

Communes	Bardonnex, Plan-les-Ouates, Perly-Certoux
Associations partenaire de Pic-Vert	Association Région Plaine de l'Aire : Cherpines-Charrotons (ARPACC) Association pour la sauvegarde de la Chapelle
Référence PDCn	PSD 15 Perly Certoux -Saint-Julien PSD 17 Saint-Julien – Bardonnex – Archamps Fiche B03 et Annexe aux fiches B01 à 05 Mesures de mobilité
Projet	Déclassement de la zone agricole pour créer des quartiers urbains de part et d'autre de la route de St-Julien et une zone d'activité de 9,5 hectares sur Bardonnex (20 ha à Archamps et 32,9 ha à Saint-Julien)
But	PSD 15 3'400 logements – 3'400 emplois PSD 17 600 emplois (part genevoise)
Objectif	Créer la « porte d'entrée sud de l'agglomération de Genève ». Profiter de l'effet vitrine qu'offre la proximité de l'autoroute. Développement d'un pôle intermodal et lier les technopôles d'Archamps et de Saint Julien. Développer le potentiel d'activité autour de la plateforme douanière.

Commentaire des associations

Le plan directeur (PDCn) dessine une Genève à très fort développement dans un avenir proche. Nous nous posons la question suivante : Quelle Genève voulons-nous ?

Une ville très dense avec peu d'espace verts et un bétonnage accru ou la Genève que nous connaissons avec son vécu historique et sa qualité de vie actuelle qui fait sa forte attractivité tant touristique qu'économique ? Nous voulons vous faire part de notre grande inquiétude face au projet qui doit être réalisé et nous nous opposons à une telle densification qui ne résoudra pas le problème actuel du logement, mais ne fera que l'accroître.

Les grands titres évoqués dans le PDCn correspondent tout à fait à notre vision d'une future Genève développée dans un esprit d'harmonie, comme ceux évoqués en page 21 : valoriser le paysage urbain et enrichir le réseau des espaces verts ou en page 31 : développer la mobilité douce. Cependant, leur mise en œuvre dans ce plan n'est pas en adéquation avec les titres évoqués. En effet, comment croire que nous verrons encore dans le paysage genevois des zones vertes agricoles, naturelles ou celles entourant les villas ? Elles offrent toutes un poumon bienvenu et nécessaire mais sont toutes menacées par les densifications et déclassements préconisés.

Nous ne croyons pas que la qualité de vie de Genève pourra être préservée avec une densification aussi intense et rapide. Le canton ne pourra absorber et intégrer une telle expansion sur un territoire aussi exigu déjà saturé. Comment feront les générations futures et les communes pour faire face financièrement aux besoins d'infrastructures qui découleront d'un tel développement ? Les communes ne pourront pas assumer tous les développements d'infrastructures nécessaires à l'accueil des milliers d'habitants que le PDCn prévoit et ce dernier ne propose aucune piste.

Il est nécessaire de faire des choix environnementalement et financièrement acceptables. Nous espérons par nos remarques vous accompagner dans ces choix et dans votre prise de position, en toute connaissance de cause.

Urbanisation

Villages en danger !

Autrefois, les vergers entouraient les villages et formaient une transition douce entre l'espace construit et la zone agricole. Avec l'urbanisation, ce sont des villas et des jardins qui ont remplacé les vergers d'autrefois. Si le PDCn 2030 se réalise, ces villas disparaîtront et les villages se retrouveront ceinturés de constructions dénuées de toute qualité architecturale et de végétation remarquables. Aucun périmètre de protection ou de transition n'étant prévu par le PDCn, la notion même de villages ne sera plus qu'un souvenir.

A l'urbanisation préconisée par le PDCn pour Perly-Certoux, Plan-les Ouates et Bardonnex, s'ajoute celle des communes voisines, Bernex, Confignon Lancy, Onex, et celle déjà programmée de la plaine de l'Aire

Avec ses 3'000 logements + une zone industrielle, le déclassement des Cherpines fera disparaître 58 hectares de terre agricole fertiles pour un projet qui prévoit sur un quart de la surface une nouvelle zone industrielle avec des espaces exonérés réservés aux multinationales. Adopté en votation populaire au printemps 2011, ce déclassement est pourtant le seul qui peut se prévaloir d'avoir obtenu l'aval de la population contrairement à la quasi-totalité des déclassements qui ne font jamais l'objet d'une quelconque concertation. Pour ces derniers, la seule possibilité de défense des citoyens-habitants est de suivre la voie juridique et de se prononcer dès l'enquête publique pour manifester leur opposition. Une opposition rarement retenue par les autorités.

