

Date de dépôt: 29 mars 2007

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la mise à jour 2006 du plan directeur cantonal

Mesdames et
Messieurs les députés,

En septembre 2001, le Grand Conseil adoptait le plan directeur cantonal. Ce document a ensuite été transmis à la Confédération, qui l'a elle-même approuvé en 2003.

Le plan directeur est l'instrument central de la politique cantonale en matière d'aménagement du territoire. Ainsi que le prévoit la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, il a pour but de coordonner les activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire. Il constitue la référence de base pour les objectifs d'aménagement du territoire cantonal, la coordination des politiques sectorielles et les actions à mener, ou à poursuivre, en vue de leur mise en œuvre. En intégrant la dimension transfrontalière et les principes du développement durable, il traite en particulier les domaines de l'urbanisation, de la nature, du paysage et des espaces agricoles, de la mobilité et de la protection de l'environnement.

Le plan directeur « Genève 2015 » est le fruit de cinq ans de débat politique et social. Son élaboration s'est opérée en deux temps, tout d'abord autour du **concept de l'aménagement cantonal**, adopté en 2000, qui énonce les grandes lignes du développement et les principes d'aménagement, au travers d'une série d'objectifs et de moyens, puis du **schéma directeur cantonal**, qui précise les conditions de mise en œuvre du concept, à travers les fiches de projets et mesures ainsi que d'une carte générale.

Le plan directeur a d'emblée été conçu comme un instrument évolutif, permettant une mise à jour périodique en vue notamment d'informer le Grand

Conseil et la Confédération de l'état de l'aménagement du territoire dans le canton.

C'est donc la première mise à jour depuis l'adoption du plan en 2001 qui est communiquée au Grand Conseil dans le présent rapport.

En cinq ans, un nombre important des mesures prévues ont été réalisées ou tout au moins enclenchées, le contexte a évolué, de nouveaux projets sont apparus. Ces éléments ne remettent toutefois pas en cause les grandes orientations du concept. C'est pourquoi cette mise à jour relève de la compétence du Conseil d'Etat et ne nécessite pas de relancer une procédure complète d'adoption.

C'est en adaptant le rythme de mise en œuvre des mesures prévues par le plan que la politique d'aménagement du territoire peut de la façon la plus efficace prendre en compte l'évolution du contexte. Ainsi, le plan directeur mis à jour constitue un instrument approprié au moins jusqu'à la fin de cette législature. Il conviendra ensuite d'examiner s'il devra être remanié plus en profondeur, notamment en tenant compte des orientations qui seront données par le projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

C'est dans ce contexte que le Conseil d'Etat vous adresse le présent rapport relatif à la mise à jour du plan directeur cantonal.

Les pages qui suivent reprennent pour l'essentiel le rapport explicatif accompagnant la mise à jour. Les autres documents, décrits plus loin, ont été remis à la commission d'aménagement du canton et seront accessibles sur le site Internet du département du territoire dans le courant du mois d'avril 2007.

SOMMAIRE

1. MODALITES ET CONTENU DE LA MISE A JOUR 2006

- 1.1 Pourquoi une mise à jour
- 1.2 Modalités de la mise à jour
- 1.3 Contenu du dossier de la mise à jour

2. EVOLUTION DU CONTEXTE ET BILAN GENERAL

3. URBANISATION

- 3.1 Le logement
- 3.2 L'accueil des activités économiques
- 3.3 Les centres commerciaux
- 3.4 Les grands équipements publics

4. NATURE, PAYSAGE ET ESPACES AGRICOLES

- 4.1 La renaturation des cours d'eau et les réseaux agro-environnementaux
- 4.2 La zone agricole spéciale
- 4.3 Les surfaces d'assolement
- 4.4 Le réseau des espaces verts
- 4.5 Les corridors pour la grande faune

5. TRANSPORTS

- 5.1 La liaison CEVA et le développement des transports publics
- 5.2 Les autres modes, en complémentarité avec les transports publics

6. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

- 6.1 La protection contre le bruit
- 6.2 Le plan de mesures pour l'assainissement de l'air
- 6.3 La gestion de l'énergie
- 6.4 La gestion de l'eau
- 6.5 Les dangers naturels

7. LE PROJET D'AGGLOMERATION: DE NOUVELLES PERSPECTIVES POUR L'AMENAGEMENT CANTONAL

8. L'AMENAGEMENT COMMUNAL ET LOCAL

- 8.1 Les plans directeurs communaux
- 8.2 Les plans directeurs de quartier

9. CONCLUSION

ANNEXES

1. MODALITES ET CONTENU DE LA MISE A JOUR 2006

1.1 Pourquoi une mise à jour

Le plan directeur cantonal a d'emblée été conçu pour être mis à jour à intervalles réguliers, de manière à ce qu'il reste un instrument au service de tous les acteurs concernés par l'aménagement du territoire. Le rapport explicatif de 2001 définissait ainsi ce processus :

« Toute planification doit être claire dans ses objectifs, pour maintenir une ligne cohérente et souple dans sa mise en œuvre, pour faire face à l'imprévu et aux situations nouvelles. Le plan directeur cantonal concilie ces deux impératifs grâce aux deux instruments qui le composent.

Le concept de l'aménagement cantonal est la référence stable des actions territoriales pour les dix à quinze ans à venir.

Le schéma directeur cantonal évoluera au fil du temps, de façon à adapter les moyens opérationnels à des circonstances imprévues ou, plus simplement, une fois que certains projets et mesures auront été réalisés ».

(rapport explicatif 2001, p. 5).

La mise à jour 2006 concerne donc uniquement le schéma directeur cantonal, le concept de l'aménagement restant inchangé. Elle s'impose notamment pour les motifs suivants :

Évolution du contexte :

Le plan directeur cantonal a été adopté en septembre 2001 par le Grand Conseil. Son élaboration s'est déroulée dans la période de basse conjoncture de la fin des années nonante. La reprise de la croissance économique et démographique de ces dernières années a nécessité une adaptation du rythme de mise en œuvre des mesures proposées par le schéma directeur cantonal, sans toutefois qu'il soit nécessaire de remettre en question le contenu de l'instrument. Ainsi, de nombreuses actions ont été engagées ou même réalisées et une actualisation de la carte et des fiches est devenue indispensable.

Compléments demandés par la Confédération :

Le plan directeur cantonal (adopté par le Grand Conseil en 2001) a été approuvé par le Conseil fédéral (14 mars 2003), sous réserve de mesures complémentaires à soumettre à l'autorité fédérale d'ici fin 2006 (délai prolongé d'un an). Il s'agit notamment de régler la coordination spatiale des installations de traitement des déchets; d'examiner les conséquences sur l'affectation du sol des plans d'action du concept cantonal de la protection de l'environnement; de montrer les conséquences des planifications sectorielles

en cours d'élaboration aux niveaux cantonal et fédéral. Ces compléments sont donc traités dans la mise à jour 2006.

Questions en suspens :

Le rapport explicatif du plan directeur cantonal (p. 8) fait état de questions en suspens qui n'ont pas pu être traitées lors de l'élaboration du plan et qui devront l'être ultérieurement. Cela concerne la planification des équipements publics cantonaux, le transport des marchandises et la protection des voies navigables, la prise en compte du paysage urbain et rural, la problématique des hameaux. Certains de ces thèmes, approfondis entre temps, sont donc intégrés à la mise à jour 2006.

Information de la Confédération et du Grand Conseil :

La Confédération doit être informée au moins tous les 4 ans de l'évolution du plan directeur cantonal (art. 9 OAT), tandis qu'un rapport périodique du Conseil d'Etat au Grand Conseil a été annoncé dans le rapport explicatif de 2001. La mise à jour permet de répondre à ce double objectif.

Le bilan de la mise en œuvre effectué à l'occasion de cette mise à jour a permis de confirmer que les grandes orientations du concept de l'aménagement cantonal restent toujours valables. Il convient en particulier de mentionner les deux options de base qui distinguent le plan "Genève 2015" du précédent, adopté en 1989 :

- **La référence aux principes du développement durable** a pu être développée concrètement dans le cadre de divers projets, par exemple à travers la mise en place d'instruments tels que l'évaluation environnementale stratégique, les évaluations socio-économiques et les démarches de concertation.
- **La prise en compte de la dimension transfrontalière** a permis la relance de la collaboration avec les territoires voisins au travers du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise, dont le territoire cantonal constitue l'une des pièces.

Si le plan directeur cantonal est à considérer dans le cadre d'un territoire plus vaste, il s'agit aussi de prendre en compte ses interrelations avec l'échelle locale, qu'il s'agisse de la planification communale ou de celle des quartiers. Ces différentes échelles territoriales sont traitées dans les deux derniers chapitres du présent rapport.

