

# CHAPITRE

# 2

STRATEGIES TERRITORIALES  
À L'HORIZON 2020

## Chapitre 2

# STRATÉGIES TERRITORIALES À L'HORIZON 2020

## 2.1 Stratégie de développement

Les capacités de développement sont très variables (voir fiche A13) selon les secteurs et zones d'affectations où elles sont mises en oeuvre.

La Ville de Genève se réfère à la notion de «densification différenciée» fixée par le plan directeur cantonal Genève 2015 (Concept, objectif 2.12, pp. 36-37) et préconise de :

a) Dans **les quartiers centraux** :

- ▶ maintenir l'habitat et rétablir l'équilibre emploi/logement au centre-ville (voir priorité 1) ;
- ▶ préserver la mixité (voir priorité 4) ;
- ▶ favoriser l'installation d'équipements publics de proximité (voir priorité 4 et chapitre 2.4) ;
- ▶ préserver le cadre de vie par des densités modérées par l'apport d'éléments qualitatifs, notamment en termes d'espaces libres ou verts (voir priorité 7) ;
- ▶ valoriser les espaces publics (voir priorité 7 et chapitre 2.3).

b) Dans la **zone de développement** :

- ▶ construire des logements et optimiser l'utilisation du sol (voir priorité 2) tout en appliquant un principe de densification qualitative, mettant l'urbanisation future en relation avec la desserte en transports publics, les réseaux de mobilité douce, la qualité des espaces publics, le patrimoine et la densité bâtie existante ;

« La densité de l'urbanisation conditionne le niveau d'offre des transports publics, l'efficacité des mobilités douces et donc la possibilité de réduire la dépendance automobile. Un effort important devra être consenti pour une densification alliant qualité des espaces et mixité fonctionnelle et sociale. »

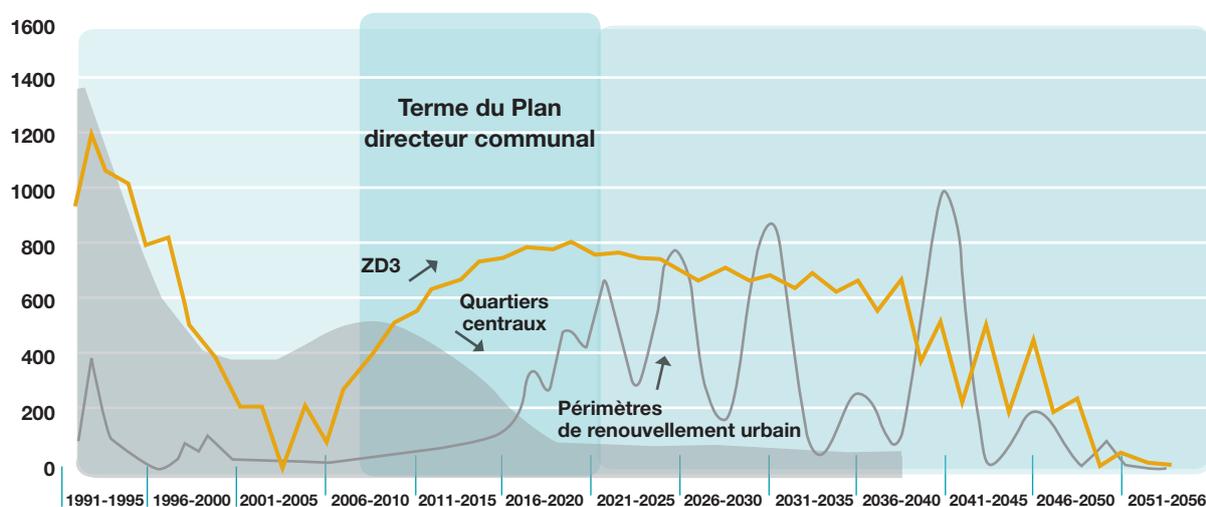
Source : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

- ▶ produire des logements à bas loyers en donnant la priorité au logement social (voir priorité 3) ;

c) Dans les **secteurs de renouvellement urbain** (Praille-Acacias-Vernets, gare des Eaux-Vives, etc.), en mutation, qui appellent une gestion particulière, la stratégie d'intervention répond à plusieurs priorités politiques en lien avec le contexte particulier de chaque secteur.

d) Enfin, ce chapitre aborde la nécessaire synergie entre **protection du patrimoine et impératifs de développement**.

