

Genève - Plan directeur cantonal 2030

Première mise à jour

Consultation des communes et des territoires voisins
février - juin 2017

Synthèse des observations



Table des matières

INTRODUCTION	3
RAPPEL DES ENJEUX DE LA MISE À JOUR	3
MODALITÉS DE LA CONSULTATION.....	4
PRÉSENTATIONS DEVANT LES EXECUTIFS COMMUNAUX ET LES CONSEILS MUNICIPAUX	4
RÉSULTATS DE LA CONSULTATION	4
SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS	7
PRÉAMBULE	7
CONCEPT – ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	9
SCHÉMA DIRECTEUR CANTONAL.....	15
URBANISATION.....	15
MOBILITÉ.....	25
ESPACE RURAL	37
APPROVISIONNEMENT, ÉLIMINATION, RISQUES	41
GRANDS PROJETS	45

Introduction

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MISE À JOUR

En date du 29 avril 2015, le Conseil fédéral a approuvé le plan directeur cantonal genevois. Genève faisait ainsi partie des premiers cantons suisses, avec Bâle-Ville et Zurich, à rendre son plan directeur conforme aux nouvelles dispositions fédérales et à sortir des dispositions transitoires. Cette approbation a toutefois été accompagnée de réserves limitant le développement du canton aux projets prévus à l'horizon 2023. Au-delà de celui-ci, le quota cantonal de SDA n'aurait pu être respecté en l'état des connaissances au moment de l'approbation. Les réserves de la Confédération impliquent que tout projet en emprise sur les SDA soit notifié à l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et garantisse une utilisation optimale du sol. Par ailleurs, des mesures complémentaires doivent être prises pour étoffer l'inventaire SDA et privilégier le développement vers l'intérieur (densification et bonne utilisation de la zone à bâtir).

La motion M 2281 « En faveur de la réalisation de l'ensemble du plan directeur 2030 » du 9 juin 2015, adoptée à l'unanimité par le Grand Conseil, demande que le canton intervienne auprès de la Confédération « afin que les réserves auxquelles l'adoption du plan directeur cantonal 2030 a été conditionnée soient levées ».

De plus, bien que la plupart des exigences fédérales soient remplies par le PDCn 2030, la Confédération, dans son rapport d'examen accompagnant la décision d'approbation, donne différents mandats au canton pour compléter son plan directeur. Celui-ci, en effet, a été élaboré avant que l'ensemble des nouvelles dispositions fédérales ne soient connues. Parallèlement à l'entrée en vigueur de la LAT révisée, deux nouvelles directives ont été publiées – les directives techniques sur les zones à bâtir et le complément au guide de la planification directrice – et de nouveaux principes ont été introduits dans l'ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire.

Une mise à jour du document a donc été engagée à l'automne 2015 visant principalement à lever les réserves de la Confédération. Cette mise à jour est ciblée sur trois grands thèmes : le dimensionnement de la zone à bâtir, la protection des SDA et la coordination urbanisation – transport. Elle donne en outre l'occasion d'adapter le contenu et la forme du document aux directives de 2014, d'actualiser l'état d'avancement des projets et d'introduire des compléments répondant à des enjeux cantonaux, dont l'introduction de deux nouvelles fiches de mesures, l'une sur la politique forestière et l'autre sur l'élaboration d'une stratégie d'aménagement pour les lieux de vie nocturnes, culturels et festifs. Finalement, la promotion d'un cadre de vie de qualité fait un pas de plus avec le renforcement des thématiques transversales de l'énergie, du changement climatique et de la santé.

MODALITÉS DE LA CONSULTATION

Le processus de consultation du plan directeur cantonal (PDCn) est régi par la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LaLAT, art. 5).

Ainsi, le projet a d'abord fait l'objet d'une enquête publique, du 2 décembre 2016 au 15 février 2017. Cette consultation a donné lieu à une « Synthèse des observations » publiée en avril 2017¹.

Ce projet a ensuite été soumis à la consultation des communes genevoises et des territoires voisins, du 16 février au 16 juin 2017. Durant celle-ci, la direction du Département de l'aménagement du logement et de l'énergie (DALE) s'est tenue à disposition des exécutifs et des conseils administratifs des communes genevoises afin d'apporter toutes les explications nécessaires concernant cette mise à jour. Les conseils municipaux avaient 4 mois pour se prononcer, par voie de résolution, sur les modifications apportées au concept et au schéma directeur cantonal. Ces modifications étaient clairement identifiées dans le dossier de consultation.

Les phases d'enquête publique, de consultation des communes et des territoires voisins permettent ainsi de recueillir différents avis sur le projet de 1^{re} mise à jour du plan directeur et de le faire évoluer en vue de sa transmission par le Conseil d'Etat au Grand Conseil, qui se prononcera par voie de résolution courant 2018. La mise à jour du plan directeur devra ensuite être approuvée par la Confédération.

Le présent document offre une synthèse des prises de position des communes et des territoires voisins.

PRÉSENTATIONS DEVANT LES EXECUTIFS COMMUNAUX ET LES CONSEILS MUNICIPAUX

Le projet de 1^{re} mise à jour du PDCn 2030 a été présenté lors d'une assemblée de l'Association des communes genevoises le 23 novembre 2016.

Des présentations ont été organisées, à la demande des communes et par secteurs du canton, en présence du président du DALE et/ou des responsables de la planification directrice cantonale et régionale. Elles étaient destinées aux exécutifs communaux en charge de la planification urbaine et, dans certains secteurs, aux conseillers municipaux.

Les communes suivantes en ont bénéficié : Aire-la-Ville, Anières, Avully, Avusy, Bellevue, Bernex, Cartigny, Céligny, Chancy, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Choulex, Collex-Bossy, Collonge-Bellerive, Cologny, Confignon, Corsier, Genthod, Grand-Saconnex, Gy, Hermance, Jussy, Meinier, Pregny-Chambésy, Presinge, Puplinge, Soral, Thônex, Vandœuvres, Versoix, Genève.

Le projet a également été présenté aux élus français de l'ARC Syndicat Mixte (aujourd'hui constitué en Pôle métropolitain du Genevois français), membre du GLCT Grand-Genève et représentant les 8 communautés de communes et communautés d'agglomération françaises du Grand Genève.

RÉSULTATS DE LA CONSULTATION

Les communes

Les 45 communes du canton de Genève se sont prononcées sur le projet de mise à jour du plan directeur par le biais d'une résolution des délibératifs communaux :

- 18 communes ont accepté le projet de mise à jour, 2 sans commentaire et 15 avec des remarques ou des conditions liées à des projets prévus sur le territoire communal ou ayant des incidences sur celui-ci.
- 19 communes ont émis un avis défavorable. Les raisons invoquées sont de natures diverses : la dégradation du cadre de vie liée à une croissance jugée démesurée, les objectifs de développement et leur phasage temporel jugé trop rapide, l'exigence d'une meilleure coordination urbanisation – transports, les mesures de densification de la zone 5, la traversée du lac (son tracé, sa monofonctionnalité et le manque de concertation en lien avec ce projet).

¹ http://etat.geneve.ch/geodata/SIAMEN/PDCn_maj1/PDCn_EP_synthese_observations.pdf

À noter que certains de ces avis défavorables ne portent pas sur les modifications apportées dans le cadre de cette mise à jour mais concernent des orientations validées et non modifiées du PDCn 2030 en vigueur. Ces prises de position sortent donc du champ de cette consultation.

- 2 communes acceptent les modifications apportées au concept mais se montrent défavorables aux modifications du schéma directeur étant en désaccord avec des enjeux ou projets ayant une incidence sur leurs territoires.
- 2 communes sont, au contraire, défavorables aux modifications apportées au concept et favorables à celles du schéma directeur.
- Enfin, 4 communes font part de leurs observations sans se prononcer en faveur ou en défaveur ni du concept, ni du schéma directeur cantonal.

Les territoires voisins

Neuf territoires voisins ont transmis leurs observations sur le projet de mise à jour :

- Annemasse Agglo
- Thonon agglomération
- la Communauté de communes du Pays bellegardien
- le Pôle métropolitain du Genevois français
- le Département de l'Ain
- le Département de la Haute-Savoie
- la Préfecture de la Région Auvergne-Rhône-Alpes
- le Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais
- le canton de Vaud
- le Conseil régional du district de Nyon (Régionyon)

Synthèse des observations

PRÉAMBULE

Cette synthèse fait état des observations formulées dans le cadre de la consultation des communes genevoises et des territoires voisins.

Les remarques formulées sont de différents types :

1. Des réactions générales par rapport aux modifications apportées, qui sont regroupées et synthétisées par thématique.
2. Des demandes de modification du texte ou des cartes du projet de mise à jour du PDCn 2030 (contenu ou forme), qui ont été soigneusement recensées. Les plus importantes d'entre elles sont reprises dans cette synthèse mais la liste n'est pas exhaustive. En revanche, l'ensemble de ces demandes sera analysé précisément, en coordination avec les départements et services concernés, en vue de l'adaptation du document qui suivra les consultations.
3. Quant aux remarques qui remettent en question des éléments qui n'ont pas été modifiés dans le cadre de cette mise à jour, cette synthèse ne les reprend pas toutes, mais mentionne les plus importantes. Néanmoins elles ne pourront pas être retenues dans l'adaptation du document, puisqu'elles sortent du champ de cette consultation. Pour rappel, la consultation porte sur les ajustements proposés pour répondre aux réserves et mandats de la Confédération et sur les nouvelles thématiques intégrées en réponse aux enjeux cantonaux (stratégie d'aménagement des lieux de vie nocturne, politique forestière, etc.). Elle ne porte pas sur les éléments inchangés, déjà adoptés par le Grand Conseil et approuvés par la Confédération.

Commentaires de l'administration

Pour certains points, la synthèse propose également des compléments d'information ou explicite le point du vue du canton, afin d'en clarifier les intentions (cadres gris).

CONCEPT – ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

Cette première mise à jour du PDCn 2030 propose, sans remettre en question l'ensemble du plan, quelques réajustements stratégiques concernant principalement la protection des surfaces d'assolement et le dimensionnement de la zone à bâtir, avec une réduction nécessaire des extensions urbaines sur la zone agricole et un renforcement de l'urbanisation vers l'intérieur. Les hypothèses d'évolution démographique et des emplois ont été mises à jour sur la base des dernières projections disponibles et l'évolution attendue à l'horizon 2040 a dû être intégrée au concept, à la demande de la Confédération. L'objectif 19 du concept, objectif transversal, a été renforcé pour intégrer les thématiques de l'énergie, du changement climatique et de la santé publique. Les réajustements proposés ont suscité diverses réactions, synthétisées ci-dessous.

Fondements quantitatifs du plan directeur cantonal

Environ un quart des communes se sont prononcées sur les objectifs quantitatifs du PDCn mis à jour. La plupart réitère les remarques effectuées lors de la consultation du PDCn 2030 en 2012, remettant en question les hypothèses de développement du PDCn 2030.

Les communes de la Champagne (Aire-la-Ville, Avusy, Cartigny, Chancy, Laconnex, Soral, Avully) relèvent que le territoire genevois est déjà extrêmement dense sur une surface limitée et estiment, de ce fait, qu'une croissance quantitative linéaire n'est pas durable. A l'échelle de l'agglomération, ces communes jugent que la constitution d'un Grand Genève équilibré avec des pôles d'habitat, d'emploi et de récréation harmonieusement répartis sur l'ensemble du territoire relève de l'utopie, au vu des cadres institutionnels politiques et économiques très différents entre Genève et la France. Elles regrettent la volonté de maintenir des conditions cadres renforçant l'attractivité économique du canton plutôt que de se soucier de la qualité de vie des habitants.

Corsier, sans remettre en question le principe d'une croissance, s'interroge sur la nécessité d'un développement qu'elle juge démesuré et excessif. De son côté, Jussy confirme sa volonté de préserver une qualité de vie pour les générations futures, et de promouvoir une urbanisation modérée, réfléchie et un développement raisonné pour le bassin de la Seymaz.

Chêne-Bougeries fait part de son inquiétude vis-à-vis de la dynamique de développement du canton. Elle estime qu'il serait souhaitable d'évaluer les conséquences, favorables et défavorables, d'une maîtrise volontariste de ce développement, et de faire un bilan à mi-parcours avant de poursuivre la densification du canton sur le même rythme qui engendre, de l'avis de la commune, une importante pression sur le territoire et stimule, sans jamais l'étancher, la demande de logements. La commune souhaite une stabilisation de sa courbe de croissance et un rééchelonnement dans le temps des planifications, de manière à pouvoir assurer à ses habitants une qualité de services et d'équipements. Perly-Certoux est également soucieuse de pouvoir adopter un rythme de développement propre à sa capacité sociale et financière à intégrer de nouveaux habitants.

La Ville de Genève relaie également son inquiétude quant à la pression exercée sur la ville centre. Elle s'interroge sur la faisabilité des 50 000 logements prévus pour 2030 – objectif jugé extrêmement ambitieux sur les plans quantitatif et temporel et maintenu malgré la réduction de certains périmètres de développement sur la zone agricole. Elle demande que le chiffre des potentiels et les horizons de réalisation des logements soient davantage explicités.

Les observations émanant des territoires voisins (Pôle métropolitain du Genevois français, Préfecture de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Communauté de communes du Pays bellegardien, Département de Haute-Savoie, Annemasse Agglo et Thonon Agglomération) corroborent en partie celles des communes genevoises. Ils conviennent que si le dynamisme économique du canton de Genève est un atout pour l'ensemble du Grand Genève, le déséquilibre logements/emplois génère des déplacements de plus en plus nombreux et des nuisances de plus en plus difficiles à gérer en termes de qualité de vie pour les habitants et l'environnement.

Comme la Ville de Genève, les territoires voisins s'inquiètent du risque de non-respect des objectifs de rééquilibrage inscrits dans le projet de territoire du Grand Genève (PTGG) et le projet d'agglomération (PA3). Ils soulignent le fait que, depuis 2010, la construction de logements n'a pas atteint les potentiels affichés dans le PDCn 2030 et que la mise à jour proposée ne permettra pas d'atteindre l'objectif global de 50 000 logements prévus à l'horizon 2030. Les territoires français de l'agglomération préconisent, pour leur part, un renforcement significatif de la production de logements dans le canton de Genève pour éviter d'accentuer le phénomène d'étalement urbain, qui risque de se reporter sur des territoires de plus en plus éloignés. Les objectifs de production du canton doivent, à leur sens, être compris entre 3000 et 3500 logements supplémentaires par an pour faire face à la crise du logement, tenir compte des évolutions de la société (décohabitation et vieillissement de la population) et tenir les engagements transfrontaliers. Ces territoires demandent

en outre une évaluation des difficultés rencontrées pour la construction de logements et l'indication des solutions pour y remédier.

Équilibre logement – emplois

Le Pôle métropolitain du Genevois français, la Communauté de communes du Pays bellegardien, le Département de Haute-Savoie, Annemasse Agglo, Thonon Agglomération et le Syndicat intercommunal d'aménagement du Chablais constatent conjointement que le canton de Genève prévoit l'accueil de 60 000 nouveaux emplois entre 2016 et 2030 sans avoir un rythme de construction de logements correspondant. Ces partenaires français du Grand Genève s'interrogent sur les choix effectués par le canton, qui prévoit notamment des extensions de zones dédiées à l'activité malgré le manque de surfaces pour résoudre la crise du logement. Ils relèvent par ailleurs le fait que les surfaces dédiées aux logements et aux activités sont presque équivalentes dans les grands projets, mais aussi que les surfaces dédiées aux activités sont parfois planifiées à plus court terme que celles dédiées au logement (à l'instar du grand projet Chêne-Bourg – Chêne-Bougeries), alors qu'il s'agirait dans ces circonstances de pénurie de prioriser le logement. Les partenaires français considèrent, à ce titre, que les objectifs du PDCn, en l'état, confortent pour le court, moyen et long termes, le déséquilibre du couple économie/logement, plutôt que de participer à son rééquilibrage avec les territoires voisins.

Régionyon juge indispensables les engagements pris par le Grand Genève de mieux équilibrer habitants et emplois et compte sur l'engagement cantonal pour réussir à accueillir les nouveaux habitants afin d'éviter que le phénomène du report vers la couronne et ensuite au-delà du périmètre du Grand Genève ne s'intensifie, ce qui augmenterait encore la problématique des transports, des services, etc. La région estime souhaitable qu'une coordination et un dialogue renforcés entre les partenaires soient établis pour faire face à cet enjeu commun et souhaite discuter de la mise en œuvre des mesures et du financement du projet d'agglomération.

Bardonnex estime qu'un rééquilibrage du ratio habitants/emplois de sa commune serait judicieux, compte tenu de sa situation financière, dans le sens d'un accroissement du nombre d'emplois. La commune travaille en ce sens avec la densification de son actuelle zone industrielle.

Thônex constate la suppression de la référence au chiffre de 2500 logements à produire par an tandis que, dans l'objectif n°3 du concept, apparaît l'hypothèse de 60 000 nouveaux emplois à l'horizon 2030, ce qu'elle juge contradictoire.

Certaines communes genevoises relèvent la problématique de la répartition des emplois et des logements entre les deux rives du canton. Puplinge, notamment, souligne que l'absence de projet d'activités dans le secteur Arve-Lac (à part La Pallanterie) va accentuer le déséquilibre entre les rives avec pour conséquence une augmentation des mouvements pendulaires. La commune du Grand-Saconnex estime que le déséquilibre déjà existant entre les deux rives du lac est accentué par le PDCn 2030.