Paysage et biodiversité

Sud de l'autoroute et de la route de St-Julien

En 1990, la commune de Plan les Ouates avait judicieusement limité son développement urbain à la partie située au nord de la nouvelle autoroute de contournement. Au sud, le site entourant le coteau de « Compesières » devait demeurer agricole.

Unique coteau genevois agrémenté d'anciens vergers traditionnels à hautes tiges, ces derniers avaient fait l'objet de mesures de protection en compensation à l'impact induit par l'autoroute de contournement A1. Ces mesures, menées depuis le milieu des années nonante jusqu'à présent, ont permis de sauvegarder et de renouveler par l'entretien et la plantation une centaine de vergers. Ces derniers forment avec les lignées de chênes séculaires typiques de la région, un paysage bocager exceptionnel situé entre Troinex, Croix de Rozon, Bardonnex et Plan-les-Ouates. La faune ne s'y trompe pas, c'est là que se trouvent nos seuls lapins de Garenne et la très menacée, chevêche d'Athena, chouette cavernicole dont Genève abrite la dernière population viable de Suisse.

Le développement et la liaison au sud des technopôles de Saint Julien et Archamps, l'urbanisation à l'ouest, du quartier de la Chapelle les Sciers et l'urbanisation de Perly-Certoux et de la plaine de l'Aire vont réduire et isoler cet îlot de biodiversité. La limite de taille d'un biotope à partir de laquelle la disparition des espèces est programmée est inconnue, ce qui laisse une belle marge pour avancer les yeux fermés.

Comment compensera-t-on les mesures compensatoires prises il y a 20 ans ?

Pendant ce temps, à proximité de la commanderie de Compesières, une ferme tombe en ruine faute de projet de réhabilitation et des enfants sont parqués dans des containers pour étudier. Est-il préférable de sacrifier de nouveaux terrains naturels ou agricoles, plutôt que d'enfin réhabiliter le bâti de manière à ce que celui-ci puisse servir aux intérêts d'aujourd'hui ?

Nord de la route de St-Julien et Plaine de l'Aire

Les terres fertiles de la plaine de l'Aire ne seront bientôt plus qu'un souvenir. Avec l'extension de la zone industrielle de la ZIPLO, et l'urbanisation future des Cherpines, la ville s'étendra jusqu'à l'autoroute. De l'autre côté de celle-ci, c'est la zone agricole spéciale qui recouvrira de verre la plaine de l'Aire jusqu'à la frontière. Au milieu, la rivière de l'Aire demeurera le dernier espace naturel. Le corset de béton qui l'entoure depuis plus de cent ans aura disparu, grâce aux ressources considérables investies dans la renaturation de l'Aire (plus d'un demi-milliard de francs). Mais il n'est pas sûr que la faune ou la flore sauvages et l'équilibre écologique de la rivière survivent à l'urbanisation totale de la Plaine.

La fonctionnalité même du corridor biologique riverain sera mise en péril par la présence des immeubles que le PDC envisage d'implanter à proximité. Des chantiers énormes, des canalisations, des élargissements de routes, plusieurs milliers de personnes, des voitures, des déchets, des nuisances sonores, de l'illumination nocturne ... Inutile de s'attarder sur l'évidence : il sera impossible de préserver la nature dans ces conditions, et tous les efforts passés auront été vains. Tout au plus restera-t-il un petit ruisseau sans vie, sans animaux sauvages, avec quelques tristes aménagements stériles pour citoyens.