De manière schématique, la stratégie de développement se traduit par le graphique ci-dessous :



**Fig. 22 : Production annuelle de logements en ville de Genève entre 1991 et 2006, projections 2007-2020, estimations au-delà de 2020** - Sources : office cantonal de la statistique et service d'urbanisme

En gris clair : les quartiers centraux, qui approchent progressivement la saturation et où la densification doit être modérée ;

En jaune : les zones de développement qui doivent renouer avec un rythme de construction élevé, après l'accalmie des années 2001-2005 ; à plus long terme, les opportunités seront de plus en plus difficiles à concrétiser, jusqu'à saturation ;

En gris foncé : les secteurs de renouvellement urbain qui offrent de fortes capacités de développement par de grands projets à plus long terme.

La carte de la page suivante illustre également cette stratégie. Elle démontre notamment que les derniers potentiels de développement se situent dans la périphérie de la ville et indique les grands secteurs de renouvellement urbain où une planification stratégique et opérationnelle doit être engagée.

## a) Quartiers centraux

Les quartiers centraux sont de loin les plus denses, les moins dotés en espaces verts et les plus exposés aux nuisances environnementales. Outre la Vieille-Ville et Saint-Gervais, stabilisés, quatre quartiers sont concernés : Pâquis, Eaux-Vives, Servette-Charmines et Jonction-Cluse. Leurs capacités de densification sont sévèrement limitées : elles doivent être employées pour améliorer leur habitabilité, de façon à «maintenir et à rétablir l'habitat», comme le prescrit le plan directeur cantonal Genève 2015.



**Fig. 23 : Genève, la ville la plus dense de Suisse**  
Source : documentation photographique

Ces quartiers n'évolueront pas par grands projets, mais par une multitude de petites opérations dispersées. Une gestion des projets au jour le jour doit permettre de renforcer les équilibres existants et de les adapter aux changements urbains.

De manière générale, la Ville défendra les qualités d'habitabilité des quartiers centraux. A ce titre, elle affirme son opposition aux constructions sur cour affectées à du logement.

Dans les quartiers centraux, la Ville entend défendre une **approche qualitative de la densité**. Il s'agit de concilier les vertus du modèle de la ville compacte, prôné par le développement durable, avec les valeurs d'habitabilité, de mobilité, d'espaces publics et de perception sociale de la densité. Pour ce faire, le plan directeur Genève 2020 préconise une stratégie d'intervention basée sur les options politiques suivantes :

### ► **Maintenir l'habitat et rétablir l'équilibre emploi/logement**

Cet objectif se traduit sur le terrain par l'application systématique du plan d'utilisation du sol, qui fixe notamment le taux d'affectation en logement et en activité des nouvelles surfaces créées lors de la construction et la transformation d'immeubles existants (surélévations, aménagements de combles) et le maintien d'affectations artisanales ou industrielles en cas de démolition-reconstruction ou de transformation d'un bâtiment déjà affecté à ces activités, pour autant que cette affectation ne provoque pas de nuisances ou inconvénients graves.