Commentaires de l'administration

Les hypothèses de croissance démographique et le nombre d'emplois prévus aux horizons de 15 ans (2030) et 25 ans (2040) font partie des contenus minimaux qui doivent dorénavant figurer dans les plans directeurs cantonaux. Dans le cadre de la mise à jour du plan directeur, ces chiffres ont dû être actualisés sur la base des nouvelles projections démographiques et des hypothèses d'évolution des emplois. En ce qui concerne l'évolution démographique, le nouveau scénario de l'office cantonal de la statistique sur lequel est fondée la mise à jour ne remet pas en question les orientations indiquées dans le plan en vigueur (+100 000 habitants entre 2010 et 2030) et sur lesquelles, de ce fait, la mise à jour ne porte pas. En revanche, l'horizon 2040 et les hypothèses d'évolution des emplois, basées sur une croissance moyenne du PIB, ont dû être ajoutés. Il convient de préciser que le rôle du plan directeur est d'anticiper les mesures à prendre pour accueillir l'augmentation de population attendue, mais que ce n'est pas lui qui la suscite.

Concernant le nombre de logements que l'on estime pouvoir réaliser d'ici à 2030, l'hypothèse n'a pas été modifiée, en revanche le schéma (p.18 du concept d'aménagement cantonal) a été adapté pour montrer comment cet objectif peut être atteint, en tout cas partiellement, en diminuant les extensions sur la zone agricole et en intensifiant la densification des zones à bâtir et en y augmentant la part de logements par rapport à celle des activités. L'accroissement de la production de logements, déjà amorcé, s'accroîtra au fil de la mise en œuvre du programme de planification lancé durant cette législature et qui se poursuivra sur les suivantes. L'indication d'une production annuelle moyenne, dans ce contexte, n'avait donc plus beaucoup de sens. Il est par ailleurs important que Genève poursuive cet effort, afin de maîtriser l'étalement urbain et la croissance des mouvements pendulaires à l'échelle régionale qui impacterait fortement son territoire.

Protection des surfaces d'assolement et priorisation des développements sur la zone agricole

Le renforcement de la protection des surfaces d'assolement, tel qu'intégré dans le projet de mise à jour, semble bien accepté par les communes qui n'ont émis que peu de remarques sur les modifications apportées au concept.

Avully relève la nécessité de protéger les SDA et la ceinture verte, gages de préservation des écosystèmes et de la biodiversité. Vandœuvres salue la volonté cantonale de considérer l'espace rural – qui contribue au maintien de la biodiversité, à la préservation du paysage et à la qualité du cadre de vie – comme un territoire en soi. Meinier partage la vision d'un développement territorial durable nécessitant de juguler l'étalement urbain pour préserver au mieux la zone agricole.

Collonge-Bellerive regrette que les démarches en cours portant sur la révision du plan sectoriel des SDA ne soient mentionnées que de manière ponctuelle. La commune souhaite que les ambitions du canton au regard du plan sectoriel fédéral des surfaces d'assolement (PS SDA) soient davantage étayées et argumentées et demande à être intégrée aux réflexions et, le cas échéant, à être informée des différents avancements. Par ailleurs, dans le cadre de la mise à jour de son plan directeur communal (PDCom), la commune souhaite soumettre des propositions quant à l'identification de surfaces potentiellement éligibles en tant que SDA.

Cartigny observe, quant à elle, que la zone agricole disparaît peu à peu par le biais d'un développement « rampant » : artisanat sauvage, résidences secondaires. À ce sujet, Puplinge informe avoir constaté et signalé des abus en zone agricole et regrette l'inaction des services concernés. La commune estime nécessaire de se donner les moyens d'éviter un mitage du territoire agricole qui compromet les cultures et enlaidit le paysage.

Les observations des communes concernent plus spécifiquement la suppression ou le report de certains périmètres prévus en extension sur leurs territoires et les possibilités de développement des villages. Ces points sont développés dans le chapitre ayant trait à l'urbanisation (p. 18 ss.).

Concernant l'inventaire des SDA, les territoires français (Annemasse Agglo, la Communauté de Communes du Pays bellegardien, le Pôle métropolitain du Genevois français et Thonon Agglomération) soulignent l'effort qui a été engagé pour retrouver des surfaces permettant la réalisation du PDCn en force et encouragent le canton à poursuivre dans ce sens, la surface de SDA regagnée étant toujours inférieure aux besoins recensés.

Commentaires de l'administration

Le canton met à jour annuellement l'inventaire des SDA et a mis sur pied un suivi des emprises envisagées par les différentes politiques publiques, en regard des gains possibles de nouvelles SDA. Parmi les mesures permettant ces gains, figurent le traitement des constructions ou aménagement réalisés sans autorisation en zone agricole ainsi que le classement en zone agricole de terrains inadaptés à la construction. Les services cantonaux seront attentifs aux propositions que les communes pourraient faire dans ce sens, notamment dans le cadre de la révision des PDCom.

Par ailleurs, le canton participe à un groupe de travail examinant les possibles évolutions du plan sectoriel fédéral. Les propositions qui en découleront seront connues en 2018.

Développement vers l'intérieur et exigences de densification

Le nouvel objectif stratégique visant à mettre en œuvre en priorité le développement vers l'intérieur et garantir l'utilisation optimale des surfaces suscite de nombreuses réactions. La pression exercée sur la zone 5 est soulevée par plusieurs communes de la rive gauche, qui soulignent que celle-ci conduit à un appauvrissement des espaces libres, des espaces de verdure, de la diversité biologique, à une pénurie d'équipements publics et culturels et à une diminution de la qualité de vie (Chêne-Bougeries, Thônex, Vandœuvres, Corsier). Vandœuvres rappelle le rôle primordial de son territoire dans la préservation des espaces paysagers et naturels de la zone 5 et de l'espace rural – pénétrantes de verdure, corridors biologiques, zone agricole, lignées de chênes, bocages, etc. – rôle qui nécessite de cadrer le développement. Certaines communes (Chêne-Bougeries, Vandœuvres, Corsier) craignent par ailleurs que cette mutation engendre le départ de la tranche de population attachée au mode d'habitat individuel, précisant que cette population pourvoit au 3/4 des recettes fiscales des personnes physiques.

Les communes s'accordent tout particulièrement à rappeler l'exigence de qualité – de vie, de l'habitat, des paysages – qu'il s'agit de préserver. Corsier rappelle notamment que l'art. 2 de la LAT propose bien d'orienter le développement vers l'intérieur du milieu bâti, mais qu'il indique

corolairement qu'une qualité de l'habitat appropriée doit être maintenue (aires de verdure, de délasserement et espaces plantés, intégration dans le paysage). Chêne-Bougeries estime que certains aspects du cadre cantonal de l'aménagement du territoire sont négligés en faveur de la densification, à l'instar de l'art. 25 LaLAT qui préconise d'étendre la zone de verdure au fur et à mesure de l'accroissement des besoins de l'agglomération urbaine.

Hermance soutient pleinement, pour sa part, les mesures visant à promouvoir un développement urbain vers l'intérieur afin de garantir une utilisation optimale des surfaces et souscrit à l'objectif de densification de la zone 5 sans modification de zone, tout en soulignant que la densification du périmètre bâti ne doit pas être réalisée sans égard au patrimoine existant. Avusy demande que le caractère rural et traditionnel des villages de la Champagne soit absolument préservé. Bellevue privilégie des zones de densification différenciées et modérées afin de préserver la qualité de vie et les qualités architecturales.

Certaines communes (Chêne-Bougeries, Thônex, Vandœuvres, Grand-Saconnex, Collonge-Bellerive) soulignent les efforts conséquents qu'elles font dans la production de logements et informent manquant de maîtrise foncière et d'équipements publics (écoles, parcs, espaces de délasserement, terrains de sports) pour faire face à la croissance de la demande induite par ce développement rapide. À ce sujet, Collonge-Bellerive regrette que le PDCn 2030 prône le développement de la rive gauche sans prendre en compte le déficit d'équipements et d'infrastructures qui est propre à ces territoires.

Quant au Grand-Saconnex, il rappelle que la densification vers l'intérieur exige des contreparties et que l'aménagement de l'espace public – espaces ouverts, domaine public, maillage, itinéraires et liaisons de mobilité douce (MD) structurantes, parcs, espaces de délasserement – véritable enjeu d'aménagement, doit être porté par l'État en terme d'ambition qualitative, d'actions foncières, de gouvernance et de coordination entre les départements, et que le mécanisme foncier qui en découle (servitudes de passage, cessions) doit être pris en compte par l'Etat, conjointement et solidairement avec la commune.

Les communes concernées par des modifications de zone (MZ) en vue de créer de nouveaux quartiers denses sur des secteurs de la zone 5 bien desservis par les transports publics (fiche A03 du PDCn 2030), réagissent également. Leurs observations sont synthétisées dans le chapitre urbanisation (p. 15 ss.).

Commentaires de l'administration

La mise en route de l'ensemble des mesures (extension, densification, renouvellement) est nécessaire pour répondre aux besoins, ce d'autant que les processus de renouvellement de tissus bâtis s'inscrivent nécessairement dans la longue durée.

Afin d'éviter les conséquences négatives, en termes de qualité urbaine, d'une densification qui s'effectuerait aléatoirement, au gré des disponibilités foncières, le canton encourage l'élaboration de plans-guides ou d'autres instruments. Ces derniers permettent de prendre notamment en compte, en amont, les composantes paysagères et patrimoniales ainsi que les besoins en espaces publics et en équipements et donnent un cadre aux planifications et réalisations futures. Ils s'appuieront sur des démarches participatives, associant communes et habitants (cf. *fiche A17 – Mettre en œuvre les grands projets et les projets urbains prioritaires*).

Coordination urbanisation – transports

La coordination entre le développement urbain et la réalisation des infrastructures de transport est un thème qui a suscité des observations de la part de douze communes. Les communes du sud et de l'ouest du canton (Bernex, Carouge, Confignon, Grand-Lancy, Onex, Perly-Certoux, Plan-les-Ouates, Satigny, Troinex, Veyrier), formulent une demande concertée pour que tout développement de projets de logements soit accompagné de mesures de mobilité adéquates et une réelle prise en compte des recommandations communales, par le respect des PDCom en vigueur.

Corsier formule une observation similaire, précisant que la problématique de la mobilité doit être traitée avant le développement de tout projet d'urbanisation et la commune du Grand-Saconnex préconise plus spécifiquement de rendre opérationnels les transports en commun avant de lancer tout projet de densification.

Confignon considère même que la question de la mobilité a été gravement négligée dans le cadre de cette mise à jour et que les exigences de la Confédération en matière d'équilibre entre urbanisation et mobilité ne sont actuellement pas satisfaites par le PDCn. La commune souhaite

que les projets de développement soient conditionnés à des solutions de mobilité adéquates. En outre, il s'agit selon elle de compléter et de finaliser les grands projets de mobilité, de manière à les intégrer dans le phasage de l'urbanisation.

Troinex, compte tenu du développement important du secteur de Genève-Sud prévu dans le PDCn 2030, demande que tout développement de projets de logements ne soit réalisé que de pair avec un réseau de mobilité multimodale efficace, au sens de l'art. 7 de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), garantie de la qualité du projet.

Quant à Plan-les-Ouates, concernant le grand projet Cherpines, elle demande que la nécessité d'une coordination entre l'arrivée des infrastructures de transport et le développement du quartier soit spécifiquement mentionnée. Elle rappelle la volonté maintes fois exprimée des communes de Confignon et de Plan-les-Ouates de ne livrer le premier logement aux Cherpines qu'une fois le tramway Palettes-ZIPLO mis en service.

De son côté, Onex demande de coordonner mobilité et aménagement pour que les infrastructures de mobilité soient disponibles avant l'arrivée des futurs habitants et qu'elles soient adaptées aux besoins de mobilité au niveau local, régional et cantonal.

Pour Vandœuvres et Chêne-Bougeries, la problématique de la mobilité n'est toujours pas résolue sur le territoire des communes du secteur Arve-Lac. Vandœuvres regrette que la mise à jour du PDCn ne prévoient pas un réseau routier capable d'absorber l'augmentation du flux induit par les 50'000 logements supplémentaires planifiés, qu'elle ne tienne pas compte du trafic qui découlera de la densification de la zone 5 ni des effets sur le territoire de Vandœuvres des futurs logements des Communaux d'Ambilly et de la densification de la couronne de Vésenaz. Le PDCn ne propose pas non plus de solution, selon la commune, pour réguler le trafic périphérique et pendulaire actuel sur les routes cantonales et communales. Finalement, Vandœuvres regrette, notamment pour la rive gauche, de grandes lacunes dans le développement de moyens de transports collectifs et privés. Elle estime qu'avant de créer des pôles urbains compacts, il faut prendre des mesures pour gérer le trafic entre ces pôles afin de ne pas péjorer la valeur structurante du maillage vert.

Chêne-Bougeries regrette que le PDCn ne considère pas les effets en termes de trafic découlant de la densification tant des 3^e et 4^e zones que de celle de la zone 5. Elle craint la dégradation des conditions d'intervention des services d'urgence (police, pompiers, ambulances) et demande que des mesures soient prises afin de ne pas péjorer la valeur structurante du maillage vert historique existant.

Enfin, Cologny souhaite que toute densification massive de l'habitat soit précédée d'une étude d'impact précise quant à l'augmentation de la circulation (source de congestion du trafic et de nuisances environnementales) et Aire-la-Ville craint que la densification des zones industrielles et agricoles ne génère encore plus de trafic privé. Elle regrette un manque de réflexions pour tendre vers une mobilité multimodale, durable et fluide.

Commentaires de l'administration

Le principe d'une bonne coordination urbanisation-transports vise à urbaniser les secteurs bien desservis par les transports collectifs (TC) ou amenés à l'être et à développer en parallèle les infrastructures nécessaires. Les plus importantes d'entre elles bénéficient d'un cofinancement fédéral grâce au projet d'agglomération et d'autres sont d'ores et déjà planifiées à plus long terme. À l'instar des Cherpines, les autorités communales et cantonales doivent se concerter pour fixer les lignes de cette coordination.

Il convient de souligner que sont portés au plan directeur les principaux axes et les mesures d'infrastructure. Les mesures d'exploitation (ligne de bus sur le réseau existant, augmentation des capacités et des fréquences, etc.) relèvent des planifications ad hoc du domaine des transports.

Par ailleurs, à l'échelle des quartiers et des projets urbains, les instances de pilotage associant canton et communes veillent à la bonne synchronisation des mesures de mobilité et des développements urbains prévus.

Objectifs transversaux

Travailler par projet de territoire, en partenariat – Objectif 18 du concept

L'objectif 18 n'a pas été modifié dans le cadre de cette mise à jour du PDCn, cependant certaines remarques traitent de cette question particulière. Celles-ci sont relayées ci-dessous.

La volonté affirmée du travail partenarial à une échelle dépassant les frontières du canton de Genève est saluée par le canton de Vaud – notamment en ce qui concerne les enjeux liés à la mobilité et aux réseaux écologiques.

La Préfecture de la Région Auvergne-Rhône-Alpes relève que les changements d'échelles au fil des thèmes abordés et qui sont, selon les sujets, fédérales, cantonales ou transfrontalières, peuvent entraîner des confusions. Elle estime en effet que le périmètre de réflexion et de planification ne doit pas se dilater ou se contracter au gré des intérêts genevois et rappelle que, lorsque les périmètres pertinents de travail excèdent le territoire cantonal genevois voire celui du projet d'agglomération (les politiques environnementales des eaux, de l'air, de la biodiversité par exemple), les politiques à mettre en œuvre doivent rassembler au-delà des autorités cantonales genevoises et se concevoir avec des gouvernances élargies.

À l'échelle cantonale, le sentiment que la concertation entre le canton et les communes n'est pas optimale est partagé par plusieurs communes (Chêne-Bougeries, Collonge-Bellerive, Puplinge, Meinier, Gy, Vandœuvres, Grand-Saconnex, Bernex).

En particulier, Collonge-Bellerive regrette de ne pas avoir été consultée pour le report du grand projet Pallanterie, alors que les communes de Puplinge, Meinier et Gy déplorent l'absence de concertation sur le tracé du boucllement autoroutier, tout en rappelant que la volonté de renforcer la coopération avec les communes et de privilégier une large concertation est primordiale dans la gestion des politiques de développement.

Le Grand-Saconnex demande que tout projet d'urbanisation sur le territoire communal soit mené en concertation et en partenariat avec les autorités communales.

De même, Bernex salue la volonté de l'Etat de créer un consensus large autour des projets, mais constate dans les faits que ce principe n'est pas appliqué. Bernex demande dès lors que les communes soient entendues lors de tout processus de développement, que le canton tienne compte de leurs remarques et les rende visibles dans les différents documents. Elle demande également à l'Etat de revoir sa procédure de concertation afin de créer un véritable consensus autour des projets.

Chêne-Bougeries émet par ailleurs le vœu que la révision de son PDCom, en conformité au PDCn, améliore la collaboration avec le canton, afin que chacun de ces deux niveaux de l'organisation de l'Etat prenne mieux en compte les intérêts de l'autre (notamment les préavis communaux en matière d'autorisation de construire et de plans d'affectation), afin d'éviter des oppositions et des crispations dommageables pour l'ensemble de la population. Cette position est partagée par Vandœuvres et le Grand-Saconnex qui constatent eux aussi que les préavis communaux sont très peu suivis par le canton. Vandœuvres appelle de ses vœux une meilleure collaboration avec ce dernier, notamment dans le cadre de la révision de son PDCom.