1.2 Modalités de la mise à jour

Les adaptations de la carte et des fiches constituent, soit de simples mises à jour factuelles, soit des modifications mineures du contenu, dont l'approbation relève de la compétence du Conseil d'Etat.

Principe d'une révision sans modification majeure (art. 9 LaLAT) :

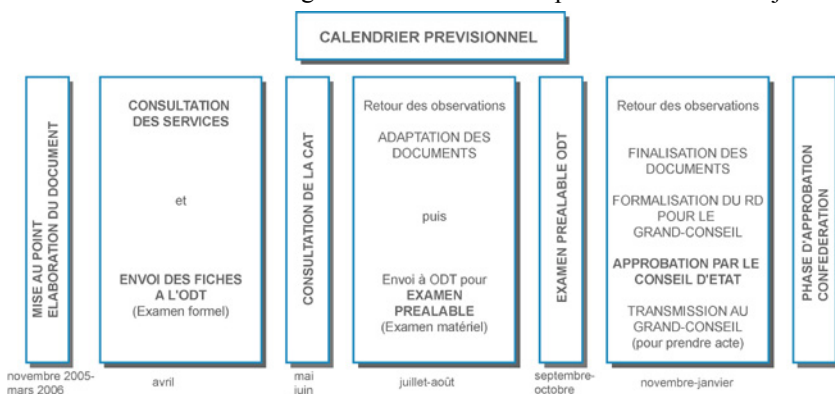
Le principe d'une révision ne remettant pas en cause les orientations prises (sur la base du concept de l'aménagement cantonal) a été retenu. Elle est donc de la compétence du Conseil d'Etat, qui en informe le Grand Conseil. Bien que cela ne soit pas prévu par la LaLAT, la commission consultative pour l'aménagement du territoire (CAT) a néanmoins été consultée sur le contenu de la mise à jour.

Par ailleurs, une information complète a été faite à la Commission d'aménagement du Grand Conseil (novembre 2006).

Procédure convenue avec l'Office fédéral du développement territorial (ODT) :

L'ODT a procédé dans un premier temps à un « examen formel » de l'avant-projet (fiches mises à jour et nouvelles) afin de déterminer le type de procédure à considérer du point de vue du droit fédéral. Les documents qui nécessitent un « examen matériel » (fiches retenues, carte et projet de rapport) ont ensuite été envoyés et transmis à l'ODT (après consultations et finalisation) dans le cadre de la **procédure d'examen préalable** (art. 10 OAT). Le rapport d'examen préalable a été transmis au canton début novembre 2006. Les documents de la mise à jour ont été adaptés en fonction des observations reçues, avant d'être soumis au Conseil d'Etat pour adoption. Ce dernier informera ensuite le Grand Conseil (c'est l'objet du présent rapport), tandis que les documents adoptés seront remis à la Confédération pour approbation.

Le schéma ci-dessous figure le déroulement du processus de mise à jour:

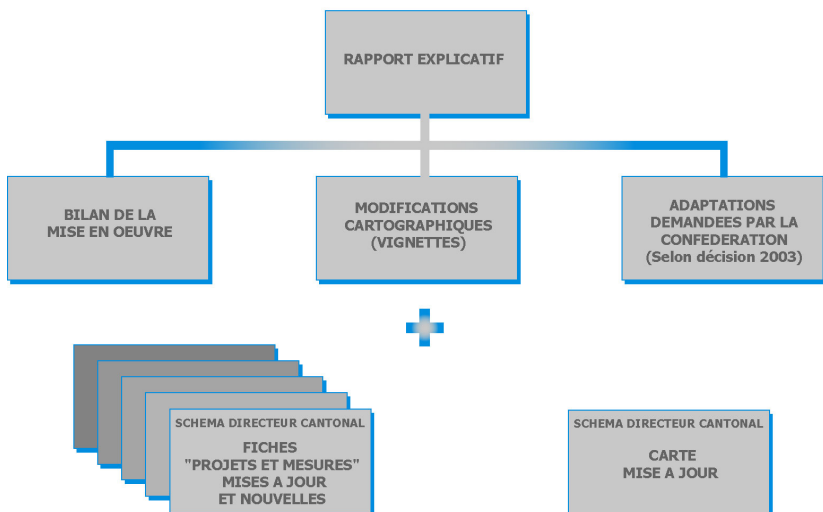


1.3 Contenu du dossier de la mise à jour 2006

Le dossier de la mise à jour 2006 est composé des pièces suivantes :

- le rapport explicatif (dont le contenu est repris dans le présent rapport),
- le bilan de la mise en œuvre, qui résume les principales modifications portées sur les fiches,
- le cahier des modifications cartographiques, qui figure sous forme de vignettes « avant/après » les modifications de la carte en relation avec les fiches concernées,
- les réponses aux demandes de la Confédération, résumées dans un document séparé qui soit apporte directement les éléments de réponse, soit renvoie aux fiches concernées,
- l'ensemble des fiches modifiées, sur lesquelles les ajouts et les suppressions de texte sont mis en évidence,
- la carte du schéma directeur cantonal modifiée.

PLAN DIRECTEUR CANTONAL - MISE A JOUR 2006



JANVIER 2007

2. EVOLUTION DU CONTEXTE ET BILAN GENERAL

Le plan directeur cantonal a été élaboré à la fin des années 1990, dans un contexte de relative stagnation économique et démographique. En effet, entre 1990 et 1995, le canton avait perdu 13 000 emplois. La question des répercussions de cette tendance sur la croissance démographique future s'était alors posée. Plusieurs scénarios d'évolution de la population, se différenciant par des soldes migratoires élevé (scénario A), moyen (scénario B) ou faible (scénario C), avaient alors été élaborés en 1995 afin de cerner les besoins en espace, notamment pour les logements.

Dans un contexte de reprise économique et de croissance des emplois, l'augmentation de la population constatée entre 2000 et 2005 s'est révélée finalement plus importante que celle envisagée dans le scénario B, choisi comme référence au départ, même si cet écart tend à se réduire sur la période la plus récente.

voir graphique en ANNEXE 1

Le plan directeur de 2001 est conçu comme un instrument fixant les conditions cadres du développement territorial – en matière d’urbanisation, de mobilité, de milieux naturels et d’espace rural et de protection de l’environnement – en identifiant les lieux et les modalités d’une possible croissance urbaine. Ainsi, il propose un ensemble de mesures qui permettent d’offrir un potentiel global de 32 000 nouveaux logements réalisables de 2000 à 2020, soit 1 600 logements par an.

voir graphique en ANNEXE 2

Or, la production de logements de 2000 à 2005 (1 490 logements en moyenne par an) a été inférieure à l’objectif annuel. A noter que l’augmentation de la taille moyenne des logements constatée cette dernière décennie n’a fait en outre que retarder la satisfaction des besoins: en effet, pour une même surface de plancher planifiée, on réalise aujourd’hui environ 20% de moins de logements que 10 ans auparavant. Ces facteurs, qui s’ajoutent à une croissance démographique soutenue, expliquent la forte pénurie de logements constatée actuellement, avec un taux de vacance de seulement 0,15% en 2006.

voir graphique en ANNEXE 3

Face à cette situation, le Conseil d’Etat, au début de la législature 2005-2009, a confirmé les mesures engagées dans la législature précédente, en donnant un caractère prioritaire à trois périmètres d’aménagement coordonné (PAC Les Vergers, La Chapelle-Les Sciens, MICA), ainsi qu’à la densification du quartier Praille-Acacias-Vernets, proche du centre, qui sera desservi par deux haltes CEVA et trois lignes de tram. Par ailleurs, l’engagement déterminé du projet CEVA va permettre également la réalisation, autour de plusieurs haltes, de nouveaux quartiers d’activités, de logements et de grands équipements.

Le plan directeur s’est ainsi révélé être un instrument adaptable, apte à gérer aussi bien une situation de stagnation qu’un contexte de développement urbain, qu’il a permis d’anticiper. C’est en modulant le rythme de mise en œuvre des mesures que cette adaptation à l’évolution du contexte peut être réalisée.

