de l'exposition publique qui s'est tenue du 3 mars au 1<sup>er</sup> avril à la Bibliothèque de la Cité.

**Séance du 28 avril 2009**

(Avant la réception de la proposition PR-702 en séance plénière)

*Présentation des observations reçues lors de la consultation publique et des réponses apportées par le département des constructions et de l'aménagement de la Ville de Genève*

*Audition de M. Pierre Chappuis, chef de projet au Service d'urbanisme, et de M. Daniel Schmitt, adjoint de direction au Service d'urbanisme*

M. Chappuis mentionne que 26 observations concernant le plan directeur communal ont été reçues. Sept d'entre elles ont reçu une réponse globale. Il est

nécessaire de distinguer les différents types d'observations. Trois observations insistent sur les personnes à mobilité réduite et semblent pertinentes. Il conviendra donc que la Ville complète le plan directeur communal à cet égard. Certaines observations ont, elles, un caractère plus local (Eaux-Vives, Eidguenots, etc.). Les trois conférences ont attiré quelque 200 personnes et l'exposition plus de 1000 personnes. Le site internet a vu 1350 visites provenant de 46 pays différents, entre le 22 février et le 2 avril 2009.

M. Schmitt rappelle que la proposition PR-650 décrivait les différentes étapes chronologiques en vue de l'acceptation de ce PDComm. Le jour de cette audition, nous en sommes à la cinquième étape et la sixième (vérification de conformité par le canton) est enclenchée. C'est cela qui leur permettra de déposer le projet (la proposition), qui lancera le délai de 90 jours durant lequel le Conseil municipal devra se prononcer. Le plénum devra donc voter ce rapport en septembre 2009. Le Conseil d'Etat aura, dès lors, 60 jours pour statuer.

Un journal des modifications entre la version 3 et 4 du document a été rédigé. Il n'y aura pas d'état 5 du plan directeur, afin d'éviter de multiplier les moutures.

Les aspects concernant la nature et le patrimoine bâti ont été améliorés. Ces questions patrimoniales font à présent l'objet d'un pan entier dans le chapitre «Développement».

Un commissaire demande ce qui se passera si la commission décide de modifier des éléments dans le plan directeur.

M. Chappuis répond que tout dépend de l'ampleur des modifications. Il remarque, cela étant, que le dossier a eu un bon suivi et qu'il serait donc étonnant d'assister à une remise en question générale.

Une commissaire trouvant la terminologie «ville durable» curieuse demande si cette appellation est usuelle.

M. Chappuis explique alors que c'est une notion environnementale, économique et sociale. Cette notion de durabilité n'a jamais été utilisée pour autre chose que pour le développement durable, il n'y a donc pas d'ambiguïté. Il peut toutefois être possible de changer cette terminologie.

Un membre de la commission remarque que toute l'iconographie concernant le travail et l'emploi est triste et négative, sans aucune notion d'épanouissement. Il ajoute qu'il n'y a que quelques lignes à cet égard alors que cet aspect occupe les gens huit heures par jour. Par ailleurs, la construction d'un centre commercial en dehors de la ville est, pour lui, un échec en matière d'aménagement. De plus,

il lui semble nécessaire de définir une stratégie de captation fiscale. Il ajoute que ce PDComm se concentre essentiellement sur le bien vivre à Genève, alors que ce n'est pas le seul aspect à prendre en compte.

Il est répondu que cette question n'est pas facile à insérer dans un document concernant l'aménagement du territoire. La priorité 7, «Une ville dynamique», évoque toutefois les notions de travail. De plus, il existe une réflexion pour les sites pouvant accueillir les centres commerciaux, mais les études ne sont pas encore suffisamment pertinentes pour avoir un impact sur le plan directeur.