Gérer durablement les ressources naturelles et l'environnement, anticiper le changement climatique, promouvoir un cadre de vie sain et protéger la population contre les nuisances – Objectif 19 du concept

Annemasse Agglo, la Communauté de communes du Pays bellegardien, le Pôle métropolitain du Genevois français et Thonon Agglomération notent avec intérêt la modification de l'objectif 19 qui intègre maintenant des considérations sur le changement climatique et un cadre de vie sain.

Cartigny est la seule commune genevoise qui s'exprime à ce sujet, regrettant, quant à la thématique de la sobriété énergétique, le peu de soutien reçu de la part du canton pour la réalisation de projets en matière d'écologie et de développement durable pour lesquels la commune s'estime pionnière (récupération et recyclage de plus de 60% des déchets depuis plus de 15 ans, chauffage à bois à distance, label « Cité de l'énergie », etc.).

Organiser un développement équilibré dans le temps – Objectif 20 du concept

Les communes du Grand-Saconnex et de Plan-les-Ouates demandent que les temporalités des développements urbains soient coordonnées au rythme des communes pour permettre à celles-ci de maîtriser leur évolution et d'anticiper puis réaliser, en parallèle, les services et équipements publics communaux nécessaires.

Les réorientations de la stratégie d'urbanisation ont impliqué un ajustement d'une grande partie des fiches de mesures de la thématique urbanisation. L'ensemble des fiches a été actualisé (avancement des projets, bases légales, références, etc.), à l'exception de la fiche A20, concernant l'urbanisation dans les secteurs soumis au bruit des avions. Celle-ci fera l'objet d'une mise à jour partielle ultérieure une fois que la fiche du plan sectoriel des installations aéronautiques (PSIA) de l'aéroport de Genève sera validée. Les remarques reçues concernant les modifications apportées sont synthétisées et regroupées par thème dans ce chapitre.

Densification de la zone 5 par modification de zone (MZ) – Fiche A03

Dix communes concernées par des MZ s'expriment à ce sujet. En grande majorité, les communes s'opposent aux déclassements de secteurs de zone 5, qu'il s'agisse de nouveaux périmètres proposés dans le cadre de la mise à jour du plan directeur ou de secteurs déjà inscrits dans le PDCn 2030 en vigueur.

Collonge-Bellerive estime que, compte tenu du potentiel de création de logements sur le territoire communal par la densification de la zone 5, la MZ envisagée autour de Vézenaz n'est pas une mesure équilibrée et risque de geler le développement plutôt que de le stimuler. La commune relève par ailleurs que la structure foncière (parcellaire particulièrement fragmenté) ainsi que des bâtiments récents sont un obstacle majeur à une densification par MZ, mais elle n'exclut toutefois pas la possibilité de MZ ponctuelles, étudiées de manière fine en tenant compte de la réalité du terrain.

Veyrier informe qu'elle n'envisagera de nouvelles urbanisations denses (en particulier des déclassements de la zone 5) qu'après avoir absorbé les potentiels des grands projets actuels, tels que les Grands Esserts et la couronne villageoise. La commune annonce également qu'elle n'entrera pas en matière sur l'instauration de zones réservées telles que définies aujourd'hui.

Chêne-Bougeries craint que, par l'usage de la mesure des zones réservées couplé à des objectifs de densification, ou encore par une application non exceptionnelle de la dérogation à la densité usuelle en zone 5 offerte par l'art. 59 al. 4 de la Loi sur les constructions et les installations diverses (LCI), les orientations de son PDCom en cours d'élaboration ne soient vidées de leur sens.

Thônex s'oppose à l'engagement d'une MZ sur le secteur Mousse-Foron dans le délai de validité du PDCn 2030.

Vernier exige que le périmètre dévolu à une densification différenciée de la zone 5 à Aire soit réduit et que la densité reste modérée, étant donné la faible qualité de desserte en transports en commun (TC) et la configuration en impasse du secteur incompatible avec une augmentation du trafic individuel motorisé (TIM).

Plan-les-Ouates comprend et ne s'oppose pas sur le principe au souhait de densification du secteur des Vuattes mais ne souhaite pas prioriser ce déclassement car il lui semble nécessaire d'absorber dans un premier temps les nouveaux quartiers des Sciers et des Cherpines. La commune demande, en revanche, la suppression du périmètre de densification Riant-Mont/Bougeries et sa réintégration en zone 5 traditionnelle, s'agissant d'un secteur enclavé, éloigné des TC, difficile d'accès TIM et, suite à la délivrance de nombreuses autorisations de construire récentes, difficile à mobiliser sur le plan foncier avant de nombreuses années.

Lancy exige que les futurs projets prennent place en priorité dans les zones de développement déjà déclassées avant d'envisager d'en créer de nouvelles. La commune s'oppose ainsi à l'ajout du secteur Pré-Monnard comme zone à densifier par MZ, dont le principe n'a jamais été évoqué par le canton avant la présente révision, et réaffirme son opposition au déclassement du plateau de St-Georges en troisième zone de développement (ZD3). La commune relève par ailleurs que la MZ Pont-Rouge a été refusée à l'unanimité de son Conseil municipal.

Le Grand-Saconnex admet une densification « naturelle » de la zone 5, de cas en cas et à proximité des axes existants, dans le cadre d'un projet global cohérent et respectueux du paysage arboré et du patrimoine bâti et naturel. En revanche, la commune refuse la densification de la zone 5 par modification de zone et, plus précisément, le projet urbain prioritaire Mail-Sud-Aéroport.

Onex demande l'ajout des secteurs des Ormeaux et des Moraines du Rhône dans les périmètres à densifier par MZ et réclame que l'effort moindre fourni en matière de construction de logements par certaines communes soit compensé, non seulement par le biais du fonds intercommunal pour le

développement urbain (FIDU), mais aussi par des investissements cantonaux substantiels en matière de mobilité et d'équipements pour les communes du sud-ouest du canton.

Par ailleurs, à l'instar de Lancy et Confignon, la commune s'oppose à l'instauration de zones réservées, alors que Bernex demande des clarifications sur leur fonctionnement, considérant, en l'état actuel, qu'elle ne peut adhérer à ce qu'elle considère être un droit d'emption étatique lésant les propriétaires.

Onex rappelle que la commune élabore un plan-guide pour la densification de sa zone 5, démarche co-pilotée par le canton et la commune, prévoyant une densification qualitative par poches et définissant des secteurs de densification en concertation avec les habitants. C'est pourquoi elle est opposée au périmètre et à l'ampleur des zones réservées sises sur son territoire, qu'elle juge inadaptée au contexte onésien, et en conflit avec son PDCom ainsi que son plan-guide. La commune conclut que les zones réservées prévues sur les secteurs Pierre-Longue et route de Chancy ne doivent pas être promulguées et demande que les périmètres de densification de la zone 5 définis dans le PDCn 2030 pour la Ville d'Onex soient revus lorsque les conclusions du plan-guide seront connues. Quant à Confignon, elle s'oppose à l'inscription de la zone réservée située route de Chancy en continuité de celle d'Onex.

Cependant, quatre communes font part de leur satisfaction quant à l'actualisation de certains périmètres à déclasser suite à l'avancement des projets :

Chêne-Bougeries salue et prend acte que les secteurs de projet priorités dans le cadre du grand projet soient repris sans la densification de part et d'autre de la rte de Chêne.

Vernier constate avec satisfaction que les secteurs du Signal, de Montfleury et de Crotte-au-Loup ne sont plus dévolus à une densification à dominante d'activités, ce qu'elle juge en adéquation avec le grand potentiel de densification des zones industrielles et artisanales des Batailles et de Mouille-Galand (PDZIA en cours d'adoption).

Carouge relève avec satisfaction l'évolution du projet dans le sens des études menées par la commune, notamment la stratégie pour Carouge Sud, avec l'abandon de la densification de la zone 5 au sud du chemin Vert et de la parcelle Rigafin.

Finalement, Meyrin se réjouit de constater que les velléités de densification de la zone 5 à dominante d'activités proches de de Meyrin-village ont été abandonnées.

Commentaires de l'administration

Il convient de rappeler que le principe d'une urbanisation vers l'intérieur est inscrit dans la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (*concentrer le développement d'une urbanisation de qualité à l'intérieur du milieu bâti*, LAT art. 8a al. 1), dans le but de freiner l'étalement urbain et de densifier les quartiers bien desservis par les transports collectifs.

Ce développement doit aller de pair avec une ambition forte de qualité urbaine. C'est pourquoi le plan directeur préconise pour ces secteurs (environ 10% de la zone 5) une densification différenciée, prenant en compte les caractéristiques (dont les valeurs patrimoniales, paysagères et naturelles) des différents secteurs pour orienter les densités, les formes urbaines, les espaces libres à réserver. Il est d'ores et déjà mis en œuvre à travers des démarches associant communes et habitants sur les premiers secteurs étudiés.

L'instauration de zones réservées sur plusieurs secteurs dont la densification doit être étudiée vise à préserver le potentiel existant des terrains, le temps que les démarches d'étude concertées aboutissent à des modifications de zone, là où le scénario retenu aura déterminé que c'est pertinent. Cette possibilité est offerte par l'art. 27 al. 1 de la LAT et répond à la motion 2278 à travers laquelle le Grand Conseil demandait au département de préserver le potentiel de densification prévu par le PDCn 2030.

Concernant Crotte-au-Loup, si la vocation industrielle de ce secteur est abandonnée, l'indication de la zone 5 actuelle est conservée dans l'attente de la finalisation de l'étude en cours pour définir l'affectation future de ce secteur soumis au bruit des avions et impropre à la construction de logements. Un scénario possible serait de déplacer les jardins familiaux de la Garenne sur les terrains de l'Etat, libérant ainsi de l'espace agricole.

Les remarques qui remettent en question des périmètres de densification déjà prévus dans le PDCn en vigueur (par exemple Mail-Sud-Aéroport) ne seront pas retenues. Elles sortent en effet du cadre de cette mise à jour.

Utilisation diversifiée de la zone 5 (sans MZ) – Fiche A04

Outre les remarques mentionnées dans le chapitre sur le renforcement de la densification vers l'intérieur (p. 8 ss.), les communes s'expriment essentiellement sur les effets de la modification de la loi sur les constructions (art. 59 al. 4 LCI) intervenue en 2013, qui permet aux propriétaires d'augmenter la densité de leurs parcelles situées en zone 5. En effet, si les circonstances le justifient, l'indice d'utilisation du sol (IUS) peut passer de 0.25 à 0.4 voire 0.5, ou même 0.5 voire 0,6 pour les parcelles de plus de 5000 m². Cette dérogation est possible pour autant que l'harmonie, le caractère et l'aménagement du quartier soient respectés. Dans le cadre de la mise à jour du PDCn, les modifications apportées à la fiche A04, la production d'un guide pour une densification de qualité de la zone 5² et le mandat fait aux communes d'établir une stratégie pour le développement de leur zone 5 dans le cadre de la révision des PDCom sont des éléments qui visent à limiter les impacts négatifs de cette modification de la LCI tout en améliorant la qualité des projets et de leur insertion dans leur contexte.

Alors qu'Avusy constate que, depuis l'entrée en vigueur de l'art. 59 al. 4 LCI en 2012, le nombre de logements produits a plus que doublé, Corsier en relève les effets : densité supérieure à 30% quasi systématique, consommation de pleine terre importante, fragmentation parcellaire avec incidences sur le paysage. La commune, soulignant son impuissance face à cette densification, craint que cette mutation de la zone 5, diffuse et non planifiée, ne conduise à un appauvrissement des espaces libres, des espaces en pleine terre, des continuités paysagères, de la diversité biologique et des perméabilités écologiques. Corsier souligne, par ailleurs, l'aspect aléatoire de ce développement, qui ne permet d'estimer ni la croissance démographique ni les besoins y relatifs (en équipements scolaires, etc.). La commune regrette encore l'absence d'instruments, autres que le plan de site, permettant de planifier et de gérer le développement de la zone 5 (définir des principes directeurs opposables aux tiers, prévoir les espaces et équipements publics et préserver les éléments caractéristiques du paysage). Pour elle, tant la stratégie pour le développement de la zone 5, qui doit être élaborée dans le cadre des PDCom, que le guide pour une densification de qualité de la zone 5, sont des éléments de cadrage qui, n'étant pas encore validés, ne peuvent pas, en l'état, éviter des autorisations de construire avec des dérogations qui lui semblent arbitraires et sans fondement objectif. La commune demande donc l'appui du canton pour maîtriser la croissance de sa zone 5 et conserver les qualités du tissu bâti, des structures paysagères et des ressources environnementales ainsi que la mise en place d'un moratoire suspendant l'application de l'art. 59 LCI sur son territoire, au moins jusqu'à l'adoption de son PDCom et de sa stratégie d'évolution de la zone 5. La commune estime en effet que, par analogie aux surélévations, la délivrance d'une autorisation de construire, en application de l'art. 59 al. 4, devrait être subordonnée à l'adoption de la stratégie communale d'évolution de la zone 5.

Vandœuvres estime également que l'art 59 al. 4 LCI introduit une urbanisation potentielle de la zone 5 entrant en conflit avec le caractère fortement rural de son territoire et relève que la structure paysagère (alignements de chênes, haies bocagères, etc.) limite de fait l'adaptation du réseau routier et les possibilités d'accès aux parcelles, nécessaires à la densification. Cette commune s'inquiète de voir une densification ne respectant pas les pénétrantes de verdure et les corridors biologiques. Vandœuvres informe également le canton que la révision de son PDCom) en cours, a pour but de d'apporter un cadre clair au développement de sa zone à bâtir, notamment en priorisant la préservation du patrimoine paysager face à la densification et au développement du village.

Thônex mentionne qu'elle apprécie l'introduction, dans la mise à jour du PDCn, de la préoccupation de qualité de la densification douce et de la diversification des formes urbaines.

Collonge-Bellerive souligne en outre que les quartiers résidentiels peu denses constituent une des caractéristiques historiques de l'offre en logements, vecteur identitaire de la commune, et qu'ils répondent à une demande importante de la population au niveau cantonal. La commune s'oppose fermement à la destruction de ses traits spécifiques et de son identité,

Finalement, Chêne-Bougeries constate avec regret le remplacement de la dénomination « zone villas » par l'appellation de la LCI « zone 5 », qui n'exprime plus l'identité et les règles propres à cette zone, soit une zone résidentielle et de propriété privée, qui marque fortement l'identité du territoire communal.

² [Les nouveaux quartiers-jardins du XXIème siècle. Pour une densification de qualité dans la zone 5 sans modification de zone à Genève, République et Canton de Genève, Juin 2017](#)

Commentaires de l'administration

Le canton et l'Association des communes genevoises ont mis en place un guide pour une densification de qualité de la zone 5. L'application de ce guide visant à promouvoir davantage de qualité dans l'utilisation de la zone 5, en proposant des critères partagés pour l'évaluation des projets par les communes et la commission d'architecture, fera l'objet d'une période de test, puis d'un bilan auquel les communes seront associées.

En parallèle, dans le cadre de la révision de leur PDCom, plusieurs communes développent leur stratégie pour la zone 5 qui permettra, une fois validée, d'étayer utilement les préavis communaux sur les projets demandant une dérogation de densité.

Enfin, l'appellation zone 5 est celle qui figure dans la loi. Elle semble plus adéquate que « zone villas », considérant que les possibilités d'augmenter l'IUS avec l'art. 59 al. 4 LCI ouvrent la possibilité de diversifier les formes bâties, avec de l'habitat groupé ou des petits bâtiments à plusieurs logements.

Extensions urbaines – Fiche A05

Afin de garantir, à l'horizon 2030, le respect du quota de SDA du canton, les extensions sur la zone agricole ont été réduites dans la mise à jour du PDCn. Les projets ont été priorisés et, en fonction de leur maturité, certains secteurs ont été maintenus, d'autres ont été décalés dans le temps ou réduits et quelques-uns supprimés.

En grande majorité, les communes concernées sont favorables au report ou à la réduction des extensions urbaines (Corsier, Satigny, Perly-Certoux, Puplinge), certaines communes proposant même la suppression de périmètres complémentaires (Meinier, Perly-Certoux, Satigny, Confignon).

Perly-Certoux n'accepte pas le projet d'extension « Sur-les-Pierres », et constate qu'il ne fait concrètement pas partie du PDCn 2030. La commune demande que ses réflexions soient prises en compte et incite à une modification du projet.

Pour Satigny, le périmètre d'extension situé au nord-est de la gare doit être réinterrogé, tant dans sa localisation que dans sa dimension, pour plusieurs raisons. Il contredit la volonté de maintenir un village compact et empiète sur la couronne de vignes qui entoure le village et qui constitue sa toile de fond paysagère et identitaire. Ce développement risque d'être déconnecté et isolé du village car il offre peu de possibilités de liaisons et de continuité avec ce dernier. Le secteur devant atteindre un IUS de 1,2 (soit presque deux fois plus que les développements récents), le risque de rupture est accentué. De plus cette extension nécessiterait de nouvelles infrastructures qui pourraient requérir des emprises supplémentaires sur la zone agricole. Comme alternative à cette extension, la commune propose de poursuivre le développement vers l'intérieur, avec une densification mesurée à l'intérieur du village et des extensions ponctuelles autour des infrastructures existantes. Elle proposera, dans son PDCom en cours de mise à jour, une nouvelle fiche de mesures identifiant et qualifiant les secteurs de densification et d'extension.