### ► **Préserver la mixité**

Afin de promouvoir la mixité sociale et générationnelle dans les quartiers centraux, la Ville entend :

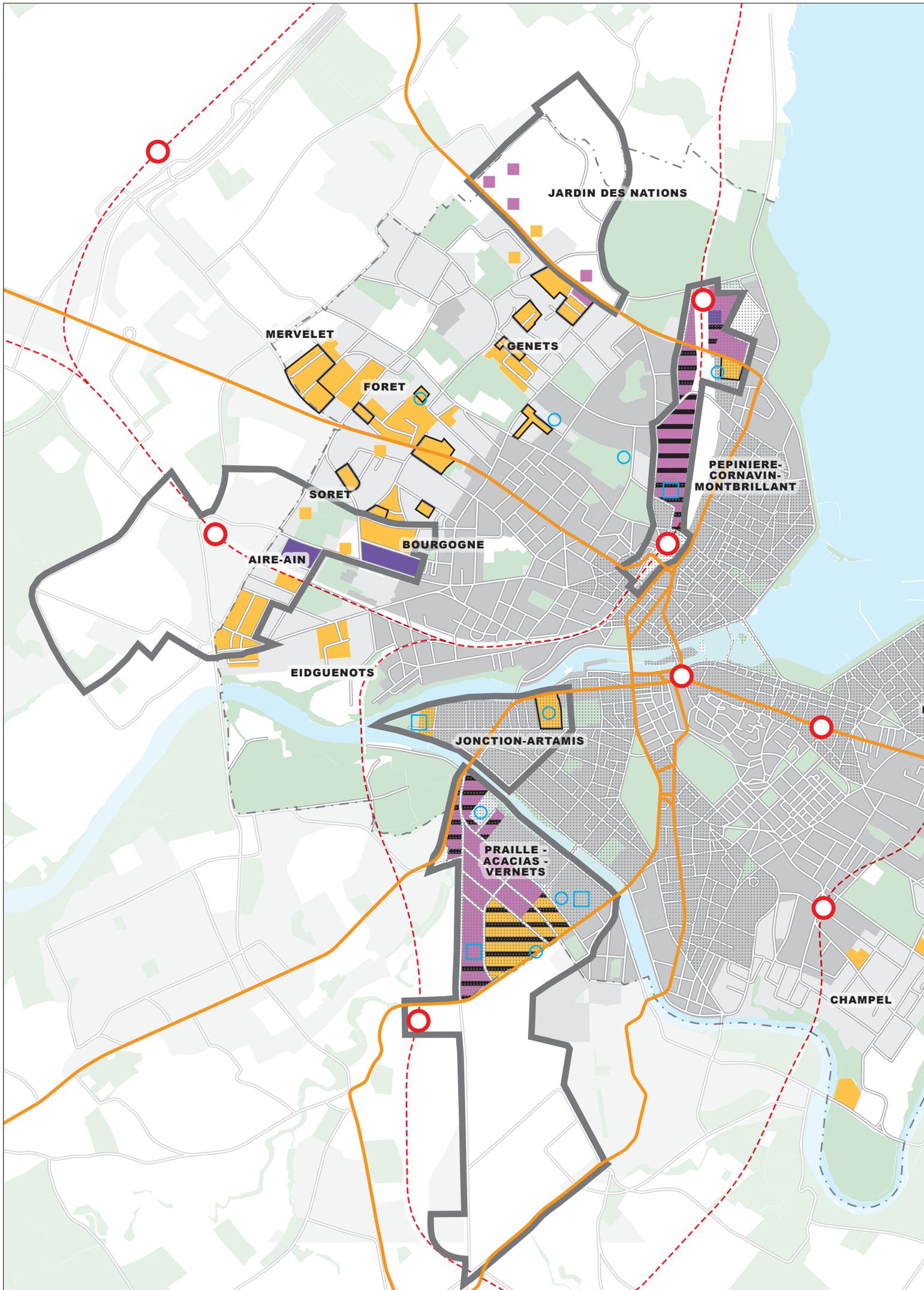
- ▷ encourager le maintien d'une offre diversifiée en logements par le biais de ses préavis sur les requêtes en autorisation de construire ;
- ▷ s'assurer du maintien de loyers bon marché, en application de la LDTR.