3. URBANISATION

3.1 *Le logement*

Afin de mettre à disposition de nouveaux périmètres à urbaniser, le Conseil d'Etat a lancé dans la législature 2001-2005 trois trains de mesures, s'inscrivant dans les actions préconisées par le plan directeur cantonal, tout en les accélérant:

- Le premier train consiste à déclasser 12 périmètres en zone villas en vue d'une densification, ces périmètres devant permettre à terme de réaliser 3 000 logements.
- Le deuxième train a permis d'engager le processus d'aménagement sur quatre nouveaux périmètres, totalisant un potentiel d'environ 6 500 logements, dont quelque 3 700 dans les emprises prévues sur la zone agricole.
- Le troisième train vise à favoriser l'élaboration et l'adoption de plans localisés de quartier (PLQ) dans les secteurs de la zone de développement où subsistent des potentiels, dont le total avoisine 3 000 logements.
- La politique des PAC (périmètres d'aménagement coordonné) occupe une place particulière parmi les actions visant à planifier de nouveaux quartiers. Les processus de planification et de concertation, faisant une large place aux approches transversales et à l'évaluation de la durabilité, ont été engagés pour la totalité des périmètres identifiés:
 - PAC La Chapelle - Les Sciens,
 - PAC MICA (Mon Idée - Communaux d'Ambilly),
 - PAC Frontenex - Tulette,
 - PAC Meyrin-Les Vergers (cette extension urbaine, prévue par le plan directeur, a fait l'objet d'une démarche permettant de l'assimiler à un PAC).

Les PAC constituent des occasions particulières de développer des projets urbains de qualité, par le biais de concours et de mandats d'études parallèles, en engageant un processus de projet intégrant dès le départ l'ensemble des composantes territoriales et en impliquant l'ensemble des acteurs et des disciplines concernées.

Le processus de planification a également été lancé pour les PAC transfrontaliers (à l'exception de celui du CERN) :

- Rectangle d'Or,
- Etoile-Annemasse,
- Porte Sud de Genève.

L'accélération du rythme de mise en oeuvre de nouveaux secteurs à urbaniser commencera à produire ses effets ces prochaines années, compte tenu du temps consacré aux études, aux procédures imposées par la loi et à la concertation.

Les graphiques annexés figurent le potentiel en logements des trois mesures principales, en se basant sur l'hypothèse d'une surface moyenne de plancher de 108 m² par logement. Compte tenu de l'étalement dans le temps des constructions demandé par certaines communes et de la disponibilité incertaine d'une partie des terrains, le potentiel global estimé à moyen terme, soit l'objectif 2020, est inférieur au potentiel à saturation de ces mesures.

voir graphique en ANNEXE 4

Les déclassements de la zone villa correspondent à la poursuite d'une politique qui a déjà montré son efficacité. De nombreux périmètres, peu ou non bâtis, ont fait ou font l'objet de projets de densification, en particulier dans le cadre du premier train de mesures. Les modifications de zone récemment adoptées, notamment celles du PAC Frontenex-Tulette, dans les communes de Chêne-Bougeries et de Coligny, et celles en cours de procédure, essentiellement les Communaux d'Ambilly, à Thônex, inclus dans le deuxième train de mesures, permettront de construire globalement 1 600 et 2 700 logements. Certains périmètres, totalisant près de 1 300 logements, ont été mis en suspens à la demande des communes concernées, par exemple, Les Crêts à Troinex ou La Chapelle, à Lancy. De nouveaux périmètres, pour la plupart indiqués dans le schéma directeur, sont à l'étude (environ 1 700 logements) ou constituent des réserves à plus long terme (900 logements).

voir graphique en ANNEXE 5

Les extensions urbaines par déclassement de la zone agricole représentent une mesure importante du plan directeur cantonal permettant de réaliser de nouveaux quartiers urbains. Elles correspondent à quelques périmètres de grande taille, dont l'urbanisation se fera par étapes. Une partie

des modifications de zone proposées dans le deuxième train ont été adoptées, pour les PAC de La Chapelle-Les Sciens, dans les communes de Lancy et Plan-les-Ouates, et de Meyrin-Les Vergers, offrant ainsi un potentiel supplémentaire de 2 000 logements. L'autre partie, concernant essentiellement les périmètres des Grands-Prés et de Mon-Idee, à Puplinge, dans le PAC MICA, est en cours de procédure ou à l'étude et correspond à 2 000 logements. Restent le périmètre en projet du Rolliet, à Plan-les-Ouates, et les réserves à long terme, soit la Plaine de l'Aire et Vessy, qui permettraient de construire respectivement 600 et 3 000 logements et qui devront progressivement être menés à bien afin de répondre aux besoins futurs.

voir graphique en ANNEXE 6

L'urbanisation différenciée de la couronne suburbaine (zones de développement 3 et 4A) était considérée comme la mesure devant offrir le potentiel à bâtir le plus important. 2 700 logements ont déjà été réalisés de 2000 à 2005 et 2 100 sont actuellement en cours d'autorisation et de construction, pour partie dans d'anciens plans localisés de quartier qui ont été relancés, pour partie dans les nouveaux plans adoptés depuis 2000, où il y aurait 1 100 logements constructibles en plus. Quant aux plans en projet correspondant notamment au troisième train de mesures, ils représentent un potentiel supplémentaire de 2 900 logements. Cependant, cette urbanisation s'effectue aujourd'hui à un rythme moins rapide qu'auparavant, sur un parcellaire très majoritairement morcelé et occupé par des villas. C'est pourquoi le Conseil d'Etat a pris des mesures financières afin d'encourager les propriétaires à mettre à disposition leurs terrains.

Le quartier industriel de Praille-Acacias-Vernets subit des mutations en profondeur. Une étude d'aménagement de ce secteur a été engagée afin de définir l'avenir de ce périmètre; il s'agit d'un projet prioritaire mentionné au discours de St-Pierre, qui constituera une extension de la partie centrale de l'agglomération.

L'objectif est une requalification du lieu en le rendant plus urbain et attractif, grâce à une meilleure utilisation du sol, à un aménagement de qualité des espaces publics, à l'introduction de secteurs de mixité entre les activités et le logement. Tout en maintenant l'emploi sur place, le potentiel à bâtir est important, tant pour les nouvelles activités que pour du logement (objectif : 6 000 logements supplémentaires).

En outre, afin d'accroître l'offre de logements, le Conseil d'Etat demande de mettre à disposition d'**autres périmètres à urbaniser**:

- avec les projets autour des gares CEVA de Chêne-Bourg et les Eaux-Vives (380 logements)
- par divers autres projets d'urbanisation: extensions de villages (100 logements à Puplinge par exemple); déclassements ciblés de zones industrielles (300 logements à l'Usine à gaz et une centaine de logements à La Plaine); restructurations urbaines, comme dans l'ancien périmètre des SIG (220 logements).

Par ailleurs, une production de logements non négligeable est aussi intervenue dans les zones ordinaires du centre-ville et des villages ainsi que dans les zones villas, où la densification modérée a été encouragée.

Les terrains à bâtir ont été utilisés de manière efficace dans le canton de Genève, la densité de population étant passée entre 1994 et 2005 de 64 à 70 habitants par ha de zone à bâtir destinée au logement, évolution qui contraste avec l'étalement urbain observé dans les autres territoires constituant l'agglomération franco-valdo-genevoise. Il faut cependant prendre en considération le fait que la part de ceux-ci dans la production de logements a considérablement augmenté, ce qui rend nécessaire la mise en œuvre progressive d'une concertation transfrontalière.

3.2 L'accueil des activités économiques

Le pourcentage d'habitants de l'agglomération transfrontalière résidant dans le canton s'élève à 58,5% en 2005 alors que la part genevoise des emplois est de 75%. La concentration des emplois dans le canton de Genève est une tendance lourde et la demande en sites d'implantation reste soutenue, que ce soit pour des activités tertiaires ou industrielles haut de gamme (sièges européens de multinationales, horlogerie...) avec cependant une tendance à la délocalisation du centre urbain vers la couronne suburbaine, constatée lors de la reprise économique de ces dernières années, le centre-ville n'ayant pas regagné les emplois perdus.

L'offre importante de surfaces de bureaux nouvelles et projetées permet de répondre à la demande. Par contre, les surfaces disponibles dans les zones industrielles, notamment les terrains de grande taille, ont fortement diminué entre 2000 et 2006. En outre, plusieurs projets de déclassement de zones industrielles en faveur du logement ou des milieux naturels accentueront la faiblesse de cette offre. Or, à l'horizon 2020, 12 000 nouveaux emplois industriels et technologiques devraient pouvoir trouver place dans les zones industrielles existantes ou futures.

voir graphique en ANNEXE 7

Enfin, l'activité internationale, que l'on considère les organisations internationales gouvernementales (OIG) ou les organisations non gouvernementales (ONG), est un élément moteur de la dynamique économique du canton. Il s'agit donc de créer les conditions pour que des réponses rapides aux nouvelles demandes d'implantation ou de développement puissent être données.