Le report au-delà de 2030 de deux projets, le grand projet (GP) Pallanterie et celui de la zone d'activités d'Eaumorte, provoque des réactions des communes concernées.

Collonge-Bellerive s'étonne que le grand projet Pallanterie, autour duquel la commune a orienté sa stratégie territoriale, soit reporté au-delà de 2040. La commune considère en effet qu'il est en relation avec la traversée du lac et permettrait de répondre aux objectifs quantitatifs de développement du canton tout en préservant la qualité résidentielle sur le reste du territoire communal. De son côté, Meinier fait part de ses doutes sur ce grand projet qu'elle considère plus dommageable, en termes de consommation de zone agricole et en termes d'équilibre social (implantation isolée), qu'une extension en continuité du village. Meinier demande donc que le canton réévalue le développement de La Pallanterie au profit d'un développement urbain de son village.

Quant au projet de zone d'activités intercommunale d'Eaumorte, il est largement soutenu par les communes de Cartigny, Laconnex, Chancy, Avully et Avusy. Cette dernière refuse par ailleurs l'implantation à Sous-Forestal d'une nouvelle zone industrielle au bénéfice d'un seul exploitant, en pleine zone agricole, ce qu'elle juge contraire à l'objectif n° 17 du concept : préserver, gérer et mettre en réseaux les espaces naturels.

Enfin, Bellevue demande que la zone industrielle des Chânets soit réduite dans sa partie sud pour être conforme à son PDCom et le Grand-Saconnex refuse l'extension urbaine à dominante activités le long de l'autoroute mais l'accepte en couverture de l'autoroute.

Commentaires de l'administration

La nécessité de garantir le respect du quota de SDA à 2030 a conduit à ne retenir que les extensions urbaines dont la planification est avancée ou celles en relation avec des infrastructures de transports publics envisagées avant cet horizon. Cela a impliqué le report de secteurs comme ceux de la Pallanterie, de Grand-Pré d'Eaumorte et de Mon-Idée. Ces projets pourraient être avancés si une marge supplémentaire de SDA récupérée.

Gérer l'évolution des villages dans l'espace rural – Fiche A06

Afin de permettre le développement des villages et de répondre à la demande de la Confédération de quantifier précisément les emprises futures sur les SDA et sur la zone agricole, une enveloppe de 10 ha à l'horizon 2030 a été réservée pour les extensions villageoises en sus de celles déjà validées par le Conseil d'Etat.

Plusieurs communes s'inquiètent particulièrement de la limitation des possibilités d'extension des villages (Bardonnex, Hermance, Cartigny, Meinier, Vandœuvres), et des modalités de gestion de l'enveloppe réservée à cet effet (fiche A06 du PDCn). De même, Corsier s'inquiète que le canton applique une méthode du « premier venu, premier servi » et suggère une répartition de l'enveloppe basée sur la prépondérance des besoins.

Certaines communes rendent le canton attentif à leur manque de réserves en terrains constructibles, pouvant conduire au départ des jeunes habitants ne trouvant pas à se loger (Bardonnex, Cartigny, Vandœuvres). Cartigny suggère au canton de considérer la possibilité de transferts de droits à bâtir, permettant une utilisation plus rationnelle du sol et demande une plus grande souplesse pour les déclassements qui sont liés à la réalisation d'aménagements publics.

Chancy relève que les communes de la Champagne ne bénéficieront guère de recettes fiscales supplémentaires provenant des réalisations projetées dans le PDCn 2030 (peu de logements prévus et d'emplois créés) mais qu'elles seront tenues d'alimenter le FIDU. Elle estime de ce fait qu'un quota de SDA suffisant devrait leur être réservé pour garantir le développement d'infrastructures publiques et de mobilité.

Pour Jussy, le développement des couronnes villageoises, pour faire face aux besoins en logements de la région, devrait être préféré à la création de nouveaux quartiers excentrés.

Deux communes, estimant la législation en matière de construction en zone 4BP trop contraignante, s'opposent aux principes de la fiche A06 faisant mention de l'interdiction de construire des habitations individuelles en zone 4B protégée (Chancy et Bernex), jugeant ces principes contraires à la volonté de préserver de la substance bâtie et non bâtie. Chancy demande en outre de supprimer la mesure visant à abroger les règlements spéciaux communaux et des zones 4B lorsqu'ils prévoient des habitations individuelles ou un indice d'utilisation inférieur à l'indice usuel de 0,6. Il faut souligner que ces dispositions n'ont pas été modifiées par la mise à jour.

La commune de Puplinge constate avec regret qu'elle n'est plus mentionnée dans la fiche A06, alors qu'elle présente les caractéristiques d'un village (moitié de la zone constructible en 4B protégée, entourée de terrains cultivés et en zone agricole). La commune demande à être mentionnée sur la fiche A06, afin notamment de pouvoir mettre à jour le règlement des constructions, notamment par l'adoption rapide d'un plan de site.

Commentaires de l'administration

Les extensions villageoises déjà approuvées dans le PDCn ou validées par le Conseil d'Etat, dans le cadre de l'approbation des plans directeurs communaux, seront réalisées en priorité et listées dans la fiche A06. Ceci ne figure pas encore dans le document soumis à l'enquête publique et à la consultation des communes, mais sera rectifié à la suite des consultations.

Pour les nouveaux projets d'extension de villages qui pourraient voir le jour dans le contexte de la révision des plans directeurs communaux et qui devraient répondre aux critères de la fiche A06, la réserve de 10 ha devrait être suffisante pour les mettre en œuvre.

Puplinge, du fait de son développement, ne figure déjà plus dans la liste des villages de l'espace rural dans le PDCn en vigueur. Cela n'entrave aucunement d'éventuelles modifications de son règlement ou l'élaboration d'un éventuel plan de site.

Activités, zones industrielles et artisanales – Fiches A07, A08

Les modifications apportées aux mesures liées à la localisation des activités et aux zones industrielles ont suscité peu de remarques, hormis des demandes de corrections mineures à apporter au texte ou aux cartes.

Compte tenu de la densification programmée sur l'ensemble des zones industrielles du Petit-Lancy, la commune demande la mise en place d'un processus écoParcs, afin de mieux gérer les flux routiers et l'offre de parking.

Cologny réaffirme son opposition à l'installation de toutes activités artisanales ou industrielles sur l'ensemble du quai de Cologny et demande des explications concernant la mention, sur le schéma directeur cantonal, d'une « concentration d'activités le long des axes urbains structurants ». La commune demande que le PDCn précise de quels types d'activités il peut s'agir et éviter les interprétations équivoques.

Onex demande que soit pris en compte son manque de zones d'activités dont découle la faiblesse de ses ressources financières, alors même que le territoire onésien subit les nuisances des nombreuses zones d'activités et zones industrielles existantes et prévues à proximité de son territoire.

Puplinge estime qu'en raison de la réduction des zones industrielles, il est nécessaire de créer des emplois dans le secteur des Trois-Chêne en favorisant la mixité emplois-logements et en développant les transports publics.

La situation du site de la Touvière inquiète la commune d'Avully (jardins familiaux et activités économiques en zone agricole et dans le périmètre de protection des rives du Rhône). En cas d'abandon de l'activité économique, la commune souligne qu'elle se verrait définitivement privée de la quasi-totalité de ses recettes fiscales des personnes morales.

Espaces publics, espaces verts, équipements publics et sportifs – Fiches A10, A11, A12, A13, A14

Les modifications apportées à ces fiches concernent essentiellement l'actualisation de la liste des projets. Les communes font part de certains souhaits, compléments ou demandes de modifications liées en grande partie à des projets précis ayant un impact sur leur territoire. Outre ces remarques de détail qui ne sont pas reprises ici, certaines communes relèvent l'importance des pénétrantes de verdure (Puplinge, Cologny et Veyrier, qui demande la protection définitive de la pénétrante de Pinchat) ainsi que la nécessité d'assurer des liaisons transversales de mobilité douce (Perly-Certoux).

Plusieurs communes manifestent leur opposition à l'implantation de certains équipements sur leur territoire (le service cantonal des véhicules à Bernex, l'établissement pénitentiaire supplémentaire à Puplinge, la place de tir des Raclerets à Chancy) ou leur satisfaction par rapport à l'inscription de certains nouveaux projets (Hermance, Lancy, Puplinge, Versoix).

Concernant les jardins familiaux (fiche A14), Puplinge est favorable aux plantages à l'intérieur de la zone constructible mais défavorable à la création de nouveaux jardins familiaux en zone agricole qui polluent les sols, causent des problèmes de circulation et dont les cabanons se transforment en résidence de week-end, voire en habitation permanente.

Chêne-Bougeries demande que d'autres parcs et aires de délassements soient prévus sur le territoire communal, notamment dans le nord et le sud de la commune.

Enfin, Meyrin souligne la cohérence de l'ajout d'un équipement public culturel aux Vergers. La commune estime que le PDCn devrait également annoncer des équipements prévus en lien avec l'enseignement (crèche, école primaire).

Patrimoine – Fiche A15

La liste des projets de plans de site de la fiche A15 a été actualisée et suscite quelques réactions :

Hermance s'étonne de l'absence de certains plans de site projetés sur son territoire (notamment celui de la Baronne).

Puplinge informe vouloir adopter un plan de site rapidement.

Plan-les-Ouates demande l'ajout du futur plan de site de Saconnex d'Arve-Dessus.

Cologny s'interroge sur la mention d'un plan de site en procédure d'adoption, situé entre le chemin de la Perrière, le chemin des Princes, le quai de Cologny et la route de la Capite. La commune demande des informations à ce sujet.

Renforcer la politique foncière du canton – Fiche A16

La Ville de Genève demande d'inscrire dans la fiche A16 la nécessité d'une coordination des politiques foncières cantonale et communale afin de mieux conjuguer les efforts des institutions publiques pour la réalisation de logements, d'acquérir des terrains en zone industrielle et artisanale en vue de relocaliser certains artisans sis au centre-ville, de faciliter l'implantation des équipements scolaires, sportifs ou culturels et de permettre la réalisation d'espaces publics et verts dans les secteurs voués au développement.

Mettre en œuvre les grands projets et les projets urbains prioritaires – Fiche A17

La mise à jour du PDCn 2030 a offert l'opportunité d'adapter le contenu de la fiche A17 – *Mettre en œuvre les grands projets*. En effet, il est apparu que la « démarche grand projet » est relativement contraignante et n'est pas forcément adaptée à toutes les situations, notamment s'agissant des secteurs en densification de la zone 5. Il a été proposé de maintenir les fiches des dix grands projets prioritaires (fiches P01 à P10) pour lesquels les démarches sont bien engagées et de supprimer les fiches P11 à P15 (projets reportés). Il est toutefois fait mention de ces projets ainsi que d'autres projets urbains prioritaires dans la fiche A17. Cette adaptation a pour objectif, d'une part, de concentrer les ressources sur les projets les plus mûrs et, d'autre part, de mettre en place des formes de conduite plus flexibles, permettant en outre d'accélérer les réalisations. Ces assouplissements ne remettent pas en question l'intérêt et la nécessité d'un pilotage canton – commune, d'une coordination inter-thématiques ni des processus de concertation.

Cette adaptation de la fiche A17 a fait l'objet de peu de remarques de la part des communes. Si Thônex salue la suppression de la référence à une méthode trop rigide de conduite des grands projets, Collonge-Bellerive regrette qu'aucune explication ne soit fournie sur les éléments qui légitiment l'inscription du secteur de Vézenaz comme projet prioritaire dans la fiche A17. Parallèlement, la Ville de Genève demande de supprimer le caractère facultatif des PLQ dans les démarches d'aménagement visées par la fiche A17 et d'indiquer la possibilité pour les communes d'initier les plans d'affectation, à l'instar des dispositions prévues dans les fiches A01, A02 et A03.

Par ailleurs, la commune de Bardonnex estime que le périmètre du projet urbain prioritaire Perly-Certoux – Bardonnex – St-Julien ne doit pas accueillir de logements, l'intégration d'une nouvelle population risquant d'être compliquée dans un territoire constitué de cinq villages, déjà difficiles à fédérer. Elle juge en revanche que le développement d'activités sans nuisance sur cette zone, permettrait de protéger les habitants de Perly-Certoux des nuisances de l'autoroute et de la future route de desserte qui accompagnera l'arrivée du tram.

Les territoires français soulignent l'importance de poursuivre les démarches PACA, afin de coordonner les projets stratégiques de développement ou les projets de paysage prioritaires, qui participent au développement d'une culture commune et facilitent un aménagement cohérent du Grand Genève.

Enfin, le Conseil général du district de Nyon propose que soit traitée dans le cadre du PACA Genève-Rolle la démarche intercommunale Versoix – Genthod – Bellevue – Collex-Bossy, avec des collaborations possibles avec la commune de Mies.

Les observations concernant les fiches spécifiques des grands projets sont développées dans le chapitre correspondant (p. 45 ss.).

Consolider et développer les centres régionaux et locaux – Fiche A19

La fiche A19 n'a pas été revue dans le cadre de cette mise à jour. Elle suscite toutefois une réaction de la part de la commune de Thônex, qui relève l'incohérence d'identifier Chêne-Bourg comme centre régional mais pas Thônex, alors que le projet d'agglomération identifie un centre régional Annemasse-Trois-Chêne. La commune suggère que le PDCn 2030 fasse référence à la centralité de Chêne-Bourg-Thônex, ces deux communes étant fortement imbriquées.

Évolution de l'urbanisation dans les secteurs soumis au bruit des avions – Fiche A20

Cette fiche n'a pas été modifiée dans l'attente d'une validation de la fiche du plan sectoriel des installations aéronautiques (PSIA) relative à l'aéroport de Genève. Cette thématique suscite néanmoins des observations de la part de 11 communes soumises au bruit des avions.

Avusy, Aire-la-Ville, Laconnex et Chancy constatent que le trafic aérien a doublé depuis les années 2000, impliquant une augmentation des nuisances sonores et de la pollution de l'air, et que le cadastre officiel du bruit de l'aéroport est daté de 2009 et se base sur des données de 2000 qui

ne sont plus d'actualité. Collex-Bossy Chancy et le Grand-Saconnex demandent également l'actualisation des courbes de bruit.

Avusy souligne qu'un nouveau doublement du trafic est attendu à l'horizon 2030 et demande que le développement quantitatif du trafic aérien soit contenu. La commune, suivie en cela par la celle de Laconnex, propose de limiter la part du trafic low cost dont les prix multiplient artificiellement l'offre et bafouent les efforts de protection de l'environnement. Chancy et Laconnex sont, elles aussi, fermement opposées au développement quantitatif du trafic aérien. Chancy informe être en total désaccord avec la politique d'expansion de l'aéroport prévue ses prochaines années, dont aucune étude ne démontre un bénéfice réel pour le canton en termes financiers. La commune juge la promotion à tout prix du trafic aérien choquante et déloyale par rapport aux autres modes de transports et regrette qu'on crée artificiellement de la demande en bafouant toutes les normes environnementales.

Chancy relève encore que, selon les documents de travail transmis dans le cadre du processus PSIA, la courbe de bruit actualisée pour 2014 engloberait largement le territoire de sa commune, qu'elle subit aujourd'hui des nuisances sonores significatives alors qu'elle est considérée légalement comme épargnée puisque c'est le cadastre du bruit officiel – et obsolète – qui fait foi. Elle demande donc que ce cadastre soit actualisé, afin de faire valoir ses droits (par exemple, la baisse de la valeur locative des logements). En outre, afin de limiter les nuisances sonores, la commune propose qu'à l'atterrissage les avions survolent les villages à plus haute altitude (comme c'est déjà le cas au décollage). La commune de Laconnex estime à ce propos que les données relatives aux émissions du trafic aérien qui ont alimenté le Plan climat cantonal de novembre 2015 sont biaisées.

Bellevue s'inquiète fortement des conséquences du développement de l'aéroport et engage le canton à être très attentif au PSIA. La commune rappelle qu'un tiers de son territoire est désormais impropre à la construction.

Pregny-Chambésy estime, pour sa part, que la position du Conseil d'Etat aurait pu être plus ambitieuse. Elle tient toutefois à exprimer son soutien au Conseil d'Etat dans les négociations avec les services de la Confédération afin que soit imposé le plafonnement du volume de bruit pendant la période 22h-24h, soulignant que ce plafonnement représente un recul de la courbe VLI DS II d'environ 130 mètres.

Avully juge la forte augmentation du trafic aérien préoccupante pour la commune et la région en général et demande que des mesures adéquates soient prises pour atténuer les nuisances et éviter une péjoration de la qualité de vie des habitants de la Champagne.

Satigny relève que les habitants observent depuis plusieurs années la dégradation de leur qualité de vie en raison de l'augmentation constante des nuisances dues au trafic aérien et, qu'étant donné le développement prévu, la pollution atmosphérique et les problèmes d'infrastructures vont encore s'aggraver. En conséquence, la commune demande que seuls les avions les moins bruyants (classe 5) soient autorisés à desservir l'aéroport, que le plafonnement du volume de bruit soit étendu aux périodes 20h-24h et 6h-7h et que les vols commerciaux soient interrompus entre 23h et 6h, périodes plus critiques pour la santé des habitants. La commune préconise que, dans le cadre de définition de nouvelles trajectoires, les zones non ou peu habitées soient privilégiées. Soulignant l'inadéquation du développement de l'aéroport par rapport aux objectifs du Plan climat cantonal, la commune demande finalement que le principe de précaution (art. 74 al. 2 Cst) en matière de santé publique oriente les choix de développement de l'aéroport.

