

Christina Meissner
55, ch. des Vidollets
1214 Vernier

DALE

Office de l'urbanisme
Direction de la Planification Directrice
cantonale et régionale
Case postale 224
1211 Genève 8

Vernier, le 9 février 2017

Concerne : mise à jour du Plan Directeur Cantonal 2030, version décembre 2016 observations lors de la mise à l'enquête publique

Le bétonnage des terres agricoles de la première version du plan directeur cantonal s'est reporté sur les zones habitées et se fera donc au détriment des habitants existants. Une catégorie sera particulièrement touchée, ceux qui habitent aujourd'hui en villa ou maison individuelle.

Si l'on additionne, les densifications des quartiers de villas déjà déclassés, les quartiers de villas voués à la densification par modification de zones et ceux qui seront densifiés par l'application de l'article 59 al. 4 de la LCI, je constate que 100% des quartiers de villas pourront être densifiés ! L'impact de cette densification en termes de fiscalité, mixité sociale, et de dégradation environnementale n'a pas été mesuré. Or dans une logique de développement durable, quand on préconise un plan de mesure, on se doit d'en prévoir aussi les impacts. Quels seront-ils ?

Sachant que ces quartiers de villas suburbains sont habités par des personnes de la classe moyenne, fiscalement productive, il y a fort à parier que les finances des communes concernées (Vernier, Onex, Lancy, etc.) pâtiront de leur disparition. Or, ce ne sont déjà pas les communes les plus riches. Comment compenseront-elles leurs pertes ?

L'avenir des propriétaires de maisons individuelles de la classe moyenne qui n'auront pas fui sous des cieux plus cléments, s'annonce des plus sombres tant du point de vue fiscal que de qualité de vie. Pour ces personnes, dont je fais partie, qui ont travaillé toute leur vie pour acquérir ou construire et entretenir leur patrimoine, la Genève de 2030 ne fait vraiment pas envie !

De manière plus générale, je constate que les remarques faites dans le cadre de la première enquête publique sur le PDCn 2030 en 2011 sont toujours valables.

Biodiversité

Globalement comme localement, la prise en compte de la biodiversité est urgente et doit se faire sur l'ensemble du territoire, qu'il soit naturel ou bâti. Le concept du PDCn 2030, ne préserve ni les grands paysages, ni la nature en ville.

La notion de paysage dans les éléments caractéristiques d'un environnement physique et social favorable au bien-être est absente du PDCn2030.

La récente modification de la loi sur les forêts permet dorénavant de confiner la forêt et de construire à 20m au lieu de 30m de la lisière forestière. **Jamais autant d'arbres centenaires et d'arbres tout court n'auront été abattus sous les prétextes les plus divers !** En dix ans, les Communes des Trois Chênes par exemple, ont vu disparaître le tiers de leur patrimoine arboré de chênes emblématiques. La densification programmée menacera les « survivants » et à terme les condamnera. Une catastrophe pour la biodiversité car la faune inféodée aux vieux arbres n'est pas celle des jeunes sujets. Ce constat, hélas, peut s'appliquer aussi aux prairies et aux haies vives qui ont mis des siècles à se constituer. Leur disparition est tout aussi grave mais elle se voit moins.

Seuls les espaces « publics » sont considérés comme nécessaires au délassement, au déplacement et à la biodiversité par le PDCn 2030 et par le Conseiller d'Etat en charge de l'aménagement. Pour qu'un espace vert devienne un espace riche en biodiversité, il faut du temps, beaucoup de temps. Pourquoi « recréer » ce qui existe déjà ? En matière de nature, le régime de la propriété privée ne s'oppose pas mais rejoint celui de l'intérêt public. Dans les villes qui se densifient, les zones villas sont des poumons de verdure utiles à tous ! Alors qu'aujourd'hui, en milieu urbain, ce sont les zones villas anciennes qui accueillent la biodiversité la plus importante en qualité et en quantité, qu'elles sont appréciées pour le délassement par tous les habitants et utilisées pour y faire passer la mobilité douce... le Plan directeur cantonal a pour objectifs de les détruire (sic).

A l'heure où les métropoles, pour des raisons liées au changement climatique, projettent des plans de végétalisation, Genève possède jusqu'en pleine ville des zones de villas cohérentes, qui constituent un agrément pour tout le voisinage. Aujourd'hui, on pourrait s'éviter le processus systématique et grossier de la table rase sous quelque prétexte que ce soit.