### ► **Favoriser l'installation d'équipements publics de proximité**

Selon le principe de la densité qualitative, les capacités de développement des quartiers anciens sont marginales et ne génèrent pas de nouveaux besoins d'équipements et de services publics importants. Néanmoins, il s'agit de :

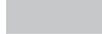
- ▷ mettre en œuvre une gestion souple des équipements publics pour répondre à l'évolution de la demande sociale: écoute des quartiers, négociation des programmes, mixité d'usage des espaces (salles de gymnastique par exemple) ;

**Développement urbain**

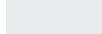


## Développement urbain

### Quartiers centraux

-  Quartiers centraux (Zones 1, 2, D2 et 3)  
Densifications marginales, habitabilité et espaces libres à améliorer.
-  Quartiers centraux à forte densité  
Secteurs à dominante minérale, manque d'espaces d'agrément

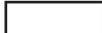
### Zones de développement

-  Zone D3, D4A et 5  
Développements d'opérations en cours et à planifier pour compléter le tissu urbain

### Secteurs de renouvellement urbain

-  Planification stratégique et/ou opérationnelle à engager

### Principaux potentiels de développement

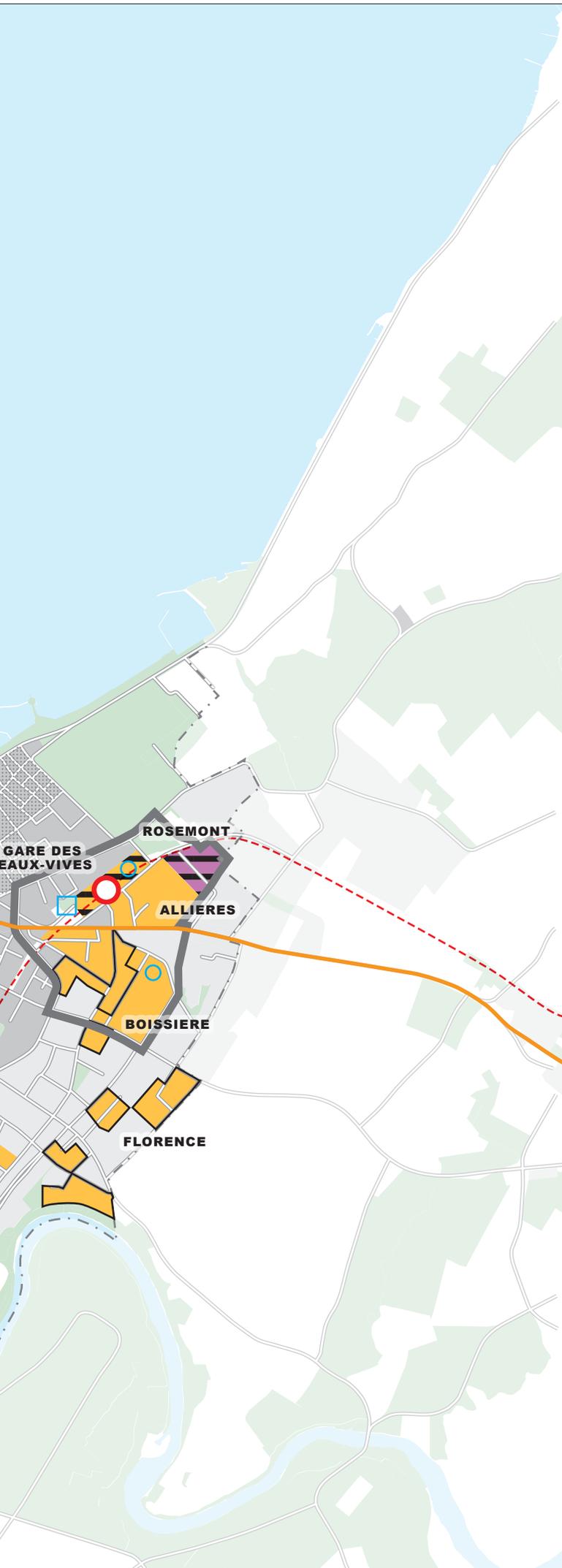
-  Potentiel dans PLQ adoptés
-  Potentiel à prédominance logement
-  Potentiel d'activités
-  Maintien et renforcement de l'activité artisanale
-  Enjeu d'un équilibre logement/emploi