Pour faire face à cette situation, des démarches de différents ordres ont été entamées :

- des études et des procédures ont été lancées pour plusieurs extensions de zones industrielles prévues par le plan directeur, sur la zone agricole (par ex. ZIBAY et Bernex-Est) ou sur la zone villas (par ex. Les Communs et ZIBAT);
- la densification des zones industrielles existantes est encouragée;
- des projets comprenant des pôles d'emploi dans les lieux bien desservis par les transports publics, et en particulier autour des futures haltes du CEVA (densification mixte du quartier Praille-Acacias-Vernets, avec notamment le projet SOVALP, et sites des haltes de Sécheron, Eaux-Vives et Chêne-Bourg), sont élaborés;
- le plan directeur de quartier du Jardin des Nations définit le potentiel d'accueil du quartier des organisations internationales pour les OIG, ONG et activités liées, et une politique d'accueil des ONG est discutée au niveau de l'agglomération transfrontalière;
- un rapport sur les disponibilités foncières et les façons possibles de répondre à la demande en terrains industriels a été demandé en 2006 par le Conseil d'Etat; il devrait notamment proposer des pistes pour une utilisation plus rationnelle des zones existantes et l'identification de nouveaux sites d'accueil pour les activités industrielles et technologiques;
- des pistes sont en outre développées dans le cadre du projet d'agglomération transfrontalière (bi-localisation d'entreprises en France et en Suisse, complémentarités entre les zones d'activités technologiques).

3.3 Les centres commerciaux

L'évolution démographique ainsi que les tendances de restructuration de cette branche économique suscitent de nouveaux besoins en matière d'équipement commercial. Par ailleurs, le bassin de clientèle genevois reste attractif pour l'implantation de nouveaux centres commerciaux, spécialisés ou non, ce qui est attesté par plusieurs demandes d'implantation.

La politique cantonale concernant ces installations à forte fréquentation a été relativement restrictive, entrant en matière sur des extensions ou transformations de centres existants et sur deux nouveaux centres (La Praille, déjà réalisé, et IKEA en cours d'instruction) dans des secteurs bien desservis par les transports publics. Une étude récente recommande de répondre aux besoins futurs découlant de la croissance démographique attendue en maintenant une répartition équilibrée entre l'hypercentre, les quartiers d'habitation et la périphérie, en tenant compte du type et de la fréquence des achats, de leur valeur d'image et des besoins en accessibilité. En particulier, la réalisation de centres commerciaux de proximité dans les nouveaux quartiers urbains permettra de limiter le recours à de grands centres régionaux.

Les implantations commerciales ont continué à se développer sur la périphérie française et vaudoise de l'agglomération transfrontalière à un rythme soutenu. C'est donc à cette échelle qu'il va s'agir de planifier l'équipement commercial, en relation avec les vocations économiques souhaitées pour les différents territoires, les impacts sur la mobilité et sur l'environnement.

3.4 Les grands équipements publics

Le développement urbain implique également de nouveaux besoins en matière d'équipements publics, communaux comme cantonaux. La planification se doit de les anticiper, ce sujet fait donc l'objet d'une nouvelle fiche du plan directeur.

Le nombre de sites disponibles se raréfiant, des réservations de terrains ont été faites dans le cadre des projets de plusieurs nouveaux quartiers urbains. La recherche de sites pour des établissements d'enseignement du cycle d'orientation et du postobligatoire en est un bon exemple. Deux des cinq nouveaux établissements ont été intégrés dans des PAC, alors qu'un troisième s'est implanté en bordure d'un secteur réservé pour une extension urbaine future.

Nouveaux sites pour le cycle d'orientation (CO) et le postobligatoire (PO)	
ENGAGES (décision CE 2001)	
CO Seymaz (Chêne-Bourg)	En chantier
CO Drize (Carouge)	Autorisé
PO Rolliet (Plan-les-Ouates)	En chantier
PO Frontenex (Chêne-Bougeries)	Planifié
RESERVATIONS	
PO Les Vergers (Meyrin)	Terrain déclassé
CO et/ou PO Rive Droite	En attente de décision

4. NATURE, PAYSAGE ET ESPACES AGRICOLES

Ce volet fait référence à deux axes importants du plan directeur:

- Le développement d'un espace rural multifonctionnel reconnaît la situation de "campagne urbaine" de l'espace rural genevois: l'agriculture tire parti de la présence d'un marché local important, des milieux naturels et des paysages de valeur, à proximité immédiate de l'urbain, contribuent à la qualité du cadre de vie et les activités de loisirs qui s'y développent nécessitent parfois des installations, mais en tout cas une coordination et une planification. Cet espace est donc aussi un espace de projets.
- L'extension et la préservation du réseau des espaces verts, du système des parcs urbains aux pénétrantes de verdure et à l'espace rural, vise à renforcer une charpente verte qui est un élément important de l'identité genevoise.

C'est dans ce cadre que s'inscrivent les actions qui ont été menées depuis l'adoption du plan directeur.

4.1 La renaturation des cours d'eau et les réseaux agro-environnementaux

En matière de renaturation des cours d'eau, plusieurs projets ont été développés et un nombre significatif de tronçons réalisés:

- la Seymaz,
- la Versoix,
- l'Aire,
- la Drize,
- et divers ruisseaux.

Parmi ces projets, la renaturation de l'Aire, qui s'inscrit dans l'une des pénétrantes de verdure de l'agglomération, est un exemple d'une intégration réussie de la dimension multifonctionnelle: la recréation de milieux naturels et leur mise en réseau occupe la place prépondérante, mais sont aussi présentes la protection des personnes et des biens contre les crues et les inondations, la dimension agricole (compensations), la dimension sociale (parcours et aires de loisirs) et la dimension culturelle et patrimoniale (conservation et réinterprétation de l'ancien canal).

Par ailleurs, la problématique de la renaturation des rives du lac doit être également abordée, sachant que les deux tiers des rives du lac sont artificialisées.

Les réseaux agro-environnementaux ont été également considérablement développés, sur base volontaire des agriculteurs, avec le soutien du canton et des communes. Les résultats obtenus ont non seulement permis de mettre en réseau et de développer des milieux naturels, mais ils ont aussi permis d'intégrer d'autres aspects tels que ceux des chemins de promenade, des itinéraires équestres, de la découverte du patrimoine ou de la restauration du paysage. Ils couvrent des pans importants de l'espace rural genevois:

- réseau COLVER à Collex-Bossy et Versoix,
- réseau Perdrix en Champagne,
- réseau des Trois Nants dans la région de Meinier,
- réseau de Compesières à Bardonnex et Plan-les-Ouates,
- réseau de Bernex.

4.2 La zone agricole spéciale

Le droit fédéral demande aux cantons de désigner les secteurs de la zone agricole dans lesquels des installations de production non tributaire du sol sont admissibles. Le canton de Genève, pour éviter la dissémination des serres maraîchères dans l'espace rural, a opté pour une planification positive, en délimitant quelques «zones agricoles spéciales» dans lesquelles elles pourront se développer.

Les périmètres portés sur la carte du schéma directeur cantonal de 2001 avaient fait l'objet d'une délimitation transitoire, des études ultérieures devant en préciser le contour exact et les modalités de mise en œuvre. Ces études ayant maintenant été conduites, en concertation avec les communes, les milieux agricoles et les associations de protection de l'environnement, les périmètres définitifs, adoptés par le Conseil d'Etat, sont reportés sur la carte de la mise à jour 2006.

Des images directrices et diverses modalités de mise en œuvre serviront de guide pour les futurs projets, dont la planification de détail se réglera lors de l'élaboration des plans localisés agricoles, nouveau type de plan d'affectation récemment introduit dans le droit cantonal.

4.3 Les surfaces d'assolement

Le canton de Genève doit garantir un quota de 8 400 ha de surfaces d'assolement (SDA), en application du plan sectoriel de la Confédération. Un inventaire des SDA a été établi, qui sert aujourd'hui de base pour la gestion de ces surfaces. Un plan des SDA a été adopté en 1993 par le Conseil d'Etat et a fait l'objet de plusieurs mises à jour.

La mise en œuvre du plan directeur cantonal avec, notamment, la réalisation des projets d'extension des zones à bâtir annoncés, qui totalisent quelque 140 ha, ne devrait en principe pas nécessiter de renégocier avec la Confédération le quota des SDA, qui est pour l'instant garanti.

Un nouveau bilan sera fait lorsque la Confédération procédera à une adaptation du plan sectoriel des SDA (prévue à moyen terme).