Logements

Le nombre de logements à construire a été légèrement revu à la baisse (48'500 au lieu de 50'000) mais il reste dans la même logique de fuite en avant. Les arguments avancés par le Conseil d'Etat pour justifier cette construction massive ne tiennent pas :

- **Argument 1 : « Reloger sur le canton les personnes qui travaillent à Genève et habitant aujourd'hui en France ou Suisse voisines » est illusoire.** Ces « exilés » faute d'avoir trouvé au niveau cantonal le logement qu'ils souhaitaient, habitent pour la plupart en maison individuelle. Je doute que la perspective d'habiter dans des barres d'immeubles de les incite à revenir à Genève.
- **Argument 2 : « Loger nos enfants » ne résiste pas aux faits.** La croissance naturelle actuelle du canton de Genève se situe à moins de 1'000 personnes de plus par an, le solde de la croissance démographique est clairement dû à l'immigration. La construction moyenne annuelle de 1'600 logements suffit donc largement à loger nos enfants. Elle permet même d'absorber une croissance « raisonnable ». Point besoin d'en rajouter en espérant construire plus de 2'500 logements par an !

L'idée que la construction de nouveaux logements seule puisse détendre le marché est fausse. Cela serait vrai si, parallèlement, la forte immigration économique actuelle pouvait être contrainte ou conduite. Or ce n'est pas le cas, loin de là. 15'000 logements ont été construits de 2000 à 2010 (1'430/an) et durant ces dix ans, le déficit cumulé a été de 10'000 logements !

Le problème est le déséquilibre persistant entre logements en emplois.

Notre canton a toujours eu plus d'emplois que d'habitants pour les occuper, il a toujours fait appel à l'étranger pour occuper ses emplois surnuméraires (1/3 des emplois sont occupés par des personnes n'habitant pas Genève). Seulement voilà, l'appel d'air a pris les proportions d'une tempête pour les Genevois en quête d'emploi. Le nombre de frontaliers a doublé en 10 ans

(100'000 frontaliers rien que pour la Haute Savoie) et ils viennent de plus en plus loin. D'une part, la crise économique européenne amène toujours davantage de personnes à venir chercher du travail sur notre territoire et donc à trouver où se loger. D'autre part, les actions volontaristes des autorités vis-à-vis de l'attrait économique de notre canton induisent une immigration qui provoque et contribue encore plus à la distorsion et à l'assèchement du marché de l'emploi en plus de celui de l'immobilier local. La concurrence est de plus en plus rude, les cas de dumping salarial se multiplient. La Genève de 2030 ne fait vraiment pas envie !

Mobilités

Il sied de relever que le document « Mobilités 2030 » fait partie intégrante du plan directeur cantonal. Avec l'augmentation de la population prévue + 200'000 habitants d'ici à 2030, soit 17 millions d'habitants dans l'agglomération, une explosion des demandes de mobilité est prévue: c'est un accroissement de 20% des déplacements Soit 350'000 déplacements de plus à gérer chaque jour auxquels il faut ajouter les déplacements liés aux emplois depuis l'extérieur du canton.

Le plan préconise plus de trams, plus de trains, plus de routes sauf que :

- Avec une augmentation de fréquentation des trams de 143%, **les transports collectifs s'assimileront à un transport de sardines.**
- **Construire produit des déblais ainsi que des gravats, leur stockage, transformation ou élimination nécessite de l'espace, beaucoup d'espace.** Aujourd'hui déjà, nous n'avons plus la capacité de stockage de ces déblais et gravats issus de la construction. Qu'advient-il avec les millions de mètres cubes issus de toutes les constructions prévues dans le plan directeur ? Aucune réponse n'est donnée de trouver parallèlement des superficies de dépôt pour les montagnes de terre excavées du fait des ouvrages souterrains prévus (raquette ferroviaire par exemple).
- **Fluidifier la mobilité à un coût environnemental et il est totalement occulté.** L'impact sur l'environnement, les zones agricoles et les zones villas de toutes les nouvelles routes de contournement ou de raccordement prévues sera considérable et aucune mesure n'est préconisée pour limiter les nuisances induites (liaison routière de Genève Sud, Boulevard des Abarois à Bernex, contournement des villages de Chancy, Soral, Meinier, Jussy, demi-jonction autoroutière Versoix, de Vernier et route du plateau de Montfleury à Satigny, etc.). Ces routes doivent être repensées afin que la majeure partie de leur tracé se fasse en tunnel ou tranchée couverte dans le respect des riverains.
- **Genève étouffe et étouffera encore longtemps.** La plupart des mesures sont prévues pour après 2030 et quant aux infrastructures de transports planifiées d'ici 2030, elles serviront à peine à couvrir les besoins actuels. Elles ne peuvent en aucun cas absorber ceux de 84'000 habitants de plus et encore moins ceux de 200'000 habitants attendus au niveau de l'agglomération. Le risque est aggravé du fait même de leur existence; ces nouvelles infrastructures de transport inciteront la population à se déplacer encore d'avantage pour trouver l'emploi ou le logement auxquels elle aspire !
- **Mobilité et aéroport.** L'accueil des 16 millions de passagers actuels est déjà un casse-tête pour l'aéroport, aucune mesure de mobilité du PDCn 2030 ne répond à la gestion des 25 millions prévus d'ici 2030. Pour le reste, je prendrai position dans le cadre de l'enquête publique de la fiche PSIA de l'aéroport international de Genève.