Puis une autre commissaire remarque encore que les commerçant-e-s du centre-ville revendiquent que les Rues-Basses représentent un centre commercial. Elle donne également comme mauvais exemple qu'elle ne souhaite plus voir se reproduire la construction d'un grand magasin vers la place Grenus, qui a nécessité la destruction de nombreux logements et dont l'accès reste toujours très difficile.

Les postes de police municipale, qui sont en voie de réactualisation, ne sont pas pris en compte dans ce document.

#### *Discussion sur la suite des travaux*

Il est proposé de débiter les auditions avec les personnes ou organismes, du moins les professionnels, qui ont fait des observations.

La présidente mentionne que les observations proviennent notamment de l'Union des associations patronales genevoises, de la Fédération des entreprises romandes, de la Fédération genevoise des métiers du bâtiment, de la Chambre genevoise immobilière, de la Chambre du commerce, du Touring Club Suisse, de Groupement transports et économie, des Verts – Ville de Genève, d'associations de quartier, de l'association Charles-Martin, d'EcoAttitude et d'associations de parents d'élèves.

Une petite discussion sur comment la commission va procéder pour ces auditions s'ensuit.

Puis la présidente passe aux votes.

Mise aux voix, l'audition des groupements économiques est acceptée par 12 oui (1 AGT, 3 S, 2 Ve, 2 DC, 1 R, 2 L, 1 UDC) et 2 abstentions (1 AGT, 1 UDC).

Mise aux voix, l'audition des Verts – Ville de Genève est acceptée par 13 oui (2 AGT, 3 S, 2 Ve, 2 DC, 1 R, 2 L, 1 UDC) et 1 abstention (UDC).

## Séance du 19 mai 2009

*Examen des observations reçues lors de la consultation publique  
Audition de la Chambre genevoise immobilière (CGI), représentée par M. Genecand, président, et de M. Aumeunier, secrétaire général*

M. Aumeunier s'étonne, en premier lieu, de la manière dont les auditions sont organisées. Ce plan directeur a demandé des années de travail et il remarque que les auditions, quant à elles, sont faites dans un délai restreint (*n.d.l.r.: c'est la loi cantonale qui impose ces délais*). Il regrette cet état de fait, d'autant plus qu'il semblerait qu'il y ait quelques malentendus. Il mentionne, en effet, que ce plan directeur doit se conformer aux compétences cantonales, ce qui n'est pas, selon lui, le cas à certains égards. Il donne pour exemples le principe d'un logement pour un emploi, les exigences exorbitantes concernant la surélévation de bâtiments, ou encore la mobilité. Il mentionne, en outre, avoir le sentiment désagréable que ce plan directeur cherche à justifier le plan d'utilisation du sol (PUS). Ainsi, la CGI nourrit des craintes concernant les exigences illégales. Le droit de préemption suscite chez eux un certain nombre de préoccupations. M. Aumeunier se demande, par ailleurs, comment les 5000 logements de la Gérance immobilière municipale sont attribués, quels sont leur entretien et leur conformité. Il regrette également que ce plan directeur se projette à quinze ans sur la base des plans localisés de quartier (PLQ) existants uniquement. La CGI est toutefois heureuse de constater que le plan préconise de revaloriser les espaces publics, mais M. Aumeunier termine en déclarant qu'il est nécessaire de remettre ce plan directeur dans son cadre et de le conformer au droit supérieur.

Une commissaire en déduit donc que, d'après ce raisonnement, les zones de potentiel de développement de logements sont considérées comme de vieux PLQ.

M. Aumeunier acquiesce en remarquant qu'il est nécessaire d'en développer d'autres.

M. Genecand mentionne que la CGI est également heureuse de constater que la Ville a la volonté de construire plus de logements, mais il pense toutefois que le problème majeur relève de la définition de ce qui doit être construit.

Dans la même veine, un commissaire rappelle que le plan directeur tend à vouloir construire 3600 logements d'ici à 2020. Il se demande donc quelle proportion du besoin la Ville parvient actuellement à satisfaire, et si le plan directeur comporte, selon la CGI, les instruments pour parvenir à ce but.