Meyrin rappelle que la modification des courbes de bruit est en voie d'adoption et que ces changements pourraient influencer les principes d'affectation. La commune souhaite pouvoir continuer à être intégrée à toutes les phases de validation de ce processus. Meyrin demande au Conseil d'Etat d'attendre la validation des courbes de bruit découlant du PSIA avant d'adopter la mise à jour du PDCn 2030.

Commentaires de l'administration

Il était prévu, dans le cadre de cette mise à jour, de mettre en conformité le PDCn avec la fiche du plan sectoriel des installations aéronautiques (PSIA) de l'aéroport de Genève. Celle-ci étant encore en cours de validation, les modifications ont été reportées à une mise à jour partielle ultérieure. Une fois la fiche PSIA validée, les projets et le document (fiches A20, B06, et cartes du PDCn) seront adaptés conformément à celle-ci.

Stratégie d'aménagement pour les lieux de vie nocturnes, culturels et festifs – Fiche A21

Cette nouvelle fiche ne suscite aucune réaction de la part des communes, si ce n'est la demande d'ajouter un projet (développement d'activités culturelles et sportives sous le viaduc de la route des Jeunes à Lancy) et de compléter la fiche (Ville de Genève) par l'ajout du texte suivant : « Les communes planifient et réalisent leurs équipements culturels, sportifs et de loisir en anticipant leurs usages diurnes ainsi que nocturnes » et les mesures de mise en œuvre suivantes :

- la création d'une cellule d'analyse et de suivi;
- l'actualisation des données de l'enquête Voyage au bout de la nuit 2010.

La thématique de la mobilité a fait l'objet d'un important remaniement. En effet, depuis l'approbation du PDCn, diverses planifications thématiques concernant la mobilité ont été approuvées par le canton, en cohérence avec le document cadre « Mobilité 2030 » qui fixe les grandes orientations stratégiques de cette politique publique pour tous les modes de transport. De plus, la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) et le principe de la grande traversée du lac ont été acceptés en votation populaire (5 juin 2016). Finalement, les mesures du projet d'agglomération de 3^e génération, déposé fin 2016 auprès des services fédéraux, ont été mises à jour dans le PDCn afin d'en assurer la légitimité.

Ce chapitre a fait l'objet de nombreuses réactions de la part des communes et des territoires voisins.

Réseau ferré – Fiche B01

Le développement du réseau ferroviaire concerne l'échelle d'agglomération dans laquelle Genève joue un rôle central. Les remarques formulées par les communes et les territoires voisins vont dans le sens des développements d'infrastructures proposés, compte tenu de leur effet levier sur le développement et le fonctionnement du territoire élargi. Le renforcement du réseau ferré et de sa mise en relation avec le réseau des transports en commun urbains afin d'assurer des rabattements efficaces, ainsi qu'un report modal des transports individuels motorisés (TIM) vers les transports en commun (TC) sont demandés.

Puplinge et le Pôle métropolitain du Genevois français sont explicitement favorables au développement du réseau ferré proposé à l'horizon 2030+.

Échelle d'agglomération.

Un certain nombre de demandes visent un renforcement des liaisons ferrées transfrontalières et leur mise en relation avec les réseaux urbains, afin d'assurer la fluidité des déplacements.

Ainsi, le Pôle métropolitain du Genevois français demande que soient précisées les perspectives de connexions vers le sud de l'agglomération, au même titre que celles qui sont mentionnées concernant le Pays de Gex et le sud-ouest de l'agglomération. Il souhaite que le schéma intègre une connexion en direction de la ligne ferroviaire du Pied-du-Salève.

Chancy formule un certain nombre de remarques axées sur l'articulation avec le PACA Bellegarde et demande de valoriser l'axe structurant de la ligne Bellegarde-Genève par le lancement d'études. Celles-ci auraient pour objectif de définir des connexions stratégiques, avec la création de nouvelles haltes ou gares, notamment à Collonges, avec lesquelles le reste du réseau TC pourrait être mis en cohérence et hiérarchisé. La commune propose par ailleurs d'augmenter la capacité de cette ligne, actuellement saturée.

Chancy précise qu'un des freins au développement de l'offre de la ligne Bellegarde-Collonges-Genève est le sous-dimensionnement de la gare de Cornavin et suggère la remise en état de la ligne Bellegarde-Collonges-Divonne afin d'éviter Cornavin pour le trafic de transit Bellegarde-Divonne et soulager l'axe Collonges-Genève. Chancy mentionne également la possibilité de connecter le tram Meyrin-St-Genis à cette nouvelle ligne ferroviaire du Pied-du-Jura. Ces différentes lignes devraient figurer sur la carte ad hoc.

La commune souligne qu'avec le CEVA à Annemasse, le potentiel de la ligne Bellegarde-Valleiry-Annemasse est sans doute important et devrait être étudié.

Meyrin demande de disposer de liaisons cadencées et fiables entre Meyrin et Coppet, et Meyrin et Lancy – Pont-Rouge sans transbordement à Cornavin. Elle souhaite que les intermodalités entre les deux gares de Meyrin et le reste du territoire soient travaillées et intégrées dans les futurs plans directeurs des zones industrielles.

Enfin, Jussy demande d'intégrer des liaisons TC vers les gares du Léman Express côté chablaisien, afin de permettre les transferts modaux à la frontière cantonale.

Exploitation

Versoix – en tant que pôle urbain régional – défend la nécessité d'améliorer la desserte des trains RegioExpress.

Le canton de Vaud et Meyrin estiment que la coopération intercantonale mérite un renforcement en matière de planification et de marketing, notamment au niveau des communautés tarifaires UNIRESO et MOBILIS sur le secteur de Nyon.

Raquette

La commune du Grand-Saconnex encourage le bouclage CFF aéroport-Cornavin (raquette) mais uniquement en tunnel sur tout son tracé. Elle estime nécessaire d'étudier rapidement sa réalisation et sa mise en fonction avant 2030 pour permettre une liaison directe entre la rive gauche et l'aéroport, puis La Plaine et le Pays de Gex de manière à bénéficier pleinement des potentiels du CEVA.

Léman Express

La Ville de Lancy maintient et réaffirme que la gare de Lancy – Pont-Rouge doit conserver son nom.

Commentaires de l'administration

Le réseau de TC doit être repensé en vue d'une bonne interconnexion avec le Léman Express. Les mesures identifiées par le projet d'agglomération et proposées dans la fiche B02 – *Renforcer le réseau TC structurant*, sont prévues dans ce but.

Le PDCn liste les mesures d'infrastructures à réaliser en cohérence avec le développement urbain planifié et en conformité avec les plans sectoriels fédéraux. Les modalités de leur concrétisation sont précisées dans les planifications ad hoc (plan directeur et plans d'actions des transports collectifs dont le pilotage et la mise en œuvre sont assurés par la DGT).

Les infrastructures ferroviaires prévues à plus long terme figurent à titre d'information préalable. Ces projets doivent faire l'objet d'études de variantes afin d'évaluer leur opportunité et leur faisabilité, tout comme les compléments de réseau envisageables à long terme.

Réseau de transports en commun – Fiche B02

La fiche B02 du PDCn 2030 a pour objectif de développer les infrastructures accueillant les TC, afin de faciliter les déplacements à l'intérieur du canton, en favorisant un report modal des TIM vers les TC et les modes doux (MD).

Les communes et territoires voisins partagent globalement cet objectif de renforcement des infrastructures cantonales. Ils demandent d'accélérer leur mise en œuvre, d'ajuster certains tracés afin d'améliorer leur insertion dans le territoire. Ils souhaitent également qu'en l'attente des développements prévus, l'exploitation du réseau existant soit renforcée pour limiter les engorgements d'ores et déjà constatés.

Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)

Avec l'adoption de la LMCE en 2016, une priorisation des mesures TC et modes doux est prévue sur les secteurs centraux identifiés dans le plan d'actions du réseau routier (PARR). Thônex se félicite que son centre, situé entre la route Blanche et la voie verte, soit identifié sur la carte annexée au PARR en tant que centre urbain et que, dès lors, la priorité aux modes doux et aux TP s'applique.

La Ville de Genève demande d'indiquer selon quelles modalités les objectifs de mobilité préconisés seront atteints, dans le cadre de la LMCE, de la loi sur la mobilité douce (LMD) et de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR).

Jussy souhaite que les villages frontaliers de la Seymaz soient inscrits en zone n°II de la LMCE.

Commentaires de l'administration

La LMCE a été adoptée le 5 juin 2016, alors que le processus de mise à jour du PDCn était déjà bien engagé. Ses principes ont été intégrés dans le concept de l'aménagement cantonal ainsi que dans les fiches de la thématique mobilité concernées. Des mesures plus précises, en vue de la mise en œuvre des objectifs de cette loi sur le territoire, pourront faire l'objet de mises à jour ultérieures du plan directeur cantonal. Par ailleurs, le plan d'actions du réseau routier (PARR), mis à jour régulièrement, précise les périmètres sur lesquels la priorisation des modes doux et des transports collectifs sera mise en œuvre.

Échelle d'agglomération

Un certain nombre de communes et de territoires voisins s'expriment sur la nécessité de renforcer la desserte en TC depuis la périphérie de l'agglomération vers le centre de Genève ou de périphérie à périphérie. L'imbrication des échelles régionale et cantonale est souvent rappelée.

Ainsi, Hermance estime que la mobilité doit être considérée à l'aune d'une vision régionale, notamment sur le périmètre de la rive gauche du lac et constate avec regret que sur les 36 projets de la fiche B02 remaniée, un seul impactera cette région.

Laconnex demande d'ajouter « l'augmentation des lignes TC transfrontalières » aux effets attendus de la fiche B02.

De la même manière, le Pôle métropolitain du Genevois français regrette que la politique de développement des TC soit priorisée dans les secteurs centraux du canton de Genève et pas sur les grandes pénétrantes transfrontalières qui supportent une part très importante des déplacements. Il estime nécessaire de développer les TC et les réseaux de MD sur l'ensemble de ces pénétrantes, afin de favoriser le report modal et une meilleure qualité de vie et qualité de l'air pour l'ensemble du Grand Genève. Il demande que le PDCn 2030 inscrive le développement des TC transfrontaliers comme une priorité, en lien avec l'objectif n° 19.

Le Conseil général du district de Nyon propose que soit traitée dans le cadre du PACA Genève-Rolle la question du réseau de bus entre Genève, Versoix et Terre-Sainte en lien avec la réorganisation des transports publics dans le district.

Commentaires de l'administration

Le PDCn présente les infrastructures transfrontalières qui ont une incidence ou une pertinence particulière sur son territoire. Elles sont par ailleurs détaillées dans les plans d'actions de la DGT tels que le plan d'actions des transports collectifs (PATC) et sont décrites dans le projet d'agglomération.

Axes structurants

Plusieurs communes et territoires voisins formulent des demandes localisées quant à la priorisation de certains projets sur leur territoire, en coordination avec d'autres infrastructures ou avec le développement urbain. Ces demandes concernent souvent des secteurs transfrontaliers.

Ainsi, en rive droite, Meyrin demande l'inscription et la réalisation d'une liaison TC et MD sur l'axe « St-Genis-Meyrin Village-Gravière-Ferney ».

En rive gauche, le Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais propose d'inscrire le projet de BHNS afin de structurer le lien transfrontalier avec le Chablais, Thônex demande l'intégration d'une liaison TC nord-sud reliant les quartiers du sud de la commune aux Communaux d'Ambilly – liaison garante de la cohésion sociale et fonctionnelle de la commune fortement perturbée par les coupures que constituent les grands axes routiers est-ouest, en particulier la route Blanche – et Hermance demande la réalisation d'une liaison transfrontalière vers Douvaine – mentionnée comme devant faire l'objet d'un renforcement des centres régionaux et locaux.

Laconnex demande l'ajout du tracé transfrontalier TC Viry-Bernex passant par Soral, celui-ci étant présent dans le schéma d'organisation TC du projet de territoire Grand Genève 2016-2030.

Le secteur de la ZIMEYSA/ZIBAY fait l'objet de demandes convergentes de la part d'Aire-la-Ville, de Satigny et du Pôle métropolitain du Genevois français pour améliorer la desserte en TC de ce secteur. Cette demande d'amélioration est justifiée par la forte concentration d'emplois et la saturation de l'autoroute. Elle deviendra absolument nécessaire à l'avenir, compte tenu des potentiels de développement de la ZIMEYSA, de l'augmentation du trafic TIM et de la création de deux P+R à Bernex.

Aire-la-Ville demande qu'une étude soit faite sur la mobilité pendulaire utilisant les transports publics, en vue de renforcer le report modal du trafic automobile.

Thônex s'oppose à la suppression du projet de ligne TC circulaire Annemasse-MICA-Chêne-Bourg-Gaillard et rappelle l'importance de cette liaison pour l'intégration du quartier des Communaux d'Ambilly.

Amélioration de la qualité de l'offre par une amélioration des conditions d'exploitation, avec un report TC/rail.

Outre cette nécessité de développement des axes et infrastructures TC, certaines communes demandent que l'exploitation des lignes TC existantes soit renforcée à court terme.

Ainsi, Chancy propose le prolongement des lignes de bus T et K en direction de Farges et Collonges, la mise en place d'un service de navettes à Valleiry et Chancy afin de rabattre les usagers français vers la ligne de bus K et la gare de La Plaine (ligne X). À défaut du prolongement du tram jusqu'à Chancy, elle demande une ligne de bus directe Chancy-Eaumorte-Vailly avec un temps de parcours compétitif par rapport au TIM (la zone d'activités d'Eaumorte pourrait servir de plate-forme d'échange modal permettant de restructurer les lignes K et L existantes).

Bardonnex propose de modifier la desserte des bus 44 et 46 pour les raccorder au Léman Express et juge qu'une liaison Croix-de-Rozon-Compesières serait utile pour les écoles, l'accès à la mairie et aux équipements communaux de Compesières.

Cartigny souligne qu'une ligne de TC reliant les communes de la Champagne à la gare de La Plaine permettrait d'optimiser l'utilisation de la ligne ferroviaire Cornavin-La Plaine et améliorerait le raccordement de la commune à la ville.

Tramways

Les communes concernées par un tramway (Perly-Certoux, Grand-Saconnex, Pregny-Chambésy, Bernex) soutiennent les projets identifiés dans le plan directeur et formulent des demandes précises quant aux modalités de leur mise en œuvre (tracé, mode d'insertion, liens avec l'urbanisation projetée). Ainsi, le Grand-Saconnex et Pregny-Chambésy soutiennent fermement la réalisation du tram sur la route de Ferney, avec ses extensions vers Ferney et l'aéroport, le présentant comme indispensable au développement de l'ensemble du secteur du Jardin des Nations. Il optimise également, selon elles, la desserte des importants projets urbains prévus. Son insertion paysagère sur la route de Ferney devra être travaillée précisément.

Bernex, quant à elle, demande que le prolongement du tram se fasse jusqu'au rond-point de Laconnex.

Transport lacustre

Hermance demande que le développement du transport lacustre soit étudié.

Lignes tangentielles

Les propositions de lignes tangentielles formulées dans le PDCn sont partagées. Les communes demandent leur renforcement afin d'assurer plus efficacement encore les connexions et de limiter l'engorgement de leurs centralités et du centre de Genève.

Ainsi, en rive gauche, Thônex regrette que le PDCn ne prévoie pas de ligne TC tangentielle entre Thônex et Veyrier. Elle précise que l'axe fort Jussy-Puplinge-Sous-Moulin mériterait de se prolonger jusqu'à Veyrier et d'assurer la liaison vers Carouge. Puplinge salue la volonté de réaliser un axe fort circulaire pour la desserte de Chêne et de l'agglomération d'Annemasse et rappelle que des liaisons TC transversales doivent être créées dans le secteur Arve-Lac afin de connecter les Trois-Chêne et les localités rurales avec Annemasse, d'une part, et avec les communes du bord du lac, d'autre part.

Bernex demande de développer les TC en direction de St-Julien et Satigny.

Onex demande de maintenir dans le PDCn 2030 l'axe fort de TC sur la route du Grand-Lancy, entre la route de Chancy et la gare de Lancy-Pont-Rouge (mesure 13-B02), afin de garantir la desserte du futur quartier des Ormeaux. Elle demande que l'efficacité des axes primaires (route de Chancy et route du Pont-Butin) soit renforcée afin d'éviter le trafic de transit, notamment dans la cité d'Onex.

Satigny demande l'amélioration rapide en qualité et quantité de la desserte de la ZIMEYSAVER et de la ZIBAY en TC et MD, particulièrement en connexion avec la France voisine.

Les communes concernées (Vernier, Meyrin, Plan-les-Ouates) prennent note de l'intention de construire un transport urbain par câble entre les Cherpines et l'aéroport. Elles souhaitent être associées aux réflexions et demandent une intégration réfléchie de cette infrastructure dans le paysage et les tissus urbains. Plan-les-Ouates demande que ce projet soit mentionné dans la fiche du grand projet Cherpines.

Plan d'actions des transports en commun - PATC

Puplinge et Carouge invitent le canton à mettre en œuvre les demandes des communes d'Arve-Lac et à adapter les axes structurants des TC selon les discussions tenues dans le cadre du PATC 2019-2023.