4.4 Le réseau des espaces verts

Le réseau des espaces verts est non seulement composé des parcs et de la maille verte qui les relie, par des avenues, des allées, mais aussi des grandes pénétrantes de verdure qui offrent des espaces naturels, agricoles et paysagers de grande valeur à proximité immédiate des quartiers urbains qui sont ainsi reliés à l'espace rural.

Depuis 2001, 54 nouvelles zones de verdure ont été créées, en bonne partie pour pérenniser des espaces verts existants. En parallèle, l'administration cantonale a élaboré une base de données du réseau des espaces verts que les communes pourront utiliser pour la planification locale.

Le souci de développer de nouveaux espaces verts a été par ailleurs pleinement intégré aux projets de nouveaux quartiers (PAC). Leur mise en œuvre nécessitera un suivi attentif, afin d'éviter un résultat fragmenté, inévitable s'ils étaient réalisés au coup par coup par différents constructeurs. Plusieurs expériences ont été menées à cet égard ces dernières années, avec l'élaboration de chartes des espaces extérieurs et la constitution de groupes de suivi et de coordination des projets.

Les pénétrantes de verdure connaissent actuellement une pression accrue des activités de loisirs, avec par exemple des projets de centres sportifs intercommunaux. Compte tenu de leur forte valeur écologique et paysagère, leur maintien et leur mise en valeur doivent être assurés et faire l'objet de mesures. Définir leur capacité d'accueil, les règles du jeu pour répondre à des demandes précises tout en préservant, voire renforçant, leurs qualités actuelles, sera un enjeu important pour ces prochaines années.

Enfin, cette thématique fait l'objet d'une démarche régionale dans le cadre du projet d'agglomération, dans le but de définir une charpente paysagère identifiant les espaces à préserver et à développer pour l'agriculture, les milieux naturels et les activités de loisirs, ainsi que les composantes paysagères à valoriser afin de développer le caractère de « métropole verte » qui fonde une partie de l'identité et de l'attractivité de l'agglomération transfrontalière.

4.5 Les corridors pour la grande faune

La conservation des grands couloirs biologiques est également un thème traité au niveau transfrontalier. La conservation de ces liaisons, voire leur rétablissement, est indispensable pour maintenir certaines espèces dans notre région et, de façon plus générale, garantir une meilleure biodiversité.

5. TRANSPORTS

Si, dans le canton de Genève, l'urbanisation est restée relativement compacte, on observe dans l'agglomération transfrontalière un double phénomène d'étalement urbain et de motorisation, qui a des conséquences évidentes sur le territoire cantonal. La dispersion de l'urbanisation rend le développement des transports publics aléatoire dans les secteurs

périphériques et l'insuffisance des infrastructures lourdes de transports publics à l'échelle de l'agglomération (avec l'exception notable du couloir Genève-Nyon) ne permet pas d'organiser le transfert modal de façon satisfaisante.

Pour pallier cette situation, l'action publique s'organise autour de deux principaux axes:

- le développement des différents modes de transports dans une optique de complémentarité, avec comme projets phares la liaison ferroviaire CEVA, qui permettra la mise en place d'un véritable réseau RER d'agglomération, et les nouvelles lignes de tramways, qui s'inscrivent dans l'objectif cantonal d'augmenter l'offre en transports publics de 50 % entre 2003 et 2010;
- la coordination des politiques d'urbanisation et de mobilité, qui constitue l'un des axes principaux du projet d'agglomération avec pour objectif de favoriser une mobilité durable, et qui se concrétise déjà à travers divers projets cantonaux visant à densifier les lieux bien desservis par les transports publics.

5.1 La liaison CEVA et le développement des transports publics

Le raccordement ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA) est maintenant entré dans une phase opérationnelle, avec une mise en service prévue pour 2010-2012. Les investissements considérables consentis tant par le canton que par la Confédération vont permettre de relier les parties est et ouest de l'agglomération aussi bien pour le passage des trains grandes lignes que d'un réseau express régional. L'aménagement de nouvelles gares va permettre de desservir des périmètres comportant un nombre important d'emplois et de logements.

CEVA n'est pas seulement un projet d'infrastructure, c'est aussi un vecteur du développement urbain. En effet, afin de valoriser au maximum l'utilisation de la ligne, donc les investissements publics, il s'agit de saisir chaque occasion d'implanter autour des gares de fortes densités d'emplois, des équipements d'agglomération, des logements. Un concept d'ensemble a été établi et plusieurs démarches de projets urbains autour des gares, portant sur des friches ferroviaires ou industrielles et sur des quartiers voisins en mutation ont été lancées, en visant à la fois densité et qualité urbaine.

La liaison CEVA constitue la colonne vertébrale de la future organisation des transports publics à l'échelle de l'agglomération transfrontalière. Un groupe de travail franco-suisse a mis sur pied la charte du DTPR (développement des transports publics régionaux), signée en 2003, qui

propose l'ossature du réseau à développer d'ici 2020. Ce document constitue la référence qui va guider les actions des différentes collectivités genevoises, vaudoises et françaises en matière de transports publics.

A l'échelle cantonale, la politique de développement des transports publics, qui se concrétise à travers les contrats de prestations 2003-2006 et 2007-2010, vise un objectif ambitieux: augmenter de 50 % l'offre de 2010 par rapport à celle de 2003. D'ores et déjà, une augmentation de 25 % est réalisée à fin 2006. Le développement de nouvelles lignes de tram y contribue pour une part importante en desservant les secteurs urbains denses et anticipe également la mutation de certains autres secteurs, comme aux Acacias: la première étape du TCMC (Cornavin-Meyrin-CERN) jusqu'aux Avanchets est en chantier (pour fin 2007) et la deuxième étape suivra (Meyrin-Cité/CERN), tandis que la concession vient d'être obtenue pour la future ligne du TCOB (Cornavin-Onex-Bernex).

Il convient de souligner qu'aussi bien la liaison CEVA que les lignes de trams Cornavin-Meyrin-CERN et Cornavin-Onex-Bernex bénéficieront d'un co-financement de la Confédération à travers le fonds d'urgence du fonds d'infrastructure voté par le parlement fédéral en 2006. La réalisation des autres lignes prévues par la loi sur le réseau des transports publics nécessitera aussi, le moment venu, de solliciter le fonds d'infrastructure.

5.2 Les autres modes, en complémentarité avec les transports publics

Le développement du réseau des transports publics, on l'a vu, mobilise des investissements importants, nécessaires pour répondre aux demandes de déplacements toujours croissantes dans l'agglomération. Aussi, les projets routiers ne doivent pas entrer en concurrence avec eux, mais plutôt s'inscrire dans une logique complémentaire, en délestant certains axes au profit des transports publics, en reportant le transit sur l'autoroute de contournement plutôt que de le faire traverser l'agglomération et en résolvant des problèmes locaux d'accessibilité ou de nuisances.

C'est dans ce sens que les priorités ont été fixées pour la réalisation des nouveaux tronçons du réseau routier et des traversées de localités prévus par le plan directeur. Ainsi, la traversée de Meyrin village en dénivelé se réalisera en parallèle au tram Cornavin-Meyrin-CERN, les ouvrages routiers projetés dans le secteur Genève Sud visent une meilleure accessibilité au contournement autoroutier aussi bien qu'au pôle d'échange du Bachet, la route des Nations déléstera du transit les traversées du Grand-Saconnex et de Pregny tout en diminuant de 50% la charge de trafic sur la route de Ferney, permettant d'y installer un tram en site propre, et la traversée de Vézenaz sera

complémentaire au renforcement des transports publics sur le couloir de la route de Thonon.

La politique des parcs-relais, dont un nouveau plan d'action vient d'être établi par l'office cantonal de la mobilité, s'inscrit dans le même objectif de valorisation des transports publics et de décongestionnement du centre.

La mobilité douce est aussi un élément important de cette stratégie. L'aménagement d'itinéraires cyclables et piétonniers, qu'ils soient planifiés à l'échelle cantonale ou communale, contribue à rendre attractifs les modes doux pour les déplacements locaux et à faciliter l'accessibilité aux pôles d'échange de transports publics avec un bon niveau de confort. Plusieurs projets ont été développés par le biais des plans directeurs communaux des chemins pour piétons et par l'intégration des mobilités douces dans la planification des grands projets urbains.

6. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Les outils permettant à l'aménagement du territoire de mieux prendre en compte les enjeux de la protection de l'environnement se sont considérablement développés ces dernières années, notamment dans le cadre des plans d'action du concept cantonal de l'environnement.