M. Aumeunier acquiesce et déclare que les ambitions du plan directeur définissent 360 logements par année, alors même que ce chiffre est encore insuffisant puisqu'il correspond aux anciens chiffres. Il rappelle que le Canton doit construire 2600 logements par année, ce qui représente pour la Ville 750 loge-

ments. Il estime que ce plan directeur ne comporte pas d'instruments pour parvenir à ce résultat mais plutôt des contraintes.

A une commissaire qui demande quelles seraient les propositions de la CGI, il est répondu qu'il faut identifier le potentiel du parc immobilier, construire soi-même, développer de nouveaux PLQ, et collaborer avec le privé plutôt que négocier avec ce dernier en lui imposant des contraintes. Tant que le Canton ne parvient pas à construire plus de 1000 logements par année, il se confine dans la crise. Il précise qu'il est évident que la Ville de Genève ne peut pas à elle seule tout réformer.

Concernant les locaux commerciaux et artisanaux, la CGI trouve que les plans faits sont en retard d'une guerre et qu'il est nécessaire de savoir qui peut rester dans les locaux et faire preuve d'innovation face à la crise.

### **Séance du 25 mai 2009**

(Séance conjointe avec la commission Agenda 21)

*Examen des observations reçues lors de la consultation publique*

*Audition de la Fédération des entreprises romandes (FER), représentée par M<sup>me</sup> Schopfer Sandoz*

M<sup>me</sup> Schopfer Sandoz salue l'aboutissement de ce plan directeur qui devait, selon elle, être terminé en 2005. La FER pensait que seuls les grands axes allaient être développés et trouve que ce plan directeur ne respecte pas l'article 11 de la loi sur l'aménagement du territoire et entravera les commerces du centre-ville. Il est évident que la création de logements est une bonne chose, mais la fédération constate qu'un certain nombre d'instruments manquent dans ce plan directeur pour parvenir à cet objectif. Leur avis est que le principe d'un logement pour un emploi représenterait un frein pour l'activité économique et que cette compétence relève d'ailleurs du Canton. La proportion de 30% de logements d'utilité publique (LUP) ne correspondrait pas aux dispositions supérieures. Par ailleurs, M<sup>me</sup> Schopfer Sandoz rappelle que l'on trouve déjà une grande diversité de commerces à Genève et que la FER s'oppose donc à un renforcement de cet aspect. Elle déclare ensuite que la FER est surtout très inquiète à l'égard de la mobilité, qu'elle considère être une nécessité pour l'économie genevoise. La FER n'est pas opposée aux zones piétonnes mais pense que la création de parkings souterrains serait une idée judicieuse. M<sup>me</sup> Schopfer Sandoz conclut en rappelant que la fédération pense que ce plan directeur communal est contraire au plan directeur cantonal sur un certain nombre de points et qu'il détériorera le centre-ville en le vidant de sa substance.

Une commissaire explique que tous les plans directeurs communaux sont soumis à l'aval du Canton et que les services cantonaux mettront – ou auraient mis,

puisqu'ils ont déjà préavisé – en lumière les problèmes, s'il y en avait. Concernant la mobilité, elle rappelle les normes OPAir et OPBruit (ordonnances de protection de l'air et du bruit) et qu'il est nécessaire de prendre des mesures d'ici à 2016 pour le respecter, sous peine de devoir payer d'effrayantes amendes. Elle ajoute également qu'il n'existe aucune obligation pour la Ville de supporter toute la charge des nouveaux logements et demande finalement quelles sont les propositions de la FER.

Il est répondu que c'est au Conseil municipal d'adopter le plan, que sa compatibilité avec le droit supérieur relève également de la responsabilité de la Ville et que, par ailleurs, le plan ne prévoit aucune mesure d'accompagnement pour les projets de réduction du trafic individuel.