Articulation entre transports publics et modes doux

Jussy demande que le développement de la mobilité douce soit organisé en cohérence avec l'offre de transports publics.

Commentaires de l'administration

Le réseau TC sera réorganisé afin d'assurer un rabattement optimal sur les gares du Léman Express. Une fois cette étape réalisée, la pertinence d'autres compléments pourra être examinée. Ceux-ci pourront être le cas échéant intégrés aux planifications et plans d'actions de la DGT et reportés dans une mise à jour ultérieure du PDCn.

Par ailleurs, les adaptations des réseaux TC qui seront développées dans le prochain PATC, ou dans les grands projets, seront à examiner avec les communes dans le cadre des comités de pilotage propres à ces démarches.

Enfin, les mesures d'exploitation ou demandes particulières qui ne sont pas du ressort du PDCn seront relayées à la DGT et aux TPG.

Réseau routier et autoroutier – Fiche B03

En complémentarité avec les fiches B01 et B02 dédiées à la question du développement des transports en commun (TC), la fiche B03 précise comment le réseau routier peut être développé ou complété pour contribuer au développement d'une mobilité multimodale.

Généralités

Bernex déplore qu'aucune mesure concrète, tenant compte de la réalité et des infrastructures actuelles, ne soit proposée pour améliorer la situation de la mobilité dans le canton.

Élargissement de l'autoroute

Bernex relève que l'élargissement de l'autoroute est annoncé comme nécessaire par l'Office fédéral des routes (OFROU), sans pour autant qu'une réalisation ne soit prévue, ce qui pose question quant à la gestion du trafic futur dans les nouveaux quartiers ainsi que pour accéder à l'A1. Elle demande que l'élargissement de l'autoroute se fasse du Vengeron à Perly, et non pas jusqu'à Bernex uniquement, afin de limiter le transit.

Traversée du lac et bouclage autoroutier

La grande majorité des observations concerne la traversée du lac et le bouclage autoroutier. Les remarques formulées par les territoires voisins et les 9 communes genevoises qui se sont exprimées consistent en des réserves de différentes natures, regroupées par thématiques dans un souci de clarté.

- Généralités

La Ville de Genève demande de préciser, dans la fiche B03, que les projets d'aménagement et de requalification de l'espace public énumérés pourront se faire indépendamment de la traversée du lac dont la réalisation est prévue au-delà de 2030.

Nyon, le canton de Vaud, Jussy et Anières sont dans l'attente de la réalisation d'un certain nombre d'études pour se prononcer.

- Impacts et mesures d'accompagnement

Pour certains territoires voisins (Ain, Pôle métropolitain du Genevois français, SIAC, Régionyon et le canton de Vaud), et pour les communes de Jussy, Hermance, Anières, Thônex, Meinier, Choulex, Gy et Pregny-Chambésy, les impacts de la traversée du lac sur le territoire transfrontalier, sur le développement urbain, sur la croissance du trafic TIM, sur l'espace rural, la qualité de vie (dangerosité, pollution de l'air, bruit) ne sont pas, en l'état, suffisamment analysés, détaillés, ni communiqués, pour qu'ils soutiennent le projet.

Les partenaires français souhaitent que des études complémentaires soient menées pour mesurer les impacts de la traversée du lac sur le territoire français, en direction de la 2x2 voies du Chablais, ainsi que vers le Pays de Gex et, enfin, en direction de Versoix au nord et de l'A40 au sud. Cela

permettrait d'identifier les mesures à mettre en place pour accompagner les effets de l'ouvrage sur le territoire et sur son fonctionnement.

Pregny-Chambésy demande de réduire au maximum tous les impacts fonciers et environnementaux sur le territoire communal, quelle que soit l'option retenue (pont ou tunnel).

- Connexions et variantes

Les partenaires français souhaitent que les études complémentaires qu'ils demandent aboutissent à la proposition de variantes concernant l'implantation de la traversée du lac sur le territoire, en lien avec les réseaux existants côté français.

De la même manière, la connexion de la traversée du lac sur les réseaux existants via les échangeurs de Rouelbeau et Puplinge soulève, pour les communes de Meinier, Jussy et Gy, la question de l'augmentation du trafic transfrontalier généré. Elles proposent de mettre à l'étude une variante qui contournerait l'ensemble de l'agglomération et pas uniquement sa partie centrale.

Jussy propose d'intégrer dans le PDCn 2030 une connexion de la route de Thonon à la future traversée du lac au niveau nord de Veigy-Foncenex, par une tranchée couverte.

- Renforcement de la coordination et de la concertation

Régionyon et Choulex demandent que la traversée du lac fasse l'objet d'informations plus précises sur sa portée et son impact, notamment en termes de gestion et de quantité de trafic et que la coordination au niveau du Grand Genève soit poursuivie, à l'instar de ce qui a d'ores et déjà été conduit dans le cadre de l'étude engagée par le GLCT sur le « *diagnostic et les mesures d'accompagnement du réseau autoroutier du Grand Genève* ».

- Traversée du lac et type de trafic

Choulex se demande si ce type d'infrastructure monofonctionnel (traversée autoroutière) est véritablement porteur de qualité dans un avenir où les modes de déplacements sont appelés à une forte évolution.

Le canton de Vaud, quant à lui, réitère ses interrogations concernant la traversée du lac et son impact sur le réseau de transports publics lourd entre les deux rives (ferroviaire et lacustre CGN N3) et, dans une moindre mesure, sur le réseau routier cantonal.

Commentaires de l'administration

Le principe de la grande traversée du lac a été accepté en votation populaire (5 juin 2016) et est inscrit dans la Constitution, dans l'objectif 10 du concept du PDCn 2030 et dans la fiche B03, le canton s'engageant à sa réalisation en coordination avec l'urbanisation du territoire à l'échelle franco-valdo-genevoise.

La mise à jour du PDCn 2030 n'a pas pour objet la remise en question de ce principe.

Le tracé actuel est issu de l'étude cantonale de faisabilité de 2011 qui a comparé différentes options de bouclage. Il a été confirmé par l'étude de faisabilité de suppression des goulets d'étranglement de l'OFROU en 2013. Certaines pistes d'optimisation de ce tracé de principe (positionnement local des jonctions et mesures d'accompagnement), ainsi que des variantes de réalisation (pont ou tunnel) sont en cours d'analyse.

Depuis l'été 2017, ce travail est conduit par le « comité stratégique traversée du lac », qui comprend les autorités suisses (dont les communes de Puplinge et Meinier) et françaises concernées par le projet et l'OFROU.

Il mène également les travaux qui permettront d'analyser les impacts sur l'environnement et le développement urbain, d'une part, et de préciser les mesures d'accompagnement visant à contenir les effets induits du projet sur le territoire en matière de trafic et d'utilisation multimodale de la traversée, d'autre part – y compris de nouvelles connexions aux réseaux voisins.

Par ailleurs, la concertation, avec les communes de la rive gauche du lac notamment, est en cours à travers le conseil consultatif traversée du lac. Ce conseil est actif jusqu'à fin 2019 et est saisi par le Conseil d'Etat pour rendre un avis aux différentes étapes stratégiques du projet.

Le PDCn mentionne à ce stade que le projet est à l'étude. La pesée des intérêts et les choix s'effectueront dans les instances dédiées au projet mentionnées ci-dessus, puis seront intégrées à une mise à jour ultérieure du PDCn.

Trafic de transit et contournements de villages

Comme la traversée du lac, ce sujet a suscité de nombreuses réactions des communes.

Ainsi, les communes de Chancy, Laconnex, Aire-la-Ville, Avully, Avusy et Cartigny, ainsi qu'Hermance, Meinier et Soral, demandent que des contournements de villages soient étudiés ou réalisés à court terme, en mentionnant les spécificités de leur commune.

Elles dressent divers constats afin d'argumenter leurs demandes :

- l'accroissement exponentiel du trafic de transit qui asphyxie les villages car les voiries et tissus bâtis n'ont pas été conçus pour absorber de telles charges;
- l'étroitesse des voiries, rendant impossible l'aménagement de sites propres et sécurisés pour les piétons et cycles;
- un important sentiment d'insécurité et les nuisances dues au bruit et à la pollution de l'air qui augmentent.
- les importants développements urbains envisagés sur certains secteurs, tels que ceux de la ZIMEYSA ou de Bernex, qui vont augmenter le trafic transitant par certains villages.

Ainsi, Meinier fait état d'un tracé permettant d'éviter le cœur du village, étudié dans la mise à jour de son plan directeur communal, dont le principe est inscrit dans le plan cantonal d'actions du réseau routier (PARR). La commune demande que le tracé de cette route de contournement soit inclus dans le concept et soit pris en compte lors des études ultérieures sur le développement du secteur.

Sous un angle différent, en relation avec l'arrivée du tramway sur la route de St-Julien, Perly-Certoux rappelle que l'inscription d'une route de délestage au sud de Perly permettra de compenser la diminution de capacité due à l'insertion du tram sur la route de St-Julien. Elle demande que la route de délestage soit également constitutive des secteurs « A-05 La Planche » et « A-07 Les Fontainettes » afin de participer à la structuration des futurs quartiers.

Les communes de Laconnex, de Chancy et d'Avusy demandent la création d'une nouvelle pénétrante évitant Soral entre Viry et Bernex pour absorber le trafic qui sera généré par le futur diffuseur de Viry.

Chancy demande que les cartes figurent le projet d'évitement de Chancy.

Commentaires de l'administration

Les études concernant les projets de contournement de villages n'ayant pas encore été menées (à l'exception du projet de Meinier, en cours), leur opportunité n'est à ce stade pas vérifiée. Au mieux, ces projets pourraient figurer en information préalable dans la liste des projets de la fiche B03. Leur tracé n'étant pas connu, ils ne peuvent figurer sur la carte du schéma directeur cantonal. Certains d'entre eux sont mentionnés dans le plan d'actions réseau routier (PARR, fiche 61), comme mesures dont l'opportunité pourrait être évaluée. Il s'agira d'examiner différentes variantes, y compris le réaménagement des traversées de villages pour maîtriser les effets du trafic.

Par ailleurs, ces routes de contournement risquent d'avoir un impact très important sur la consommation de surfaces d'assolement (SDA). Ce sera un aspect important de la pesée des intérêts, vu la faible marge de manœuvre du canton par rapport au quota de SDA qu'il doit garantir.

Boulevard des Abarois (nouvelle voirie du grand projet Bernex)

Avully et Aire-la-Ville demandent que la création du boulevard des Abarois précède les premières constructions et que la requalification de la route de Chancy (portion entre l'autoroute et le giratoire de Vailly) soit menée en concordance avec les travaux de prolongement du tram, en vue de fluidifier le trafic à la hauteur des routes de Chancy et d'Aire-la-Ville.

Laconnex et Cartigny sont elles aussi favorables à la réalisation du boulevard des Abarois à très court terme, compte tenu de l'amélioration de la circulation que celui-ci amènera sur la route de Chancy, d'ores et déjà saturée.

Liaisons L1, L2 (Genève Sud)

Troinex estime que la mise en œuvre des routes de liaison L1 et L2 conditionne les développements prévus sur le territoire communal, conformément à son PDCOM en cours de finalisation. Elle demande qu'elles soient réalisées dans les mêmes délais que la construction des futurs logements.

Plan-les-Ouates demande quant à elle que la liaison L1 se concrétise en tranchée couverte afin d'éviter de péjorer les qualités environnementales des secteurs dans lesquels elle s'insère (zone renaturée de la Bistoquette, bois d'Humilly) et de couper les secteurs des Serves et des Sciens du reste de la commune. Cette implantation limitera également les nuisances sonores générées par le trafic.

Modération et organisation du trafic

Pour certains ouvrages, les communes partagent la nécessité de leur aménagement, mais elles précisent leurs attentes concernant leur mise en œuvre. Ainsi, Collex-Bossy soutient la planification de la réalisation de la jonction autoroutière à partir de la route de Sauverny à Versoix, mais avec une planification des mesures de modération du trafic pour la traversée de Bossy et de Collex telles qu'elles figurent dans la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée.

La commune du Grand-Saconnex confirme sa volonté de voir se réaliser la route des Nations sur l'intégralité de son tracé (de la jonction autoroutière à l'avenue Appia) et de la considérer comme une « pénétrante ». Elle demande la réalisation des mesures d'accompagnement de la route des Nations et le déclassement dans la hiérarchie du réseau routier de la route de Ferney en réseau secondaire et de la route de Colovrex en réseau de quartier.

Perly-Certoux demande la réalisation de la nouvelle demi-jonction autoroutière de Lancy Sud en action prioritaire afin de préserver les villages de Saconnex-d'Arve Dessus et Dessous de l'augmentation constante des charges de trafic et du report des véhicules en provenance de la route de la Chapelle.

Perly-Certoux et Bardonnex demandent, d'une part, la requalification de l'espace rue de la route de St-Julien en lien avec l'arrivée du tram, et d'autre part, la création de la route de desserte au sud de Perly.

Cologny constate un accroissement important de la circulation sur les axes principaux. Elle demande que les sens de circulation sur le plateau de Frontenex/route de Frontenex à hauteur de l'avenue William-Favre et du chemin Frank-Thomas soient revus, afin de permettre l'aménagement de pistes cyclables et de voies de bus en site propre.

Jussy confirme sa volonté d'organiser le trafic de transit pour la région d'Arve et Lac. Elle propose que l'autoroute Blanche et la route de Thonon soient définies comme seules pénétrantes pour la région Arve et Lac et que la 2x2 voies chablaisienne ainsi que l'autoroute Blanche soient liées aux axes principaux genevois et à la route de Thonon.

Bardonnex estime impératif de trouver rapidement une solution pour régler la question de la traversée de Bardonnex Nord par les camions. Elle propose de les faire passer par le chemin de la Châtière en sortie de l'autoroute et les chemins des Chouettes et de Pierre-Grosse qui seraient à réaménager.

Avusy propose d'élargir les voies de la douane de Bardonnex pour faire face à un trafic supplémentaire.

Commentaires de l'administration

Les points relatifs à des mesures localisées et aux modalités de mise en œuvre seront relayés à la direction générale des transports.

Le développement des projets et la cohérence des réseaux à l'échelle régionale sont traités dans le cadre d'un groupe de travail spécifique du Grand Genève, qui organisera les consultations. Les éléments pertinents pour le plan directeur cantonal pourront ensuite être intégrés.

Stationnement – Fiche B04

Les principales modifications intervenues avec la mise à jour du PDCn visent à intégrer les actions définies dans le plan d'actions du stationnement 2013-2019, décliné du plan directeur du stationnement et adopté en 2013. La politique cantonale de stationnement se décline en quatre axes que sont le stationnement sur fonds privé, le stationnement sur voie publique et dans les parkings à usage public, les parcs-relais (P+R) et le stationnement en relation avec les installations à forte fréquentation (IFF). Les nombreux commentaires exprimés par les communes peuvent être regroupés selon ces axes.

Parcs-relais (P+R)

Soutenant très largement la construction de P+R, les communes genevoises formulent un certain nombre de griefs à l'encontre des projets figurant dans la mise à jour du PDCn. Plusieurs communes situées en bordure du canton (Jussy, Laconnex, Aire-la-Ville, Avusy, Chancy et Grand-Sacconex) réclament la construction de P+R en France voisine et leur desserte par les TC. Chancy suggère la future gare de Collonges, l'entrée de Thoiry (futur tram) et l'entrée de St-Julien (futur tram) comme potentiels emplacements de telles infrastructures. Le Grand-Sacconex estime de son côté judicieux d'installer un P+R et un P+Bike de part et d'autre du tunnel de Ferney-Voltaire.

D'autres communes demandent à ce que des P+R soient construits, ou leur opportunité tout au moins étudiée, à divers emplacements du territoire genevois, souvent en lien avec des projets d'urbanisation. C'est le cas de Puplinge, qui demande la construction d'un P+R en bordure de la route de Mon-Idée ou encore d'Hermance, qui demande que la réalisation d'un P+R soit étudié à l'entrée sud du village.

En déplorant un manque de communication de la part de l'Etat, Bernex conteste l'implantation du P+R Vailly sur une surface agricole et demande qu'il soit prévu, comme projeté initialement, sous le nouveau quartier de Vailly. La commune s'étonne par ailleurs que les P+R des Suzettes et de Vailly figurent parmi les éléments dont la coordination est considérée comme réglée alors que la commune ne connaît toujours pas les emplacements définitifs, le nombre de places ainsi que la variante choisie, en sous-sol ou en surface. La commune rappelle à cet égard que le PDQ prévoit des P+R enterrés ou intégrés dans les futures constructions.

Concernant le projet de P+R à l'entrée sud de Genève, Bardonnex formule un ensemble d'observations portant sur les synergies à prévoir avec un projet commercial de restoroute par leur emplacement conjoint. Elle évoque la possibilité d'un partenariat public-privé avec développement des commerces (sous-dimensionnés dans cette partie du canton) et rappelle l'idée d'aménager une entrée attractive en Suisse depuis l'autoroute avec un accueil et des produits régionaux. La commune souhaite que le restoroute soit ouvert sur les voies cantonales et communales, notamment pour que les camions se rendant à la zone industrielle de Bardonnex passent par l'autoroute plutôt que par des voiries locales.