Par ailleurs, l'introduction d'une démarche d'évaluation environnementale stratégique (EES) dans plusieurs projets tels qu'un certain nombre de PAC a permis de mettre en place une méthode de travail commune autour de sujets très concrets, dès le début de l'élaboration des projets. Pour les projets de planification directrice ne faisant pas l'objet d'une EES, le canton a élaboré un guide pour la prise en compte de l'environnement lors de l'élaboration d'un plan directeur localisé (plan directeur communal ou plan directeur de quartier).

Le volet environnement du plan directeur cantonal a donc été développé et complété par de nouvelles fiches, répondant ainsi également à la demande, formulée par les services de la Confédération en 2003, d'une meilleure articulation avec le concept cantonal de la protection de l'environnement.

Les domaines traités sont multiples. On citera par exemple:

- l'établissement du cadastre des sites pollués,
- celui des risques technologiques et chimiques (OPAM), qui a notamment permis l'élaboration d'un plan de sécurité autour des dépôts de carburants de Vernier,
- la cartographie et la prise en compte dans l'aménagement du territoire des dangers naturels.

Cinq domaines sont particulièrement à mentionner pour leurs interactions avec l'aménagement du territoire:

6.1 La protection contre le bruit

Dans le cadre de la mise en œuvre de l'ordonnance fédérale contre le bruit (OPB), l'attribution des degrés de sensibilités (DS) fixe les niveaux de bruit admissibles selon les affectations du sol dans un périmètre donné. Une pesée des intérêts entre des positions divergentes doit donc être faite, ce qui a suscité des délais supplémentaires dans l'établissement des plans d'affectation spéciaux DS-OPB. Aujourd'hui, plusieurs d'entre eux sont adoptés et les autres sont en préparation.

En ce qui concerne l'assainissement du bruit routier, un ensemble de projets est actuellement en cours d'étude, en vue d'une réalisation échelonnée des mesures d'ici 2018. L'efficacité technique des solutions qui seront proposées devra être compatible avec la qualité de l'espace urbain, particulièrement le long des axes identifiés comme voies urbaines structurantes par le plan directeur.

6.2 Le plan de mesures pour l'assainissement de l'air

Un nouveau plan de mesures OPair a été élaboré pour la période 2003-2010, dans le but de faire respecter les normes de l'Ordonnance fédérale pour la protection de l'air (OPair).

Après plus de dix ans d'amélioration (1990-2001), due notamment à l'introduction des pots catalytiques sur les véhicules à moteur, la qualité de l'air à Genève a tendance à stagner, voire à se dégrader ces dernières années. Ainsi, les valeurs limites d'immission de l'OPair pour le dioxyde d'azote, les particules fines (PM10) et l'ozone ne sont toujours pas respectées dans certaines parties du territoire, notamment au centre de l'agglomération.

L'assainissement de l'air à long terme passe obligatoirement par une meilleure coordination entre l'aménagement du territoire, l'urbanisation et la politique des transports à l'échelle régionale – le but étant notamment de freiner l'essor des transports individuels motorisés.

6.3 La gestion de l'énergie

La planification de nouveaux quartiers est désormais soumise à l'obligation d'établir un concept énergétique. Ceci permet de développer des solutions innovantes, mettant en œuvre de manière complémentaire diverses sources d'énergie.

On peut par exemple citer le projet Genève-Lac-Nations (prix de l'ASPAN 2005 énergie et urbanisme) qui tire parti de plusieurs projets en cours pour utiliser par une installation commune l'eau du lac en vue de produire de la chaleur et du froid pour les bâtiments et l'arrosage pour les parcs.

Deux projets urbains situés de part et d'autre de la frontière, les PAC MICA et le PACT Etoile Annemasse Genève développent aussi un concept énergétique dans le cadre d'un programme européen.

6.4 *La gestion de l'eau*

La délimitation d'un espace minimal pour les cours d'eau vise plusieurs objectifs. Il s'agit notamment d'assurer le passage et l'expansion contrôlée de l'eau lors des crues (en lien avec l'identification des dangers naturels), de maintenir des couloirs écologiques et de valoriser des éléments structurants du paysage et des loisirs. La planification du territoire devra en tenir compte.

Les schémas de protection, d'aménagement et de gestion des eaux, établis par bassin versant, fixent le cadre et les enjeux de la gestion de l'eau. Pour le domaine bâti et les surfaces imperméabilisées ou urbanisées, les concepts d'assainissement et de gestion des eaux sont définis par les plans régionaux d'évacuation des eaux et, à l'échelle communale, par les plans généraux d'évacuation des eaux. La gestion de l'eau fait en outre l'objet d'études spécifiques dans le cadre des grands projets urbains (PAC, plans directeurs de quartier, etc.).

6.5 *Les dangers naturels*

Le canton prend toute mesure nécessaire pour empêcher l'apparition de nouveaux risques inhérents aux dangers naturels et s'attache à réduire les risques existants.

Il convient à ce propos de signaler que le canton de Genève a engagé un ambitieux programme de renaturation de plusieurs cours d'eau - l'Aire, la Drize, le Foron, l'Hermance, la Seymaz, le Gobé, le Marquet, la Versoix - dans le but, notamment, de supprimer pratiquement les risques d'inondation vis-à-vis de la population riveraine (Bourg de Versoix, village de Lully...). Les cartes des zones de danger peuvent conduire à des modifications des plans d'affectation, lorsque des zones à bâtir non construites sont touchées (par exemple, la Versoix).

Bien que le canton de Genève fasse partie des régions de la Suisse qui connaissent une sismicité relativement faible, des mesures particulières sont

prises lors de la réalisation d'ouvrages dans des secteurs où la géologie locale est connue pour être défavorable. Ce fut le cas pour la construction de la station de traitement d'eau des Tuileries. Une attention particulière est également portée à la sécurité sismique lors de la réalisation ou de la rénovation de grands ouvrages collectifs: halle 6 de Palexpo, Stade de Genève, barrage de Chancy-Pougny.

Enfin, le canton de Genève met régulièrement à jour la carte des zones instables qui concernent quasiment exclusivement des terrains riverains de cours d'eau ou les pentes les dominant.

7. LE PROJET D'AGGLOMERATION : DE NOUVELLES PERSPECTIVES POUR L'AMENAGEMENT CANTONAL

Le plan directeur cantonal de 2001, pour la première fois, prenait en compte la dimension de l'aire urbaine transfrontalière. Ceci avait été rendu possible par les travaux entrepris sous l'égide du comité régional franco-genevois (CRFG), qui se sont concrétisés avec la Charte d'aménagement de l'agglomération transfrontalière en 1997. Les grandes lignes de l'organisation territoriale et les dix projets prioritaires proposés par ce document ont été largement repris dans le plan directeur cantonal. Depuis, leur mise en œuvre a permis de développer les modalités de la collaboration transfrontalière et d'en faire partager plus largement les enjeux.

La mise en route d'une nouvelle étape de la collaboration transfrontalière s'est avérée indispensable, et c'est le lancement du projet d'agglomération début 2005 qui en a été l'acte fondateur. Deux facteurs déterminants ont permis de donner une impulsion au lancement de cette démarche:

- la politique des agglomérations de la Confédération, conditionnant l'accès aux subventions pour le trafic d'agglomération à l'établissement préalable d'un projet d'agglomération,
- la politique de soutien aux aires métropolitaines de l'Etat français.

L'organisation des EPCI (établissements publics de coopération intercommunale) de la couronne française au sein de l'association régionale de coopération (ARC), et surtout la réalité des pratiques quotidiennes au sein d'une agglomération qui, selon les critères des instituts statistiques, totalise à l'heure actuelle 730 000 habitants, ont eu aussi une influence importante sur cette démarche.

La maîtrise de la péri-urbanisation, une gestion durable des déplacements, la protection de l'environnement, la résolution des pressions foncières et des

problèmes du logement, une implantation équilibrée des activités économiques, une offre sanitaire et de formation correspondant aux besoins de la population, constituent les principaux objectifs de cette démarche, qui devra déboucher en 2007 sur la formulation d'une stratégie partagée par l'ensemble des partenaires et d'un programme d'actions, dans les huit thématiques retenues: l'urbanisation, la mobilité, le logement, l'économie, la formation, l'environnement, la santé et la culture.

Un autre élément essentiel de cette démarche est la question de la gouvernance. Il s'agit en effet d'ancrer ces nouvelles collaborations dans la durée en les dotant d'une structure de pilotage et de coordination pérenne.

Le volet urbanisation-mobilité du projet d'agglomération est sans doute celui qui aura le plus d'impacts sur l'organisation future du développement territorial de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Son objectif est d'élaborer et d'évaluer divers scénarios de développement de l'urbanisation et des réseaux de déplacement, afin de permettre d'identifier les projets d'infrastructures prioritaires et de proposer les voies à suivre en matière d'organisation du développement urbain. Il sera complété par une approche des espaces ouverts et des paysages de l'agglomération, dans le but de renforcer les composantes du cadre de vie qui contribuent à l'identité et à l'attractivité de l'agglomération transfrontalière.