Mobilité

Route de Saint Julien

De l'aveu même du PDCn « la largeur de la route de St Julien ne permettra vraisemblablement pas la réalisation d'un site propre pour le tram ». En conséquence, le PDCn préconise l'utilisation accrue du réseau autoroutier pour éviter les congestions de trafic. La question à se poser est de savoir dans quelle mesure une autoroute déjà saturée et dont les potentialités d'agrandissement sont nulles (au niveau des tunnels) sera à même d'accueillir tout trafic supplémentaire, quel que soit son point d'entrée ou de sortie (même nouveau).

Une nouvelle bretelle autoroutière liée à une nouvelle route inter quartier est à l'étude, de même que la réalisation d'une liaison ferroviaire Bachet-Saint-Julien. Ces liaisons sont dessinées sur le plan (Annexe aux fiches B01 à 05) mais juste évoquées en page 150. Si l'idée peut s'avérer pertinente, comment accepter des chantiers d'une telle envergure sans posséder toute l'information afin d'en mesurer toutes les conséquences ? Toute traversée du site compris entre Troinex, Croix de Rozon, Bardonnex et Plan-les-Ouates, compte tenu de ses valeurs intrinsèques, ne pourrait être acceptable que dans la mesure où elle se réaliserait en tranchée couverte. Rien n'est moins sûr !

Route inter quartier Plan-les Ouates-Troinex ou Infrastructure de mobilité Genève Sud

Tracé : Carrefour de la Milice-Route de Saconnex d'Arve-route d'Annecy avec prolongation à la route de Pierre Grand.

Le tracé retenu traverse directement la mesure compensatoire majeure de l'autoroute A1, à savoir, la remise à ciel ouvert de la Bistoquette. Ce « nouveau » cours d'eau et l'étang du Pré de l'œuf, réalisé comme bassin de rétention, sont devenus aujourd'hui un biotope d'importance pour les batraciens. Ils seront déconnectés de la région préservée du coteau de Compesières. Qu'une route vienne détruire la mesure élaborée à grands frais pour compenser la précédente n'est pas acceptable, à moins que la route inter quartier se réalise en tranchée couverte avec et ce serait une première, le nant de la Bistoquette s'écoulant au dessus et non en dessous de la nouvelle route. A ce jour, le projet s'oriente plutôt vers une tranchée ouverte, l'impact paysager y est minimisé mais non pas minime !

Ce faisant, le PDCn 2030 s'éloigne résolument de celui de 2001. En effet, dans ce dernier (fiche 2.08), il est clairement reconnu que « Les voies urbaines, localement, représentent également un risque de fragmentation des territoires pour la faune sauvage. Leur franchissement doit pouvoir être garanti ou rétabli par des mesures constructives appropriées. »

Extension de la plateforme autoroutière

La plateforme autoroutière existe, il est question d'y adjoindre un restoroute et un P+R (projet de loi du Conseil d'Etat PL 10576 visant à déclasser la surface de terrain agricole nécessaire pour implanter un restoroute aux abords de la plateforme douanière de Bardonnex et crédit d'étude y relatif (PL 10416). Leur pertinence est justifiée car il s'agit de la « porte d'entrée » autoroutière de la Suisse mais il aurait fallu réaliser ces infrastructures complémentaires au moment de la construction de la plateforme. Aujourd'hui, ces infrastructures doivent être examinées à la lumière des études en cours dans le cadre du projet d'agglomération (PACA St-Julien). Celui-ci préconise de placer un pôle d'échange entre les transports collectifs et individuels relié avec

- le rail (ligne passant sous l'autoroute) et non avec une nouvelle et hypothétique ligne de transports publics ad-hoc.
- la future ligne de tram. L'emplacement de cette ligne sera proche l'intersection de l'autoroute de contournement avec la route de St-Julien et donc beaucoup plus en retrait de la plateforme douanière.

Le pôle d'échange se situerait donc entre le périmètre nouvellement déclassé de Cherpines et celui de la future zone agricole spéciale de la plaine de l'Aire. Un emplacement beaucoup plus approprié que celui du Conseil d'Etat qui implique de nouveaux déclassements de terres agricoles sur la commune de Bardonnex. Les habitants riverains de l'autoroute ont déjà manifesté leur opposition au projet du Conseil d'Etat en rappelant qu'il ne fallait que ce projet vienne mordre sur davantage de terres agricoles.