De façon générale, les objectifs fixés par le Conseil d'Etat en matière de mobilité paraissent difficilement atteignables voire utopiques dans les délais annoncés.

Quand la croissance finit par tuer la croissance

Lorsqu'un organisme de par sa croissance ou son nombre dépasse les capacités de son environnement à le faire vivre, il en meurt. Ce mécanisme appliqué depuis la nuit des temps par la nature, s'applique aussi à nous humains, à nos entreprises et à l'environnement dans lequel nous évoluons.

A ce propos, il est piquant de relever que l'aéroport se retrouve malgré lui contraint dans sa propre volonté de croissance. L'aéroport doit en effet renoncer à développer sa façade commerciale sud car ce développement rendrait encore plus difficile l'accès à l'aéroport déjà complètement saturé (sic).

On peut aisément imaginer dans le même registre que l'augmentation du nombre d'habitants prévue par le PDCn 2030 sur cette même façade sud ne fera qu'augmenter le nombre d'habitants subissant les nuisances de bruit, de pollution, etc. liées à l'aéroport, nombre qui s'élève déjà à plus de 30'000 personnes. Tel un boomerang ou un corset qui se resserre, la croissance de l'opposition à la croissance démesurée de l'aéroport finira par en avoir raison. ...

Coût des mesures

Le concept de mobilité multimodal se compte en dizaines de milliards de francs.

La construction de logements (notamment au PAV) se compte en milliards de francs.

L'équipement des nouvelles zones prévues pour l'habitat sur les Cherpines, sur Bernex, se compte également en milliards de francs. **Le PDCn 2030 ne précise pas quels seront les coûts réels et surtout comment il les financera.** Le canton n'a pas aujourd'hui la capacité de payer les investissements autrement qu'en s'endettant. La dette cantonale prendra des proportions gigantesques (elle dépasse déjà de 30'000/habitant) et cela sans compter la perte fiscale engendrée en cas d'acceptation de RIEIII.

Quand on n'a pas les moyens, on modère ses ambitions.

Le Conseil d'Etat en proposant cette première mise à jour du PDCn 2030, s'avère incapable d'admettre nos limites, financières et territoriales et de les prendre en compte dans son concept.

Je m'oppose à un plan directeur cantonal qui ne fait qu'accompagner la croissance au lieu de proposer des mesures à même de la maîtriser.

Prise de position par rapport au projet de demi-jonction autoroutière de Vernier-Canada et du barreau routier du plateau de Montfleury (fiche P10).

La solution retenue est une tranchée non-couverte et il est prévu de faire passer ce barreau routier en bordure directe de zones habitées. Si un nouvel accès autoroutier est indispensable pour décharger le réseau routier verniolan, totalement asphyxié par le trafic émanant de la ZIMEYSA, la solution choisie n'est pas acceptable et doit être repensée afin que la majeure partie du tracé (demi-jonction + barreau) se fasse en tunnel ou tranchée couverte au minimum jusqu'à et inclus la traversée de la route de Peney afin de respecter la majorité des riverains.

D'avance, je vous remercie de prendre en compte mes observations générales et spécifiques et vous prie de recevoir, mes meilleures salutations.

Christina Meissner, habitante de Vernier, députée 1ere Vice-présidente du Grand Conseil