Chacun des territoires partenaires aura ensuite pour tâche de mettre en œuvre ces principes dans ses propres documents d'aménagement (pour Genève, par une révision du plan directeur cantonal) et un certain nombre de projets d'intérêt d'agglomération, proposés par le plan d'actions du projet, devront être engagés.

8. L'AMENAGEMENT COMMUNAL ET LOCAL

Les démarches d'aménagement communales et locales sont l'occasion de concrétiser certaines actions et mesures du plan directeur cantonal. En retour, une approche plus fine du territoire, à l'initiative ou en partenariat avec les communes, peut faire émerger des opportunités ou des projets qui, s'ils s'inscrivent dans le concept de l'aménagement cantonal, peuvent être repris dans le schéma directeur cantonal.

En 2002, la notion de plan directeur localisé a été introduite dans la loi genevoise (art. 11 bis LaLAT). Un statut légal est ainsi donné aux plans directeurs communaux et un nouvel instrument, le plan directeur de quartier, est introduit. Le plan directeur localisé n'est pas un plan d'affectation, mais un document de planification directrice qui lie les autorités.

8.1 Les plans directeurs communaux

Le nouveau statut du plan directeur communal lui donne une obligation de conformité au plan directeur cantonal, ce qui ne l'empêche d'ailleurs pas d'exprimer certains conflits, potentiels ou non résolus, avec les options cantonales en matière d'aménagement du territoire et de proposer les voies pour les résoudre. En revanche, il a acquis une légitimité qui assure mieux sa prise en compte à tous les niveaux institutionnels et administratifs.

Un guide, élaboré par les services cantonaux, définit le contenu standard et le processus d'élaboration du plan directeur communal. Plusieurs communes ont saisi l'occasion d'intégrer leur plan directeur des chemins pour piétons à leur plan directeur communal, en application de la loi fédérale y relative.

A fin 2006, le Conseil d'Etat a approuvé les plans directeurs de 9 communes et 25 communes ont lancé ou annoncé des études pour l'élaboration de leur plan directeur communal.

8.2 Les plans directeurs de quartier

Le plan directeur de quartier est un nouvel instrument qui vise à régler les grandes lignes de l'aménagement de secteurs en mutation, souvent intercommunaux, qui nécessitent une approche multidisciplinaire et la concertation avec de nombreux acteurs, comme dans le cas des périmètres d'aménagement coordonné (PAC).

Davantage qu'une étude directrice, qui n'a qu'une valeur indicative, il constitue un réel contrat liant les autorités cantonale et communales autour d'un projet et d'un plan d'actions. Il donne ainsi un cadre au choix et à la localisation des affectations, à la nature des formes urbaines, au réseau des espaces publics, à l'organisation de l'accessibilité, à la prise en compte du patrimoine, à la protection et à la valorisation de l'environnement, ce qui facilitera l'élaboration ultérieure des plans d'affectations tels que les plans localisés de quartier (PLQ). En outre, la démarche de plan directeur de quartier constitue un cadre approprié pour engager la concertation suffisamment en amont du projet.

A fin 2006, 4 plans directeurs de quartier ont été adoptés (Jardin des Nations ; Drize ; Versoix Centre-ville ; Bout-du-Monde – Les Crêts), alors que 13 autres sont en cours de procédure ou d'étude.

9. CONCLUSION

Le bilan du plan directeur « Genève 2015 » qui a pu être dressé à l'occasion de cette mise à jour révèle qu'un nombre important des mesures préconisées par le schéma directeur cantonal a pu être réalisé ou engagé.

Le cadre fourni par le plan directeur cantonal a permis de développer la coordination et les synergies entre les différents domaines qui ont une incidence sur l'organisation territoriale du canton, dans un souci de durabilité et de concertation.

Ainsi, les grands projets de transport, tels que le CEVA ou les nouvelles lignes de tram, vont profondément modifier les pratiques de mobilité. Leur effet structurant sur le territoire a pu être anticipé et accompagné par des projets urbains, qui permettront une valorisation optimale des investissements considérables qu'impliquent la réalisation de telles infrastructures.

De même, une meilleure intégration des problématiques environnementales aux processus d'aménagement et le développement de projets relatifs aux espaces naturels et agricoles permettent de développer un cadre de vie attractif.

La crise du logement que connaît actuellement le canton de Genève a suscité plusieurs propositions de nouvelles extensions urbaines. Le Conseil d'Etat est convaincu que, si l'on veut pouvoir rapidement produire de nouveaux logements, il s'agit plutôt d'accélérer la mise en œuvre des mesures contenues dans le plan directeur, en poursuivant la réalisation des trois trains de mesures lancés lors de la précédente législature et, plus particulièrement, en réalisant les nouveaux quartiers dans le cadre des principaux PAC dont la planification est déjà bien avancée (MICA, La Chapelle-Les Sciens et Meyrin-Les Vergers) et en utilisant les potentiels de densification et de mixité du quartier Praille-Acacias-Vernets, contigu au centre ville.

Ces démarches, déjà largement engagées, vont permettre de mettre à disposition ces prochaines années un nombre significatif de nouveaux logements, en évitant la dispersion de l'urbanisation, qui serait contraire aux principes du développement durable, notamment quant à ses incidences sur la mobilité, sur les coûts d'infrastructures et à ses atteintes à l'environnement.

Le plan directeur cantonal « Genève 2015 » reste donc l'instrument approprié pour organiser le développement futur du canton, ce d'autant que l'essentiel des réserves qu'il a identifiées pour des extensions urbaines à long terme n'ont pas encore été entamées.

Enfin, la démarche de projet d'agglomération qui a été engagée en 2005 va permettre de coordonner à l'échelle de l'agglomération transfrontalière les

politiques des différents territoires en matière de développement urbain, de mobilité et de valorisation des espaces agricoles et naturels, là aussi dans un souci de durabilité. Le projet d'agglomération fournira en outre des pistes pour un développement territorial à plus long terme, qui seront progressivement intégrées dans les documents d'aménagement des différentes collectivités composant l'agglomération franco-valdo-genevoise, répondant ainsi aux conditions posées par la Confédération pour accéder aux financements pour le trafic d'agglomération (fonds d'infrastructure).

Si l'on replace le plan directeur cantonal dans une perspective temporelle, on peut considérer que la mise à jour 2006 va pleinement remplir son rôle jusqu'à la fin de la législature (2009).

Les échéances fixées par la Confédération pour les projets d'agglomération et la mise à disposition des contributions du fonds d'infrastructure donnent le rythme des révisions ultérieures :

- Le projet d'agglomération sera remis fin 2007 et le premier train de projets finançables par la Confédération au titre du fonds d'infrastructure fera l'objet d'un message du Conseil Fédéral au Parlement en 2010 en vue de la libération d'une première tranche quadriennale de subventions en 2011. Les mesures concernées par cette première tranche devront être inscrites dans le plan directeur cantonal. C'est sans doute déjà le cas pour la plupart d'entre elles. Il s'agira néanmoins de le vérifier et de procéder si nécessaire à une mise à jour de la compétence du Conseil d'Etat en 2009-2010.
- Au début de la législature 2009-2013, à l'appui d'un nouveau bilan et en intégrant les orientations à plus long terme du projet d'agglomération (les deux tranches quadriennales suivantes feront l'objet de messages du Conseil Fédéral en 2014 et 2018), une révision plus approfondie du plan directeur cantonal devra probablement être mise en route. Cette échéance correspondra par ailleurs à celle fixée par la LAT (art. 9), qui préconise de réexaminer tous les dix ans le plan directeur cantonal.