Parmi les autres remarques touchant aux modes de gestion des P+R, Chancy considère que le mode d'attribution des places des P+R est beaucoup trop rigide et qu'il décourage bon nombre d'utilisateurs. Le canton de Vaud rappelle les conclusions de l'étude P+R rive droite du Grand Genève qui vise à instaurer progressivement une vision et une exploitation globale des P+R, qu'ils soient situés à Genève, sur France ou sur Vaud. Le canton tient à rappeler que les décisions d'implantation ou de renforcement de nouveaux P+R doivent prendre en compte les effets induits sur la mobilité dans l'intégralité du couloir, citant le cas du projet de grand P+R aux Tuileries.

Stationnement sur voie publique et dans les parkings à usage public

Parmi les rares commentaires portant sur le stationnement sur voie publique, Vernier regrette que les objectifs de la fiche B04 n'incluent pas la limitation de l'accès au macaron aux seuls riverains, de façon à réduire les places de stationnement sur le domaine public et requalifier les espaces publics en faveur d'autres usages.

Lancy demande quant à elle d'ajouter un principe clair de compensation des places de parc supprimées dans le cadre de projets cantonaux sur le domaine public communal.

Stationnement sur fonds privé

Thônex relève une incohérence entre le règlement relatif aux places de stationnement sur fond privé et la carte annexée à la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée de 2015, validée par le Grand Conseil le 27.01.2017, certaines zones étant identifiées par le règlement comme excentrées et par la carte comme centre urbain. Genève demande pour sa part que les deux-roues motorisés soient systématiquement et explicitement pris en compte dans les TIM et que cette disposition soit intégrée au règlement précité.

Commentaires de l'administration

La stratégie des P+R, élaborée suite à une étude sur le périmètre de l'agglomération conduite par le Grand Genève en 2014, est appelée à évoluer dans le cadre du plan d'actions du stationnement révisé tous les 4 ans, en coordination avec le développement urbain et celui des transports collectifs.

Le canton travaille actuellement à l'établissement d'une stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs qui englobe la thématique des P+R. Il convient en outre de rappeler que, en votation populaire, une contribution cantonale à la construction de P+R en France voisine a été refusée par le peuple.

Enfin, le P+R en zone agricole dans le secteur de Vailly est provisoire. Des variantes de localisation sont à l'étude pour le P+R définitif.

Quant aux remarques ayant trait à des planifications ou des règlements spécifiques sans incidence sur le PDCn, elles sont transmises à la direction générale des transports.

Mobilité douce – Fiche B05

Depuis l'approbation du PDCn 2030, le plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018 est entré en force. Par ailleurs, la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée a été acceptée par le peuple. La fiche relative à la mobilité douce a ainsi été entièrement remaniée pour répondre à ces nouvelles planifications. La grande majorité des commentaires des communes ont trait au réseau de MD.

Plusieurs communes notent avec satisfaction la volonté réaffirmée de développement du réseau de la MD et la progression des modes doux. Anières estime que la mobilité douce doit aussi et surtout être renforcée sur les routes cantonales qui desservent le centre, en particulier par la création rapide de pistes cyclables sur les axes à trafic dense. Puplinge relève l'importance d'un réseau cohérent de MD entre le village et la gare d'Annemasse, ainsi qu'avec les communes des Trois-Chêne. Bernex et Veyrier soulèvent l'importance d'anticiper la réalisation des infrastructures de MD et des autres infrastructures de mobilité vers les nouveaux quartiers avant l'arrivée des premiers habitants. Enfin, le canton de Vaud rend attentif à l'élaboration par le district de Nyon d'un réseau cyclable régional, qui rend nécessaire une bonne cohérence entre les services cantonaux genevois et le Conseil régional du district de Nyon.

Un certain nombre d'observations concernent des tronçons plus spécifiques du réseau de MD et traduisent pour la plupart des souhaits d'amélioration. Ainsi, le Grand-Saconnex souhaite que la voie verte d'agglomération longeant la route de Ferney et s'arrêtant à l'entrée du village présente une continuité d'itinéraire avec le tronçon tracé depuis le centre-ville jusqu'à Gex. Bernex souhaite que la réalisation de la voie verte soit coordonnée avec la réalisation du boulevard des Abarois et la prolongation du tram. Bardonnex propose d'inscrire une piste cyclable entre Croix-de-Rozon et Carouge et souhaite le développement d'un axe de MD entre Bardonnex et Perly-Certoux afin de rapprocher les TC des habitants de Bardonnex. Carouge demande l'adaptation et le renfort des axes structurants pour la MD en général, en donnant en exemple les routes de St-Julien et de Veyrier ainsi que les chemins de Pinchat et Vert.

Thônex exprime son incompréhension envers la suppression de la voie de MD entre la route de Malagnou et le chemin du Bois-des-Arts, suppression qui, selon elle, ne serait pas en cohérence avec la carte annexe 3 qui la maintient. Elle souhaite au contraire que soit étudié son prolongement vers le nord, en intégrant un franchissement supplémentaire sécurisé de la route Blanche.

Cologny verrait la possibilité d'insérer une piste cyclable sur la rampe de Cologny qu'elle juge actuellement peu accueillante pour les moyens doux. Le district de Nyon souhaite un échange avec la commune de Céligny sur la requalification de la route cantonale de Versoix à Perroy en faveur du réseau cyclable. Enfin, Chancy estime que le tronçon qui traverse les bois de Chancy en direction de Valleiry doit être amélioré en termes de sécurité. Cette voie doit être par ailleurs mentionnée comme partie de l'itinéraire cyclable ViaRhôna.

Le seul commentaire touchant à l'offre de stationnement pour les vélos provient de Bernex, qui émet l'idée de coupler la construction de stations pour vélos et la pose de panneaux solaires sur celles-ci.

Commentaires de l'administration

Le PDCn reprend les éléments principaux des projets de MD fixés dans le détail par le plan d'actions de la mobilité douce de la compétence du DETA. Une vérification sera effectuée avec la direction générale des transports avant le dépôt de la mise à jour du PDCn au Grand Conseil.

Mettre en valeur l'aéroport international de Genève – Fiche B06

Cette fiche n'a été retouchée que de manière très marginale lors de la mise à jour du PDCn 2030, une mise à jour spécifique étant prévue à court terme, à l'issue des travaux concernant le plan sectoriel fédéral des infrastructures aéronautiques (PSIA). Néanmoins, l'augmentation du trafic aérien ces dernières années a motivé de nombreux commentaires de la part des communes. Elles sont ainsi plusieurs à craindre des répercussions négatives de ce développement sur les riverains et le canton en termes de bruit et de génération de trafic.

Les territoires français soulèvent que ce développement va révéler de nombreux enjeux et engendrer des impacts qui nécessiteront une coordination transfrontalière renforcée pour trouver un juste équilibre territorial, notamment par la réalisation des mesures d'accompagnement (par ex. mise en place de TC transfrontaliers). Ils jugent indispensable d'approfondir la question de la contribution du trafic aérien à la stratégie de réduction du bruit et des émissions de gaz à effet de serre.

Dans le même esprit, plusieurs communes (Grand-Saconnex, Meyrin, Vernier) considèrent l'approche actuelle de la gestion de l'accès à l'aéroport comme étant trop restreinte au canton voire à la façade sud, et appellent de leurs vœux une véritable vision stratégique transfrontalière de l'accessibilité en TC à l'aéroport, et par extension à Palexpo et à l'Aréna. Meyrin rappelle à cet égard que le traitement de la route de Pré-Bois revêt une importance toute particulière.

Cette dernière, tout en se réjouissant de constater que le PDCn 2030 prévoit un axe de TC performant sur l'axe longitudinal à l'aéroport, s'étonne de n'avoir jamais été informée de ce projet et insiste pour être intégrée aux réflexions y relatives. Une intégration réfléchie de cette infrastructure dans le paysage et le tissu urbain lui semble essentielle.

Collex-Bossy estime qu'une planification des aménagements d'accès à l'aéroport adaptés à la croissance de ses infrastructures fait défaut et qu'elle devrait être intégrée dans le PDCn.

Le Conseil général du district de Nyon propose la mise en œuvre d'une plateforme d'information – par exemple sur le développement de l'aéroport, sujet qui inquiète particulièrement les communes de l'ouest du district de Nyon.

Commentaires de l'administration

Il était prévu, dans le cadre de cette mise à jour, de mettre en conformité le PDCn avec la fiche du Plan sectoriel des installations aéronautiques (PSIA) de l'aéroport de Genève. Celle-ci étant encore en cours de validation, les modifications ont été reportées à une mise à jour partielle ultérieure. Une fois la fiche PSIA validée, les projets et le document (fiches A20, B06, et cartes du PDCn) seront adaptés conformément à celle-ci.

Organiser le transport de marchandises et la logistique urbaine – Fiche B07

Cette fiche n'a pas connu de modifications de fond à l'occasion de la mise à jour du PDCn, à l'exception d'une mise en évidence des risques d'accidents majeurs liés au transport de matières dangereuses, thématique dont le cadre fédéral a évolué ces dernières années.

Vernier et Meyrin se réjouissent de l'intention du canton d'élaborer un plan directeur des transports de marchandises, qui permettra, selon elles, de mieux les gérer en diminuant leur impact sur le territoire communal. Meyrin souhaite que ce projet soit porté dans le cadre des réflexions menées pour le grand projet ZIMEYSAVER. Concernant ces transports de marchandises, Satigny demande d'anticiper et d'éviter la traversée des villages par les camions.

Lancy soutient le redimensionnement et l'optimisation du pôle logistique de la Praille dans le cadre du PAV, préalablement à la densification du secteur Praille Ouest.

Concernant les risques d'accidents majeurs, la Ville de Vernier félicite le canton du travail effectué auprès de la Confédération et des CFF concernant le transport de chlore par voie ferrée, et l'incite

à insister auprès des CFF pour appliquer aux convois transportant du propane la réduction de vitesse à 40 km/h obtenue pour le chlore, entre la halte RER de Vernier et Sécheron. Ce point devrait, selon la commune, figurer parmi les projets de la fiche B07, dans la mesure où il peut participer grandement à l'objectif de création de logements dans des secteurs adjacents aux voies de chemin de fer.

Le Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais précise qu'il portera une attention particulière au développement du fret, notamment transfrontalier via le Léman Express. Il rappelle à cet égard que le schéma de cohérence territoriale (Scot) du Chablais fait référence à la réouverture de la ligne ferroviaire Evian/St-Gingolph, mais uniquement pour le transport de passagers.

Commentaires de l'administration

Le canton précise que le plan d'actions marchandises sera initié par la DGT en 2018.

ESPACE RURAL

Les modifications apportées à ce chapitre dans le cadre de la mise à jour concernent principalement la problématique des surfaces d'assolement dont la protection a été renforcée pour se mettre en adéquation avec les exigences fédérales. La mise à jour a également été l'occasion d'apporter les précisions demandées par la Confédération, d'actualiser l'ensemble des mesures et d'introduire la nouvelle fiche *C10 – Coordonner aménagement du territoire et politique forestière cantonale*.

Préserver les espaces de production agricole et garantir les surfaces d'assolement (SDA) – Fiche C01

La problématique des SDA est discutée en détail dans le concept du PDCn. Les modifications du PDCn visant un renforcement de la protection des surfaces d'assolement ont été dans l'ensemble bien accueillies par les communes.

Hermance souscrit aux objectifs énoncés visant à garantir la protection des SDA, sous réserve que cela ne se fasse pas au détriment de son développement. Puplinge salue le fait que les densifications prévues dans le PDCn offrent un potentiel qui permettrait de limiter fortement l'impact sur les surfaces agricoles cultivées.

Thônex soutient l'intention du PDCn de retirer de la zone à bâtir le périmètre propriété de l'Etat au nord de Belle-Idée, actuellement en zone 5 et destiné à accueillir un parc. Sa préférence va à un classement en zone de verdure, qu'elle juge compatible avec les SDA. Par ailleurs, elle demande que l'entier du terrain soit pris en compte sans détourner les périmètres sur lesquels l'Etat développe un projet temporaire de bâtiment d'accueil des réfugiés.

Collonge-Bellerive constate avec regret que plusieurs mesures contenues dans le PDCn 2030 validé en 2014 n'ont pas été relayées dans sa mise à jour, notamment la mise en conformité des terrains déjà construits sis en zone agricole.

En l'état, Gy fait part de son opposition au retour en zone agricole du secteur « Vignes du Seigneur », en considérant qu'il représente la seule véritable réserve à bâtir, nécessaire pour maîtriser sa croissance et offrir aux habitants la garantie d'une évolution urbanistique harmonieuse en respect avec l'entité villageoise et la campagne environnante.

En outre, Chancy regrette que la transformation en habitation de constructions agricoles à l'abandon en zone agricole ne puisse pas parfois être accordée. Elle souhaite que l'Etat favorise ces changements d'affectation lorsque la commune concernée y est favorable, afin de créer des logements et d'éviter de laisser choir indéfiniment ces bâtiments.

Bellevue informe enfin de ses intentions, inscrites dans le PDCCom en cours de révision, de retourner en zone agricole deux parcelles sises sur son territoire.

Commentaires de l'administration

Le respect du quota cantonal de SDA à l'horizon 2030 est une des conditions posées par la Confédération pour qu'elle puisse approuver la mise à jour du PDCn.

Dans ce but, une cellule interdépartementale chargée du monitoring de l'espace rural a été mise sur pied par arrêté du Conseil d'Etat en 2015, avec comme objectifs principaux :

- de recenser les projets des différentes politiques publiques susceptibles de consommer des SDA,
- d'estimer les gains possibles de nouvelles SDA, par le biais de différentes démarches, notamment le retour en zone agricole de terrains inaptes à la construction ou mal situés, identifiés par le PDCn ou proposés par les communes.

Il s'agit de faire la démonstration que les gains permettront au canton de compenser les pertes estimées afin de garantir le respect du quota cantonal à l'horizon 2030. Dans ce cadre, une provision de 10 ha a été réservée pour des extensions de villages de l'espace rural.

Par ailleurs, le canton recense les terrains en zone agricole qui ne sont plus affectés à l'agriculture et qui pourraient être incorporés à la zone à bâtir. Les plans directeurs communaux seront l'occasion de documenter l'opportunité de telles modifications de zone.

Enfin, la question des constructions hors zone à bâtir est strictement cadrée par le droit fédéral, duquel le plan directeur ne peut s'écarter.

Soutenir le développement de l'activité agricole locale – Fiche C03

La mise à jour du PDCn 2030 propose d'inscrire la thématique agricole plus fortement dans la planification territoriale et de veiller en particulier à une localisation judicieuse des périmètres des zones agricoles spéciales (ZAS). Ces modifications n'ont donné lieu qu'à des commentaires relatifs à sa mise en œuvre en aval du PDCn.

Puplinge soutient que le maintien d'une agriculture de proximité est vital et que des mesures doivent être prises dans ce domaine. Pour éviter un mitage du territoire agricole, qui compromet les cultures et enlaidit le paysage, elle demande le développement de certains équipements (par exemple hangar collectif ou maison du terroir) permettant la concrétisation d'une agriculture de proximité durable.

Jussy relève l'importance de la pérennisation des activités agricoles, viticoles et maraîchères de sa commune, affirmant ainsi le rôle d'approvisionnement indigène de cette région.

Bernex demande à participer aux discussions sur les limites de la ZAS touchant son territoire et à être associée dans les prochains mois au développement du concept énergétique de la ZAS.

Bardonnex demande au canton de lui accorder plus de souplesse concernant la ZAS dans le but de pouvoir assurer la viabilité des exploitations agricoles de la commune.

Construire une politique du paysage – Fiche C04

L'intention de construire une politique du paysage, déjà inscrite dans le PDCn 2030 en force, est bien reçue par les communes, qui y reconnaissent un appui pour préserver l'espace rural et les espaces ouverts de leurs territoires.

Collex-Bossy accueille positivement l'objectif de construire une politique du paysage et relève que ce point est également traité dans le projet de stratégie intercommunale Versoix, Collex-Bossy, Genthod et Bellevue.

Vandœuvres salue la volonté cantonale de considérer l'espace rural comme un territoire en soi qui contribue au maintien de la biodiversité, à la préservation du paysage et à la qualité du cadre de vie, et relève la plus-value pour la qualité environnementale du réseau agro-environnemental développé avec Coligny et Choulex. Rappelant la présence sur la commune de pénétrantes de verdure et de corridors biologiques, elle souligne les conflits qui existent entre les objectifs de densification et ceux de valorisation de l'espace rural, notamment avec la densification diversifiée de la zone 5 souvent adjacente à l'espace rural. L'évolution de ces quartiers doit pouvoir s'appuyer sur la reconnaissance et la mise en valeur de leurs composantes paysagères. D'autre part, elle estime nécessaire de gérer par anticipation la pression sur la valeur structurante du maillage vert exercée par le trafic généré par les nouveaux pôles urbains compacts.

Presinge et Puplinge regrettent que le réseau agro-environnemental en cours de développement en collaboration avec les communes de Choulex et Vandœuvres n'apparaisse pas sur le schéma et souhaitent son inscription dans le PDCn.

Bellevue demande que les surfaces dévolues aux décharges de type A soient réhabilitées en SDA et que les valeurs paysagées et naturelles soient renforcées (ex : bocages).

Préserver et reconstituer les continuités biologiques – Fiche C06

N'ayant pas fait l'objet de remaniements importants en-dehors de l'actualisation de la liste des projets, cette fiche ne soulève pas de commentaires de fond. Les seules observations des communes touchent à des projets très spécifiques.

En réaffirmant sa volonté de préserver les richesses écologiques de l'est du canton (bassin de la Seymaz), Jussy souhaite que le poumon vert de la commune soit inscrit dans le PDCn 2030, comme mesure de sauvegarde des couloirs biologiques et de préservation de la faune et la flore.