La commission apprend également que la FER ne mène pas d'études sur l'attractivité des commerces, ni sur la qualité de vie.

Un autre commissaire félicite la FER qui a su trouver quelque chose à dire sur ce plan qui ne parle d'économie que sur trois lignes, et il demande si une simulation a été faite concernant les conséquences fiscales de ce plan.

M<sup>me</sup> Schopfer Sandoz répond qu'il est bien évident pour la FER que les pertes fiscales seraient importantes, mais aucune simulation n'a été réalisée.

Il est demandé si la FER considère que l'économie va plus mal depuis vingt ans. La représentante de la fédération répond avoir toujours entendu que les chiffres d'affaires des commerces avaient diminué ces dernières années.

La question de la position de la FER par rapport au concept de développement durable reste sans réponse.

Il est soulevé le fait que les petits commerces se plaignent de la fermeture de commerces proches plus importants, car ces disparitions ont sur eux un impact négatif.

Ainsi, le maintien des activités est une notion importante pour la FER, qui regroupe de nombreuses entreprises privées, notamment des petites et moyennes entreprises.

La FER ne fonctionne pas par commissions mais comporte de nombreuses associations comme la Fédération du commerce genevois.

Une commissaire demande pourquoi le centre de Genève ne pourrait pas être une zone piétonne, à l'instar de nombreuses autres villes. M<sup>me</sup> Schopfer Sandoz explique que plusieurs moyens de se déplacer sont nécessaires et que les TPG seuls ne suffisent pas.

S'ensuivent plusieurs commentaires. Un commissaire (CA21) pense que les petits commerces sont menacés par les grands commerces et se demande si les

autorités doivent intervenir dans ce principe de concurrence. Il imagine que ce devrait être le cas. Il évoque ensuite la mobilité et déclare ne pas comprendre le principe du libre choix. Il ajoute qu'il y a des questions de mentalité sur lesquelles travailler. Il pense finalement que l'intervention de la FER se base sur la crainte et déclare être en faveur d'une ville organisée intelligemment.

Une autre commissaire a l'impression que les commerçant-e-s se focalisent sur la mobilité et l'accessibilité alors qu'il existe d'autres aspects. Les petits commerces sont souvent remplacés par des bureaux ou des chaînes. Il conviendrait de réfléchir à la gestion des arcades.

*Audition du Touring Club Suisse (TCS), représenté par M. Guy Zwahlen, président de la section genevoise, et M. Victor de Oliveira, ingénieur circulation*

M. Zwahlen déclare que le TCS comprend les soucis de la Ville à l'égard de la qualité de vie, mais il estime que celle-ci ne doit pas se faire au détriment de la mobilité et qu'il serait nécessaire de terminer le contournement de la ville en construisant la traversée de la rade, avec laquelle une traversée ferroviaire pourrait être envisagée. Par ailleurs, il rappelle que le TCS a fait une campagne en faveur de la mobilité douce récemment. Il dit, en outre, que des aménagements cyclables plus importants seraient judicieux. Concernant l'assainissement du bruit, M. Zwahlen explique que des mesures pourraient être prises pour limiter les émissions de bruit, comme l'établissement d'ondes vertes, ce qui réduirait également la pollution de l'air. Des mesures de police devraient, selon lui, être prises, notamment à l'égard des personnes trafiquant leur véhicule. Cela étant, le TCS défend l'absolue nécessité de maintenir l'accessibilité (automobile, s'entend) au centre-ville, ainsi que des places de stationnement. En même temps, il est dit que le TCS est en faveur des zones piétonnes, encore si rares à Genève. Mais M. Zwahlen précise alors que des parkings de compensation sont nécessaires. Il signale ensuite qu'il est essentiel de rester attentif aux deux-roues motorisés, un moyen de transport largement utilisé. Il annonce que les nouveaux scooters sont devenus moins polluants et déclare que prendre des mesures négatives contre les deux-roues motorisés serait mal ressenti par la population.