### Equipements publics

-  Equipement de quartier, besoins de base
-  Grand équipement, à programmer

### Reseau de transports publics structurant, espace public

-  Pôle intermodal
-  Tramway, horizon 2020
-  Réseaux RER et CEVA
-  Zones: de verdure, de bois et forêts, sportives et agricoles



0 m 200 400 600 800 1000

1 : 25'000



► **Préserver le cadre de vie**

Les nouvelles dispositions de la loi cantonale autorisent les surélévations à la condition «qu'elles ne compromettent pas l'harmonie urbanistique de la rue». Or d'autres enjeux sont en cause, dont dépend l'habitabilité des quartiers (espaces libres, espaces verts, équipements, services à la population, etc.). A l'heure où le projet d'agglomération s'efforce de convaincre les communes de construire dense et compact, il serait contre-performant de laisser se dégrader les conditions de vie par une surdensification au coeur de l'agglomération, qui est de facto une référence pour les autres communes.

Certains quartiers ou secteurs présentent une morphologie qui permet d'envisager des densifications mesurées, notamment par le biais de surélévations. Toutefois, la Ville de Genève entend :

- profiter du gain de droits à bâtir issu de surélévations pour créer en contrepartie des espaces publics de proximité en prolongement des logements existants (une terrasse accessible, une cour dégagée, un espace planté, etc.) et ne pas surcharger les équipements et les réseaux existants dans les quartiers.

En outre, une attention particulière sera portée aux espaces libres, dont dépend au premier chef la qualité de vie dans les quartiers denses. Quatre axes d'action sont proposés à cet effet :

- négociation avec les requérants d'autorisation de construire pour libérer des espaces libres sur cour ou en toiture au profit des habitants ;
- application des dispositions du chapitre 2 du règlement relatif aux espaces verts du plan d'utilisation du sol (PUS) à l'échelle de l'îlot ;
- mise à profit des dispositions de la loi sur le remembrement foncier urbain dans la perspective d'un réaménagement des cours ; cette loi prévoit que pour améliorer l'aspect des quartiers, ou utiliser plus rationnellement le sol, les propriétaires concernés peuvent être astreints à participer à un projet de remembrement foncier ;
- promotion de réalisations exemplaires (par exemple, Prix de la Ville de Genève) - et de projets emblématiques.



**Fig. 24 : quartier des Grottes, derrière la gare Cornavin, l'îlot 13, un modèle d'habitat urbain de qualité**  
Source : service d'urbanisme

**b) Zones de développement**

La couronne du territoire communal comprend d'importantes zones de développement, pour la plupart déjà bâties, mais dont une partie reste à urbaniser. Les capacités de développement sont importantes (voir tableau ci-dessous), mais difficiles à mettre en oeuvre du fait de la multiplicité des propriétaires privés et du morcellement parcellaire.

| zones de développement                 | horizon 2020             | à plus long terme        |
|--|--------------------------|--------------------------|
| > planifiées (PLQ adopté et en projet) | +1'800 logements         | +3'400 logements         |
| > à planifier                          | + 100 logements          | + 2'400 logements        |
| <b>Total</b>                           | <b>+ 1'900 logements</b> | <b>+ 5'800 logements</b> |

La zone de développement constitue le lieu idéal pour construire des logements en ville. Le nouveau cadre légal lié à cette zone constitue également une opportunité pour mettre en oeuvre un objectif de logement social et ce malgré le poids des valeurs foncières. La stratégie proposée par la Ville dans la zone de développement s'inscrit clairement dans les priorités 2 et 3 :

### ► Construire des logements et optimiser l'utilisation du sol

Dans la perspective de construire des logements, la Ville utilisera les moyens dont elle dispose pour accélérer la concrétisation de potentiels en zone de développement :