Bellevue insiste sur l'importance du corridor biologique depuis le lac en direction des forêts de Versoix et de Chambésy.

Puplinge salue la volonté de préservation et de développement d'un corridor paysager et faunistique entre le Foron et la Seymaz et la mise en œuvre des mesures de renaturation de ces deux cours d'eau, tant pour des questions environnementales que pour la protection des riverains. Elle relève par contre que les projets du bouclage autoroutier et des nouveaux établissements pénitentiaires sont en contradiction totale avec les objectifs de préservation des continuités biologiques.

Perly-Certoux observe que l'extension prévue dans le secteur « Sur-les-Pierres » interrompt la liaison entre les bassins de l'Aire et le ruisseau de la Lissolle et demande que la carte n° 8 soit modifiée en faisant apparaître une telle liaison.

Le canton de Vaud estime important de mentionner les enjeux partagés entre les cantons de Vaud et de Genève autour de la Versoix, ainsi que la collaboration qu'il convient de maintenir sur ce corridor.

Garantir l'espace minimal des cours d'eau et poursuivre le programme de renaturation – Fiche C07

Seule commune à avoir réagi, Confignon demande l'inscription de la réalisation d'un plan de site pour le vallon de l'Aire suite à la renaturation de l'Aire.

Gérer les divers usages du lac et de ses rives – Fiche C09

Considérant le futur réaménagement du port du Vengeron et son attractivité grandissante, Pregny-Chambésy constate que la desserte actuelle en transports publics ainsi que l'offre de stationnement sont très clairement insuffisantes et demande de les adapter.

Coordonner aménagement du territoire et politique forestière cantonale – Fiche C10

Hermance salue l'introduction dans le PDCn 2030 d'une fiche relative à la politique forestière cantonale.

Peu de remarques sont formulées concernant ce chapitre dont les thématiques ne sont pas concernées au premier chef par les enjeux principaux de cette mise à jour du PDCn. L'ensemble des fiches a toutefois fait l'objet d'actualisations mineures, à l'exception de la *D04 – Protéger la population et l'environnement contre les risques d'accidents majeurs*, thématique pour laquelle une directive relative au processus d'examen des projets et à la pesée des intérêts est en cours d'élaboration. De même, la fiche *D02 – Coordonner aménagement du territoire et politique énergétique cantonale* reste à adapter du point de vue du développement des réseaux de chaleur et de nouvelles sources d'énergie. Ces deux fiches feront l'objet d'une mise à jour partielle du PDCn qui devrait intervenir à brève échéance.

Mettre en œuvre une politique durable de gestion des eaux – Fiche D01

La commune du Grand-Saconnex demande que soit poursuivi l'assainissement des eaux de ruissellement de l'aéroport afin d'éviter les problèmes de pollution des cours d'eau alentour.

Coordonner aménagement du territoire et politique énergétique cantonale – Fiche D02

Les communes devant établir un plan directeur de l'énergie, la Ville de Genève demande que la coordination entre les plans soit assurée par le canton, de même que celle liée à la planification des infrastructures d'énergies renouvelables.

La commune de Puplinge partage les orientations de la fiche D02 et informe qu'un réseau thermique devra être réalisé sur son territoire, si les sondages géothermiques en cours s'avèrent favorables.

Concernant l'énergie solaire, Chancy constate que l'implantation de panneaux solaires en toiture est freinée par des considérations de conservation du patrimoine et propose d'établir une cartographie des toits susceptibles d'accueillir des panneaux solaires en collaboration avec la Commission des monuments, de la nature et des sites et l'office cantonal de l'énergie. La commune propose par ailleurs que les particuliers qui se sont vu refuser une autorisation d'implanter des panneaux solaires puissent acquérir des parts dans des projets photovoltaïques implantés sur des toitures publiques.

Par ailleurs, les communes du Grand-Saconnex et de Bardonnex souhaitent que soient enterrées respectivement la ligne à très haute tension ALPIQ et la ligne à haute tension traversant d'est en ouest son territoire.

Assurer un approvisionnement durable en matériaux minéraux de construction et gérer les déchets de chantier minéraux – Fiche D03

La majeure partie des observations suscitées par le chapitre Approvisionnement, élimination et risques concerne la fiche D03 et plus particulièrement la planification et la gestion des gravières, en raison de leur impact important sur le paysage (Aire-la-Ville, Chancy, Laconnex, Satigny).

Ainsi, les communes de Chancy et Laconnex demandent qu'une planification cohérente des gravières soit établie au niveau de la Champagne pour éviter que de multiples sites ne soient exploités en même temps. C'est dans ce but également que la commune de Laconnex propose que le plan directeur des gravières soit complété avec un volet indiquant une planification dans le temps des sites à exploiter et à rendre à la nature.

Bernex demande aussi à l'Etat de tenir compte des alentours des gravières estimant primordial de veiller à ne pas endommager de manière irréversible certains paysages ou les réserves naturelles.

À l'instar de Bernex, la commune de Cartigny s'étonne du choix, contraire à la politique de gestion durable des eaux (fiche D01), d'exploiter une gravière à proximité d'une réserve naturelle abritant un bassin d'alimentation des eaux de source et rappelle que certaines espèces rares et protégées ne vivent que grâce à ces résurgences des sources du Moulin-de-Vert. La commune estime de plus incohérent de devoir assurer des SDA sur cette même parcelle.

Quant à la commune de Satigny, dans l'attente de la consultation publique du projet de plan directeur des gravières, elle exprime d'ores et déjà ses attentes. Elle demande que les terres agricoles soient rendues à l'agriculture après l'exploitation des gravières selon un calendrier précis et annoncé à l'avance et que les gravières qui ne sont plus en activité soient remblayées, dont notamment une des gravières ouvertes sur son territoire.

En outre, plusieurs communes regrettent que le droit cantonal permette de modifier la topographie en acceptant le remblai par des matériaux de chantier et autres gravats. C'est le cas notamment de Cartigny – qui craint que le village ne se retrouve quelques mètres en-dessous des champs environnants – d'Aire-la-Ville, de Chancy et de Laconnex.

La question des accès aux gravières – sources d'un trafic de poids lourds importants qui génère nuisances sonores et pollutions – préoccupe aussi plusieurs communes (Aire-la-Ville, Bardonnex, Chancy, Laconnex, Satigny). C'est pourquoi, la commune de Satigny exige que les itinéraires empruntés par les camions soient fixés en coordination entre les autorités cantonales et communales.

Concernant les déchets de matériaux inertes, la commune de Satigny, constatant une gestion de type « mise en décharge systématique », demande qu'une politique plus active de valorisation des déchets d'excavation soit portée par le canton en encourageant l'utilisation des matériaux recyclés, ce qui permettrait par ailleurs d'épargner des terres agricoles.

Anières relève pour sa part que la fiche D03 fait référence à l'adoption des plans de zones liés au plan directeur des décharges contrôlées pour les matériaux inertes et d'excavation non pollués (DCMI-ME), bien que celui-ci n'ait pas encore été approuvé. Elle regrette en outre qu'aucune mention ne soit faite des préavis défavorables des communes concernées par ce projet.

Laconnex rappelle, quant à elle, son opposition à l'intégration du site de Chaterain-Les Mouilleuses dans le DCMI-ME. Elle estime, en effet, avoir déjà amplement contribué à l'effort commun en matière de mise à disposition de sites de stockage dans les différentes gravières de son territoire, ainsi que dans le réaménagement du site des Allues. La commune informe que si ce site est maintenu, elle s'opposera à toute demande d'autorisation d'exploiter ce secteur.

Enfin, le Pôle métropolitain du Genevois français rappelle la position de l'ARC du 15.12.2011 sur le PDCn 2030 demandant que la gestion et l'approvisionnement durable en matériaux de construction et de déblais soit traitée à l'échelle transfrontalière au regard de l'importance des chantiers de l'agglomération.

Protéger la population et l'environnement contre les risques d'accidents majeurs – Fiche D04

La commune de Bellevue relève la contradiction entre la densification à proximité des haltes CFF prônée par le PDCn et les normes de protection contre les risques majeurs du transport de matériel dangereux (chlore, carburants, etc.) par le rail. C'est pourquoi elle demande que des mesures soient prises pour limiter le transport de matières dangereuses au strict minimum.

Gérer et valoriser les déchets – Fiche D06

La mise à jour de la fiche D06 est, selon les communes d'Anières et de Laconnex, incomplète puisque elle omet de mentionner l'étude sur les techniques alternatives de recyclage et de réutilisation des déchets de mâchefers exigée par la loi d'investissement L 8269.

Par ailleurs, la commune d'Avusy demande que des espaces de recyclage de matériaux de démolition et d'excavation soient trouvés au sein des zones industrielles existantes ou de leurs futures extensions et ne tolère pas qu'une zone industrielle soit créée au profit d'un seul exploitant en pleine zone agricole. À cet égard, la commune de Laconnex demande que soit modifié l'état de coordination de la mise en conformité par modification de zone d'une installation de traitement et de recyclage des déchets minéraux de chantier à Avusy, la coordination de ce projet n'étant pas « réglée » à son sens. Elle demande également que le projet ne figure pas sur les cartes annexes n°10 et 11.

Dans le cas où un projet d'installation de recyclage des matériaux de construction serait maintenu à Bardonnex, la commune demande de prévoir des accès limitant au mieux les nuisances pour les riverains.

Enfin, la commune de Bernex rappelle que, comme l'indique son plan directeur communal, la décharge cantonale de Châtillon doit être déplacée au plus vite (2019).

Assainir les sites contaminés – Fiche D07

L'absence de l'ancienne gravière Astié et de l'ancienne butte du stand de tir de la liste des sites à décontaminer inquiète la commune de Cartigny.

Commentaires de l'administration

Une part importante des remarques concerne des planifications sectorielles, adoptées ou en cours d'étude, leur mise en œuvre ou des projets particuliers. Elles seront transmises aux services en charge de ces thématiques.

GRANDS PROJETS

Concernant les observations des communes et des territoires voisins à propos des grands projets (fiches P01 à P10), il est utile de préciser qu'une grande partie d'entre elles sont traitées dans les chapitres consacrés aux thématiques Urbanisation ou Mobilité. En particulier, la fiche A17 – *Mettre en œuvre les grands projets et les projets urbains prioritaires* – mentionne d'autres périmètres faisant ou devant faire l'objet d'études spécifiques.

Cherpines – Fiche P02

Concernant la fiche P02, la commune de Plan-les-Ouates regrette que les discussions sur la densification des Cherpines actuellement en cours ne soient pas mentionnées et demande, tout comme la commune de Confignon, que soit modifié le nombre de m² de surfaces brutes de plancher (SBP) destinées aux logements afin de le mettre en adéquation avec les cibles maximales décidées par le Comité de pilotage (COPIL) du 6 avril 2017.

Elle demande également que la coordination nécessaire de la mise en œuvre des infrastructures de transport et du développement du quartier actée par ce même COPIL soit mentionnée.

Enfin, elle déplore que la réalisation à terme d'un transport par câble (ou équivalent) et du Léman Express ne soient pas inscrites dans la partie contraignante de la fiche.

Grands Esserts – Fiche P03

La commune de Veyrier souhaite que le phasage de mise en œuvre du grand projet les Grands Esserts soit mis à jour et fasse état de l'accord du 3 mai 2012 entre l'Etat et la commune, à savoir :

Phase 1 : env. 80 000 m² de surfaces brutes de plancher (SBP) logements, 7300 m² de SBP activités et un équipement public, livraison prévue avant 2030.

Phase 2 : env. 40 000 m² de SBP logements à réaliser, le cas échéant après 2030.

Bernex – Fiche P04

La commune de Bernex demande à être intégrée le plus tôt possible aux réflexions morphologiques du grand projet.

Elle rappelle, par ailleurs, qu'elle est opposée à des indices d'utilisation du sol (IUS) supérieurs à 1,2 au sud de la rte de Chancy, notamment sur les périmètres de l'actuel P+R Bernex et de Vailly.

Elle accueille en outre favorablement la décision du canton d'arrêter l'urbanisation au boulevard des Abarois mais s'oppose au report dans le périmètre ainsi réduit des logements initialement prévus, ce qui conduirait à dépasser un IUS de 1,4 et ne permettrait plus d'assurer la qualité de vie voulue pour le quartier.

De l'avis de la commune de Chancy, le volet mobilité de la fiche P04 est traité de manière insuffisante en regard des impacts que le grand projet risque d'engendrer sur le trafic de transit dans les villages de la Champagne.

Pour sa part, Bernex demande que les études et constats des flux circulatoires réalisés par le mandataire communal soient pris en compte dans toutes les réflexions concernant le territoire bernésien, Bernex Nord notamment. S'appuyant sur les études d'avant-projets de schéma de circulation, la commune rappelle en outre son opposition à l'implantation de la direction générale des véhicules.

Enfin, elle demande qu'un point de situation complet de l'état d'avancement du grand projet Bernex et du projet de modification de limite de zone de la Goutte de St-Mathieu lui soit fait.

Bernex rappelle finalement que différentes questions restent ouvertes relatives au Parc agro-urbain, et qu'elle souhaite y intégrer un espace culturel.

Communaux d'Ambilly – Fiche P05

La commune de Puplinge constate avec satisfaction que le grand projet des Communaux d'Ambilly ne concerne que la commune de Thônex et insiste sur l'importance de maintenir la route de Monldée comme la limite claire entre ville et campagne. Elle relève toutefois que la pression sur les milieux naturels et agricoles situés sur son territoire sera néanmoins importante et demande qu'une étude des mesures de protection à envisager soit menée.

Elle juge également indispensable de mettre en œuvre le cordon paysager reliant le Foron à la Seymaz en coordination avec les agriculteurs concernés.

Quant à la commune de Thônex, elle indique disposer de nombreux espaces qui permettraient de mettre en œuvre les objectifs de la fiche A14 – *Promouvoir de nouvelles formes de jardins familiaux et encourager la création de plantages* – et qu'il serait utile de mentionner la volonté de réserver ces surfaces dans le grand projet.

Chêne-Bourg – Chêne-Bougeries – Fiche P06

En ce qui concerne le grand projet Chêne-Bourg – Chêne-Bougeries, la commune de Chêne-Bourg souhaite que la fiche P06 soit mise à jour afin d'être en adéquation avec les études les plus récentes du grand projet.

Ainsi, elle demande de retirer du texte et de toutes les cartes le périmètre longeant, à partir de l'avenue du Rond-Point, l'avenue de Bel-Air dans sa partie est et nord, ainsi que le secteur des jardins familiaux de l'église (pente de Sous-Moulin). En effet, l'horizon d'une éventuelle urbanisation de ces deux périmètres « en préparation » dépassant le cadre temporel et légal de planification fixé (soit 2030) par le PDCn, ils n'ont plus aucune raison d'y figurer. Ces secteurs doivent en outre être soumis à la seule législation de leur régime de zone actuel.

Châtelaine – Fiche P07

La commune de Vernier s'étonne que la mutation de la zone industrielle et artisanale au chemin de la Muraille et le long de la route du Bois-des-Frères en zone vouée à la construction de logements ne figure ni sur la carte de synthèse du schéma directeur, ni sur la carte annexe n°1 bien que cet objectif ait été validé lors du Comité de pilotage du grand projet Châtelaine du 21 octobre 2016, lors du lancement de la modification de limite de zone et de l'étude devant définir les principes du futur plan localisé de quartier.

Vernier Meyrin Aéroport (VMA) – Fiche P08

Une différence de 16 000 m² de surfaces brutes de plancher (SBP) d'activités créées à l'horizon 2030 dans le périmètre du grand projet VMA a été constatée par les communes de Vernier et de Meyrin entre la fiche A17 qui mentionne 416 000 m² de SBP et la fiche P08 (de 400 000 m² SBP). Elles demandent que ces chiffres soient corrigés.

ZIMEYSAVER – Fiche P10

Concernant le grand projet (GP) ZIMEYSAVER, la commune d'Aire-la-Ville regrette que les réflexions en termes de transport ne portent que sur le ferroviaire et qu'aucune étude ne soit menée sur le trafic automobile privé en provenance de la France voisine et transitant par la Champagne.

Les communes de Meyrin et Vernier se réjouissent quant à elles de l'intention du canton d'élaborer un plan directeur des transports de marchandises estimant que ce nouvel instrument permettra une meilleure gestion du transport des marchandises en diminuant son impact sur le territoire communal. Par ailleurs, Meyrin demande que ce projet soit porté dans le cadre des réflexions menées pour le GP.

Enfin, les territoires français estiment que, au regard des potentiels de développement de la ZYMEYSA et de la forte concentration actuelle d'emplois, un programme d'amélioration de la desserte en transports en commun de ce secteur d'envergure doit être mené.

Commentaires de l'administration

Les fiches des grands projets seront adaptées pour tenir compte des dernières orientations validées par les comités de pilotage, avant la transmission du document au Grand Conseil pour adoption. Les demandes sur la configuration des projets et leurs modalités de mise en œuvre seront à traiter dans les instances ad hoc.

En ce qui concerne les horizons de planification à prendre en compte, il convient de rappeler que la Confédération demande aux cantons de planifier non seulement l'urbanisation correspondant aux besoins des 15 prochaines années (2030), mais également au-delà (2040). Il est donc nécessaire que les périmètres projetés au-delà de 2030 figurent dans le PDCn et que les mesures permettant de préserver leur potentiel de densification soient prises.