Une commissaire demande comment favoriser les TPG sans réduire le trafic, sachant que le territoire est restreint.

Il lui est répondu qu'il y a des mesures à prendre et que, par exemple, à la rue de Lausanne, un site propre et des trottoirs plus modestes auraient été satisfaisants. Le TCS explique qu'une voie automobile de chaque côté peut suffire mais regrette alors que ces voies ne soient pas réservées aux voitures uniquement. Il ajoute que les feux qui passent au rouge quatre fois sur le même tronçon représentent, selon leur groupement, un autre problème, d'autant que toutes les pénétrantes n'ont quasiment plus qu'une seule voie. Le TCS trouve qu'il serait

plus judicieux d’avoir un trafic fluide plutôt que des arrêts et des redémarrages incessants.

Concernant le nombre de places de parc, le TCS estime qu’il faudrait au moins récupérer les 1260 places supprimées ces dernières années. Le TCS dit avoir des plaintes à cet égard provenant de tous les quartiers. Cependant, les zones bleues et les zones 30 km/h représentent un progrès, lorsqu’elles sont bien réalisées. Par exemple, le TCS estime qu’il ne faudrait pas faire de zones 30 km/h sur un trajet des TPG. Des mesures de modération de vitesse sont également nécessaires. Le TCS ne s’oppose pas au principe du «carsharing», puisqu’il défend le libre choix des modes de transport ainsi que leur complémentarité.

Concernant une remarque sur les nuisances entraînées par les voitures qui n’ont qu’une seule personne à leur bord et entravent les autres modes de transport, M. Zwahlen répond que c’est à la police de prendre les mesures nécessaires et que, par ailleurs, le covoiturage pourrait être développé et favorisé. Il ajoute que les deux-roues motorisés prennent moins de place sur l’espace public. Il termine en mentionnant que de créer des pistes cyclables en retrait des grands axes serait une stratégie plus judicieuse pour le TCS que de placer les vélos sur des routes où le trafic est important.

Le TCS pourrait mener une étude sur le covoiturage. Il serait, pour le TCS, possible d’imaginer des mesures positives comme des réductions de frais de parking pour les voitures transportant plusieurs passagers, une fiscalité revue, etc. Mais il serait alors nécessaire de régler la question avec les assurances, puisque ces dernières réduisent leurs prestations lorsqu’un passager est transporté à titre gracieux.

M. Zwahlen admet ensuite qu’il peut être possible de travailler de manière incitative pour diminuer le trafic, mais dit que les TPG n’arriveront pas à absorber la surmobilité prévue d’ici à 2020; Genève a encore un déficit en termes ferroviaires. Il reconnaît également que la mobilité diminuerait sans doute avec une parité entre le logement et l’emploi.

Un commissaire demande ce que pense le TCS de la politique de rebroussement qui ne permettra plus, selon lui, de traverser la ville en voiture. M. Zwahlen trouve que c’est la pire des politiques à appliquer, impensable et incohérente. Il pense tout de même qu’il faut éviter de traverser inutilement les quartiers, mais alors en créant au contraire des ceintures autour de la ville. Cependant, les gens doivent pouvoir passer d’un quartier à l’autre.

*Audition de l’association Pro Vélo, représentée par M. Cattin et M. Broggin*

M. Broggin explique que Pro Vélo soutient ce plan directeur communal, malgré quelques bémols. Il distribue alors un plan d’itinéraires vélos et déclare que