- ▷ faire usage de son droit d'initiative pour initier des plans d'affectation sur les périmètres stratégiques non planifiés de la zone de développement en ville de Genève ;
- ▷ débloquer les soldes de PLQ en application de l'article 7 de la loi générale sur le logement qui permet à l'Etat et aux communes d'acquérir par voie d'expropriation les terrains qui leur sont nécessaires à la construction de logements d'utilité publique ;
- ▷ explorer et mettre en oeuvre les dispositions de la loi sur le remembrement foncier urbain ; en particulier la voie de l'échange de biens fonciers avec les propriétaires entravant la concrétisation d'un plan localisé de quartier ;
- ▷ annoncer les objectifs de la Ville aux propriétaires en amont des dépôts de requêtes en autorisation de construire afin d'éviter au maximum les demandes de compléments et les préavis défavorables ;
- ▷ mener une politique foncière active (voir fiche IA3).

Par ailleurs, tel qu'il est appliqué par les services cantonaux, l'instrument du plan localisé de quartier est très contraignant pour la création architecturale et insuffisant en termes d'urbanisme et d'habitabilité. La Ville de Genève entend contribuer à faire évoluer l'instrument de façon qu'il devienne à la fois plus souple pour les dispositions architecturales (implantation des bâtiments) et plus contraignant pour l'organisation urbaine (notamment : gestion du stationnement ; trajets vers les écoles, etc...) et pour les usages sociaux du territoire (mobilités douces, traitement des espaces privés et publics, etc...). Les plans dessinés devraient être complétés par des règlements de quartier (prévus par la loi), utiles à la mise en oeuvre et la coordination entre les étapes pour assurer la qualité des aménagements extérieurs. En outre, l'élaboration d'un plan localisé de quartier devrait être associée à une étude de faisabilité foncière.

- ▷ La Ville explorera les possibilités d'adaptation de l'instrument du plan localisé de quartier en initiant un projet exemplaire sur son territoire.

### ► Produire des logements à bas loyers

Dans la zone de développement, la priorité va au logement social sans diminution de la qualité constructive.

**Pour les plans localisés de quartier (PLQ) en force portant mention relative aux logements sociaux,** la Ville entend :

- ▷ appliquer les taux de logements sociaux indiqués dans les légendes et non un taux inférieur qui résulterait d'une application rétroactive des nouvelles dispositions de la loi sur la construction de logements d'utilité publique.

La différence est de 440 logements à terme (+889 logements subventionnés au sens de la loi générale sur le logement et la protection des locataires, par rapport à 450 logements en application de la LUP).

| PLQ adoptés (avec mention de log. sociaux) | total      | subventionnés | soit |
|--|------------|---------------|------|
| Rive gauche                                | 589 log.   | 362 log.      | 53%  |
| Rive droite                                | 824 log.   | 527 log.      | 64%  |
| Total                                      | 1'513 log. | 889 log.      | 58%  |

D'ici 2020, l'objectif est de réaliser la moitié de ce potentiel, soit environ 450 logements sociaux. Un indice d'utilisation du sol élevé sera une des clés pour équilibrer les plans financiers.

Depuis l'adoption de la loi sur la construction de logements d'utilité publique, le Conseil d'Etat a renoncé à l'inscription de la part de logement social. **Pour les nouveaux PLQ et ceux qui ne mentionnent pas de taux de logement social dans leur légende**, la Ville s'accorde à :

- ▷ exploiter les nouvelles dispositions de l'article 4A de la loi générale sur les zones de développement qui impose aux constructeurs la réalisation de logements soumis au régime HM ou en coopérative d'habitation à raison de 30% du programme, ou la cession à l'Etat, à une commune ou à un autre organisme sans but lucratif de 25% du périmètre pour la construction de logements d'utilité publique.

|  | total           | subventionnés | au moins |
|--|-----------------|---------------|----------|
| PLQ adoptés (sans mention de log. sociaux) | 1900 log.       | 570 log.      | 30%      |
| PLQ à établir                              | env. 2'400 log. | 720 log.      | 30%      |

En outre, la Ville souhaite :