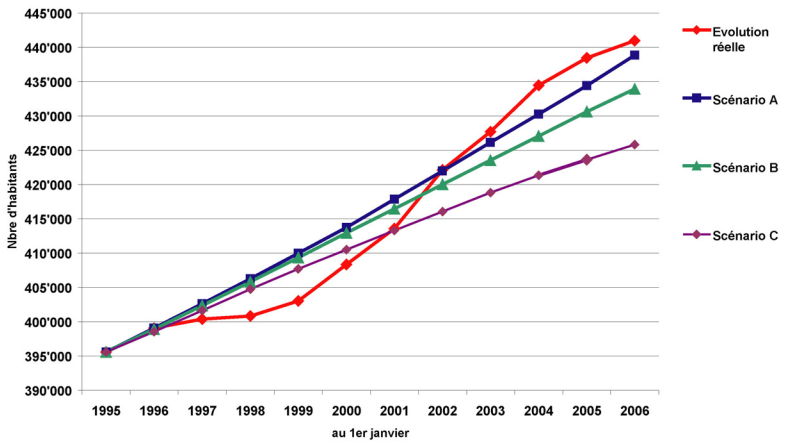
Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

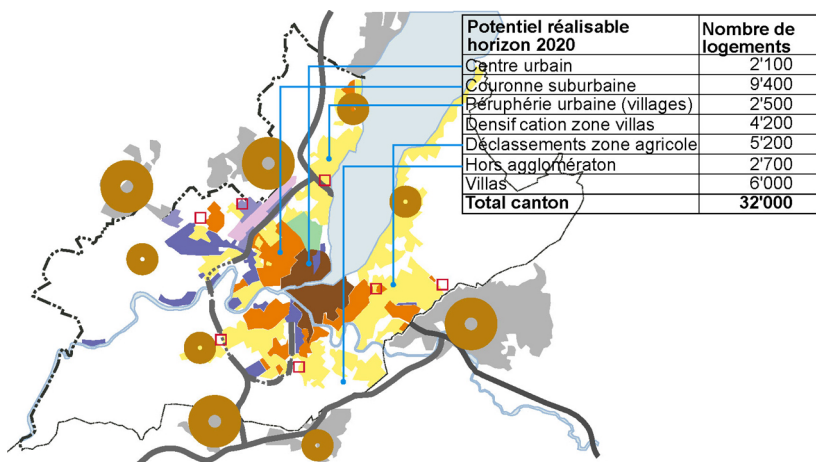
Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Charles Beer

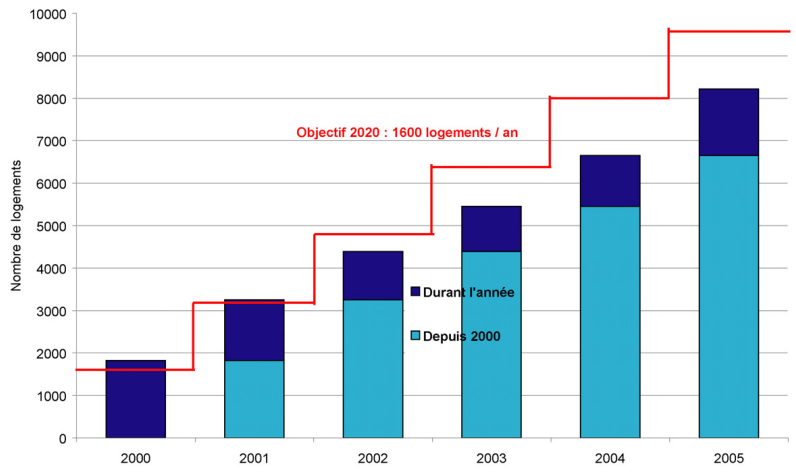
Evolution de la population



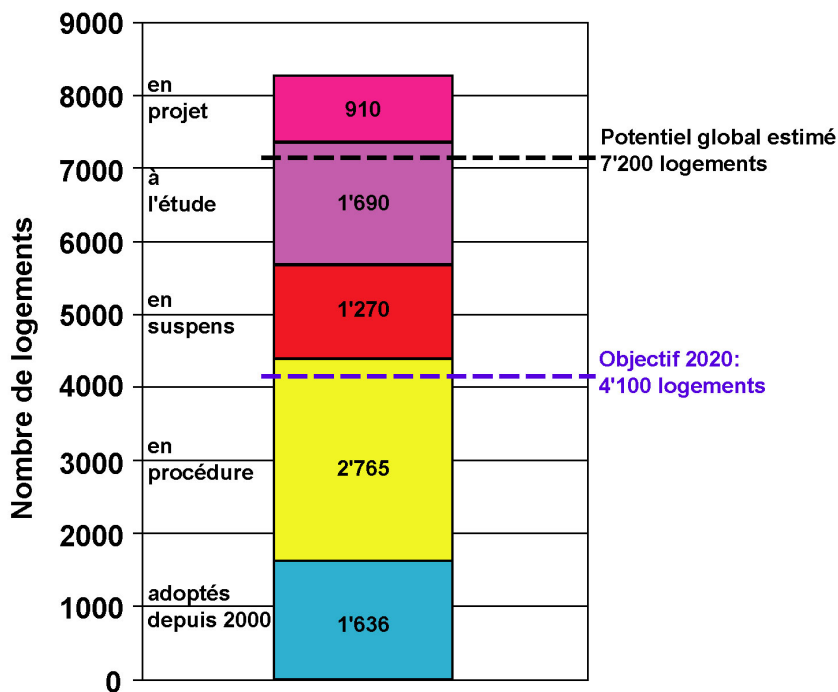
ANNEXE 2



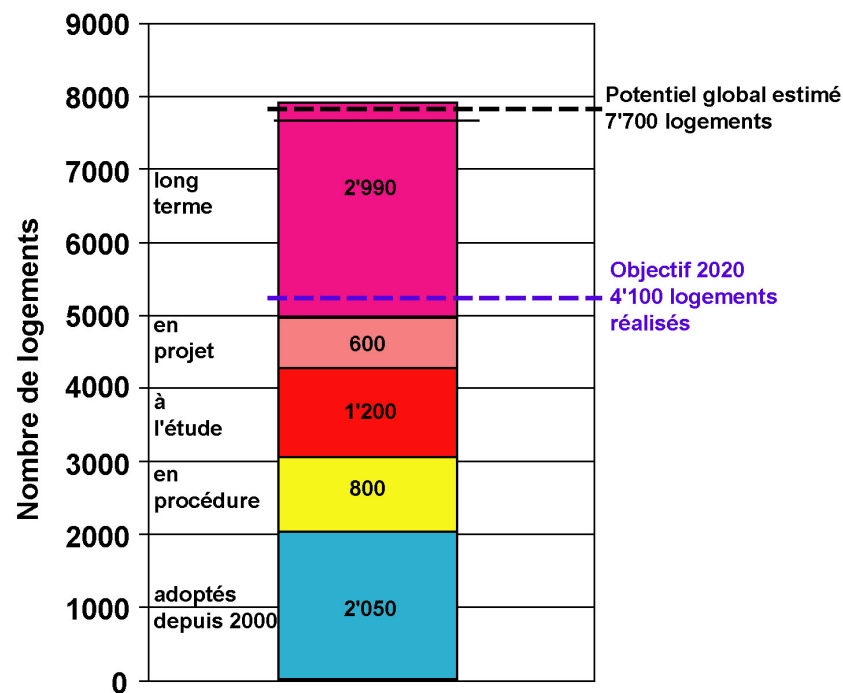
Indicateur construction de logements



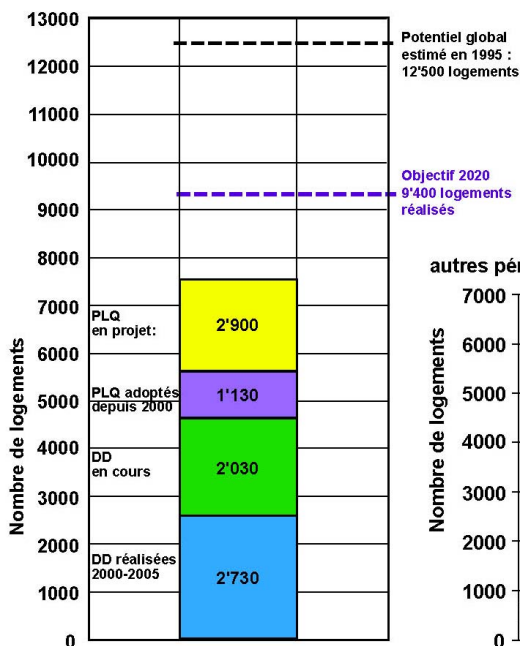
Densification de la zone villas par modification de zone



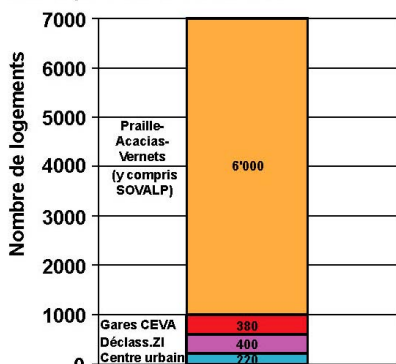
Extensions urbaines par déclassement de la zone agricole



Urbanisation différenciée de la couronne suburbaine



autres périmètres à urbaniser



ANNEXE 7