Pro Vélo est plus ambitieuse que la Ville en la matière. Il mentionne la voie verte, qui suit le trajet du CEVA, et admet que c'est une bonne chose mais ajoute que cela ne correspond pas véritablement aux besoins, tant en termes de facilité que d'attractivité. De plus, des éléments indiqués comme étant déjà aménagés ne le sont pas encore. Pro Vélo propose de suivre les rives de l'Arve, ce qui semble être également programmé par la Ville. Un prolongement du tracé sur les rives du lac et du Rhône devrait aussi être pris en compte. Par ailleurs, la Savoie prévoit une piste cyclable entre Genève et Chamonix, et la France imagine aussi une piste cyclable allant de Genève à la Méditerranée en suivant le Rhône. Pro Vélo estime que ces projets devraient figurer dans le plan. M. Brogini termine en déclarant que toutes ces propositions sont réalistes et que la plupart des tracés suggérés par leur association sont hors trafic, ce qui devrait permettre d'attirer de nouveaux cyclistes.

La piste cyclable sur le pont du Mont-Blanc imaginée par Pro Vélo passerait sur l'actuel trottoir côté lac, hors trafic. Une passerelle pour les piétons devrait être ajoutée de ce côté. La mixité avec les piétons est déconseillée sur ce tronçon en raison du nombre de personnes. Il n'est pas judicieux non plus de consacrer un trottoir pour les piétons et l'autre pour les cyclistes. De plus, les comptages indiquent que le besoin est surtout situé du côté du lac. Une autre solution serait de rétrécir les voies de circulation actuelles et d'ajouter une piste cyclable.

Pro Vélo préfère les pistes cyclables aux bandes cyclables, pour des raisons de sécurité et pour permettre aux cyclistes inexpérimenté-e-s de rouler plus tranquillement.

Tous les cheminements proposés se trouvent sur le domaine public. Le plan distribué donne une bonne idée de ces propositions, même si ce n'est qu'un croquis.

Pour répondre à une question, un des représentants de l'association explique que l'aménagement cyclable de la rue de Lausanne n'est pas l'exemple à suivre. Son parcours est coupé à plusieurs endroits dans la direction de la gare, ce qui est particulièrement dangereux. Pour des raisons techniques, le protocole d'accord n'avait pas été complètement respecté.

Les aménagements cyclables sont un des facteurs entraînant l'accroissement du nombre de cyclistes.

Il est précisé, sur demande d'une commissaire, que les scooters et les motos n'ont pas le droit d'emprunter les bandes cyclables; cette autorisation est donnée uniquement sur de courtes distances, si le deux-roues motorisé doit éviter un obstacle ou se présélectionner, et ce s'il n'y a pas d'entrave à la circulation cyclable. Il y a, à cet égard, un manque d'informations.

*Examen des observations reçues lors de la consultation publique  
Audition des Verts – Ville de Genève, représentés par M<sup>me</sup> Claudia Heberlein  
Simonett*

*N.B.: La rapporteuse devait, dans un premier temps, également être auditionnée avec M<sup>me</sup> Heberlein Simonett, mais la présidente et elle-même ont jugé qu'il valait mieux ne pas porter la double casquette d'auditionnée et rapporteuse en même temps.*

M<sup>me</sup> Heberlein Simonett déclare que les Verts – Ville de Genève sont satisfaits de ce plan directeur et qu'ils ne considèrent pas que la Ville outre passe ses compétences ou viole le droit supérieur. En outre, il est déjà arrivé que le plan directeur cantonal s'actualise avec des plans directeurs communaux.

Concernant le PDComm qui nous intéresse, les Verts – Ville de Genève regrettent que le développement durable ne fasse pas l'objet d'une transversalité, que ce thème ne soit pas la priorité qui chapeaute le tout. Le principe un logement pour un emploi favorise surtout le logement et ne nuit pas à l'emploi. M<sup>me</sup> Heberlein Simonett explique que le système des coopératives d'habitation est un bon moyen pour obtenir des loyers modérés ainsi qu'une certaine mixité. Cela devrait être encouragé. Les écoquartiers également. La participation citoyenne est un élément clé de ce concept. Il conviendrait également d'appuyer, dans la priorité 4, «Une ville plurielle», le principe d'une économie durable et la création d'un écosite. La voie verte est une excellente chose et les Verts – Ville de Genève soutiennent cette idée. Mais ils souhaiteraient que des itinéraires transversaux, interquartiers notamment, soient également créés sur le même modèle. Par ailleurs, il est très regrettable pour les écologistes que les objectifs en matière de mobilité et d'énergie ne soient pas chiffrés (ceux concernant le logement sont précisément chiffrés).