- ▷ mettre en avant son droit de préemption pour inciter les opérateurs privés à réaliser une part de logements sociaux plus importante ou des logements sociaux pérennes de type HBM ; au besoin, des conventions inscrites au registre foncier et précisant la part et les modalités de mise en œuvre de logements sociaux seront passées avec les acquéreurs pour entériner l'accord qui a mené la Ville de Genève à renoncer à la préemption ;
- ▷ faire inscrire la part de logements sociaux en légende des projets de PLQ incluant des parcelles propriété de la Ville de Genève ;
- ▷ développer des relations avec l'association des promoteurs constructeurs genevois dans le but de promouvoir la réalisation de logements sociaux pérennes ;
- ▷ défendre la qualité constructive et le haut standard énergétique aussi pour le logement social afin d'en assurer la pérennité et réduire les coûts d'exploitation.

Si ces conditions sont réalisées, la Ville estime être en mesure de négocier la réalisation d'environ 300 logements sociaux supplémentaires dans les nouveaux PLQ (sans compter les acquisitions et les logements coopératifs).

En prolongement du principe du projet d'agglomération, liant densité et offre en transports publics, la mise en œuvre des deux options exposées ci-dessus varient en fonction de facteurs contextuels liés notamment à l'infrastructure de transports publics, la morphologie, la maîtrise foncière et la mixité sociale. Ainsi :

#### **Dans les secteurs bénéficiant d'une bonne desserte en transports publics :**

Lieux de projet : Forêt  
Mervelet

- Stratégie :
- ▷ optimiser l'utilisation du sol, IUS min. 1.2 ;
  - ▷ approche qualitative de la densité ;
  - ▷ valorisation et création d'espaces publics ;
  - ▷ acquisition foncière stratégique ;
  - ▷ si nécessaire, engagement d'une procédure d'utilité publique pour l'équipement ;
  - ▷ garantir des liaisons piétonnes transversales.

**Dans les secteurs où de grandes infrastructures de transports publics sont planifiées :**

Lieux de projet : Boissière (gare CEVA)  
Allières (gare CEVA)  
Aire (gare RER prévue à Châtelaine)

- Stratégie :
- ▷ optimiser l'utilisation du sol, IUS min. 1.2 ;
  - ▷ approche qualitative de la densité ;
  - ▷ valorisation et création d'espaces publics ;
  - ▷ action foncière prioritaire (gré à gré, droit de préemption, étude de faisabilité foncière)
  - ▷ mixité d'affectations sur les axes principaux ;
  - ▷ utilisation du droit d'initiative pour l'élaboration de plans localisés de quartier sur la base d'une image directrice ;
  - ▷ déclaration d'utilité publique pour le réseau viaire.
  - ▷ maîtrise du taux de stationnement sur domaine public et fonds privés.

**Dans les secteurs où la desserte en transports publics est moins performante :**

Lieux de projet : Soret

- Stratégie :
- ▷ densification modérée (IUS min 0.6) afin de réduire l'impact des transports individuels motorisés.

**Dans les secteurs à forte maîtrise foncière publique :**

Lieux de projet : Forêt  
Mervelet  
Soret

- Stratégie :
- ▷ garantir que l'ensemble des droits à bâtir publics soit affecté aux logements sociaux, en privilégiant les modèles pérennes (type HBM).

**Dans les secteurs de logements sociaux :**

Lieux de projet : Charmilles  
Genêts  
Tulipiers

- Stratégie :
- ▷ encourager la pérennisation des logements sociaux sortant du régime de contrôle de l'Etat.

**Dans les secteurs à prédominance d'immeubles en « barres » isolées :**

Lieux de projet : Champel  
Florissant  
Cité Villars

- Stratégie :
- ▷ évaluer les potentiels de densification dans les interstices ;
  - ▷ promouvoir l'application de la loi sur les surélévations ;
  - ▷ intégrer la participation des associations d'habitants lorsqu'elles sont actives et organisées ;
  - ▷ construire des processus participatifs spécifiques dans les cas contraires.