Un point manquant gravement selon les Verts – Ville de Genève est la prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite et donc aussi des aînés. Mais, fort heureusement, la Ville a annoncé qu'elle répondra favorablement à cette critique.

Finalement, pour que cet outil soit réaliste, il est essentiel de le lier à des instruments comme le plan financier d'investissement. M<sup>me</sup> Heberlein Simonett conclut en rappelant que son parti considère que la Ville a fait un bon travail.

Une commissaire dit être surprise par le fait que les Verts soutiennent le déclassement de zones pour le PAV alors qu'il ne présente aucune garantie sur des questions de développement durable, ni sur les points que les Verts viennent de développer. Elle trouve qu'il y a là une contradiction.

Il lui est répondu par deux commissaires des Verts que le PAV en est tout à fait à un autre stade que le reste de la ville pour le moment, et que la planification

style PDComm vient bien après un déclassement de zone qui ne permettra que bien plus tard de commencer à créer un bout de ville. Sur le secteur du PAV, il est maintenant question de principes et non d'une planification de détails. Le projet PAV en est encore à ses prémisses. Il est obligatoire de se lancer tôt ou tard dans un processus du type déclassement de zones pour pouvoir commencer d'imaginer la suite.

### **Séance du 16 juin 2009**

#### *Discussion finale sur le plan directeur communal*

Les Verts sont globalement satisfaits de ce document qui prend en compte un certain nombre d'éléments qui leur sont chers, notamment concernant les déplacements des personnes à mobilité réduite, élément ajouté après la consultation publique. Ce groupe regrette toutefois que le développement durable ne chapeaute pas ce document. Les commissaires des Verts trouvent que les remarques des milieux économiques concernant un hypothétique non-respect de la loi sont fausses, comme le démontre d'ailleurs également la lettre de M. Cramer. La position de ce groupe a déjà été largement explicitée, puisque les Verts – Ville de Genève ont fait des observations lors de la consultation publique.

Une commissaire socialiste évoque également ce courrier et soulève quelques points, dont l'interrogation sur le principe «un emploi, un logement» en parallèle de la remarque des syndicats concernant l'étalement sur l'ensemble du territoire. Cette commissaire mentionne que cet équilibre conjugue un certain nombre d'objectifs poursuivis par le Canton mais s'étonne que ce dernier pense que le plan directeur soit en contradiction avec le projet d'agglomération. Elle souligne, par ailleurs, la préoccupation du magistrat concernant les espaces publics. Elle rappelle ensuite le concours European sur la pointe de la Jonction et regrette que le Conseil d'Etat ait abandonné ce projet. Elle déclare, en outre, que son groupe est fâché de considérer la réponse du Conseil d'Etat à l'égard des PLQ.

Une autre commissaire socialiste donne ensuite une vision plus générale sur le plan directeur. Son parti est satisfait de voir que les remarques qui ont été faites en cours de route ont été prises en compte. La démarche menée auprès des citoyen-ne-s est intéressante, tout comme l'enthousiasme qui a présidé à la réalisation de ce document.

Le groupe de l'Union démocratique du centre trouve ce plan directeur communal bien fait mais regrette toutefois la vision politique qui transparaît; une vision politique que le groupe ne partage pas entièrement. Il ne peut pas faire fi des prises de position des milieux de droite, raison pour laquelle il refusera ce plan directeur communal.

La représentante radicale trouve également ce plan éminemment politique. Certaines perspectives ne remportent pas l'aval de son groupe, notamment à l'égard des logements. Il est, pour les radicaux, navrant de ne pas avoir de vision concrète à l'orée de 2020, tant pour les logements que pour d'autres aspects. Les radicaux refuseront donc ce PDComm qu'ils trouvent limitatif.

Un commissaire libéral déclare partager l'opinion concernant l'enthousiasme qui a prévalu à la réalisation de ce document, mais mentionne que ce dernier tend à décrire une ville idéale non en fonction de ses besoins, mais en fonction de ses politiques. Malgré cela, son groupe ne se fait pas trop de souci puisque, généralement, ces plans directeurs ne sont pas suivis. Il se déclare par contre préoccupé par l'information donnée par le Conseil d'Etat au Conseil administratif. Il voit dans cette lettre, contrairement aux Verts, que le Canton se soucie du respect du droit supérieur et du logement. Pour les libéraux, rien de plus n'est programmé dans le plan directeur que ce qui a déjà été arrêté, alors qu'il faudrait, par le biais de ce plan, définir les espaces à densifier. Cela permettrait notamment de rejeter les recours déposés devant le Tribunal administratif. Par ailleurs, le commissaire ajoute que l'assiette fiscale peut être définie par le biais des plans directeurs et regrette que cette occasion ne soit pas saisie. Les libéraux ne pourront pas accepter ce plan directeur en l'état.

Une socialiste rappelle alors que le plan directeur est une obligation légale et déclare qu'il n'appartient pas à la Ville seule de supporter toute la charge concernant les logements à construire. Elle pense que des régions vouées au développement doivent être mises à contribution et qu'il ne faut pas asphyxier la ville.

Le Parti démocrate-chrétien salue la démarche et l'excellence du travail réalisé. Toutefois, une de leur représentante dit avoir le sentiment que ce sont les principes qui ont guidé ces travaux qui sont discutables, comme notamment la stratégie de rebroussement pour la circulation automobile et le ratio «un emploi, un logement». Cela devrait plutôt être réfléchi au cas par cas. Pour le moment, ce groupe s'abstiendra.

A gauche toute! rappelle que le plan précédent n'a jamais été voté et pense qu'il est important que cela le soit aujourd'hui. Ce groupe rappelle que M. Pillet a souligné que M. Pagani faisait un excellent travail en matière de logement. Pour eux, il s'agit d'une question importante; il est nécessaire de créer des logements à loyer raisonnable. Le représentant d'A gauche toute! rappelle encore que la ville de Genève possède une densité importante et que sa population ne diminue pas, contrairement à d'autres villes en Suisse.

#### *Vote*

La présidente passe alors au vote de la proposition PR-702.

Mise aux voix, la proposition PR-702, donc la résolution qu'elle contient et ainsi le plan directeur communal «Genève 2020 – Renouveau durable d'une ville-centre», est acceptée par 7 oui (1 AGT, 3 S, 3 Ve) contre 5 non (1 R, 2 L, 2 UDC) et 2 abstentions (DC).

En conclusion, la commission de l'aménagement vous invite à accepter le plan directeur communal «Genève 2020 – Renouveau durable d'une ville-centre».

### *PROJET DE RÉSOLUTION*

LE CONSEIL MUNICIPAL,

sur proposition du Conseil administratif;

vu l'article 30A, alinéa 2, de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1985;

vu l'article premier et l'article 2, alinéa 1, de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1980;

vu l'article 11 bis de la loi cantonale d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 4 juin 1987, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> août 1987;

vu les directives de l'Etat de Genève de 2003 à propos de l'établissement du plan directeur communal;

vu la proposition PR-650, relative à l'examen anticipé du projet de plan directeur communal «Genève 2020 – Renouveau durable d'une ville-centre», approuvée par le Conseil municipal le 20 janvier 2009,

*arrête:*

*Article unique.* – Approuve sous forme de résolution le plan directeur communal «Genève 2020 – Renouveau durable d'une ville-centre».