### c) Secteurs de renouvellement urbain

Si les quartiers centraux vont peu évoluer, si les zones de développement présentent des potentialités non extensibles et difficiles à mettre en oeuvre, plusieurs secteurs du territoire communal vont subir des mutations plus ou moins importantes. Ces secteurs représentent un potentiel de développement a priori à très long terme, mais il est essentiel d'esquisser dès aujourd'hui les conditions nécessaires pour une concrétisation à partir de 2020. Ces secteurs de renouvellement urbain appellent des mesures de planification spéciales.

#### **Périmètre des gares régionales et emprises ferroviaires :**

Lieux de projet : Pépinière-Cornavin-Montbrillant (voir fiche PL4)  
Gare des Eaux-Vives (voir fiche PL2)

- Stratégie :
- ▷ respecter le principe d'un développement équilibré entre emplois et logements (voir priorité 1);
  - ▷ valoriser les parcelles propriétés de la Ville ;
  - ▷ valoriser les terrains voisins (dont certains en friche) et renforcer la densité des habitants et emplois en regard du haut niveau de desserte par les transports publics ;
  - ▷ aménager des liaisons piétonnes et vélos, et créer des espaces publics de qualité, à forte intensité urbaine ;
  - ▷ planifier l'implantation d'un équipement culturel d'envergure régionale ;
  - ▷ optimiser l'utilisation du sol, IUS min. 1.6.

#### **Abords des gares et haltes CEVA, Voie Verte d'agglomération :**

Lieux de projet : halte CEVA Champel-Hôpital  
Praille-Acacias-Vernets (voir fiche PL3)  
Voie Verte d'agglomération (voir fiche PL7)

- Stratégie :
- ▷ créer des espaces publics attractifs, à haut niveau de diversité (assurant une animation permanente) en facilitant l'intermodalité (piétons, vélos, transports publics urbains et régionaux, auto-partage, etc.) ;
  - ▷ valoriser les liaisons entre les haltes et gares CEVA et les grands équipements (hôpital, écoles, centres sportifs, etc.) ;
  - ▷ optimiser l'utilisation du sol, IUS min. 1.2.

#### **Cas particulier du secteur de la gare Cornavin :**

Les principaux choix d'implantation et de dimensionnement de la gare Cornavin remontent au milieu du XIXe siècle. Après deux agrandissements, un incendie en 1909 suivi d'une restauration, c'est d'une reconstruction "définitive" achevée en 1931, que sont issus l'essentiel des façades et des espaces d'accueil de la gare actuelle. D'autres interventions plus tardives, comme la construction du Métroshopping et d'un parking public sous la place Cornavin, ont mis en place l'essentiel de la configuration actuelle de la place et l'enchevêtrement de ses circulations.

Au-delà de la gare elle-même, la confrontation entre l'infrastructure ferroviaire et la ville est restée relativement brutale. L'impact considérable du faisceau ferroviaire ne peut s'adoucir qu'aux prix d'interventions lourdes, comme en témoigne avec succès la couverture des voies de Saint-Jean. En bas du quartier des Grottes, l'ancienne place Monbrillant s'est trouvée décaissée et considérablement rétrécie lors de la construction des quais TGV, perdant également l'essentiel des bâtiments qui la bordaient, ainsi que ses qualités d'espace public. C'est de ces dernières mutations qu'est issue la façade désolée que Genève offre à ses visiteurs arrivant en train.

L'interface de transports publics connectée à la gare touche à ses limites de saturation. (voir aussi priorité 5, et chapitre 2.2). Le nombre de bus et de trams convergeant sur Cornavin est un défi en termes de fonctionnement. Dans un espace fortement contraint, construit sur dalle, les confrontations ne peuvent être que difficiles entre bus, trams, piétons, espaces commerciaux, voitures privées, taxis, stationnement, deux roues motorisés et vélos.

En termes structurels, il ne paraît pas raisonnable d'envisager de nouveaux agrandissement de quais tels qu'annoncés par les CFF en 2008, avec un impact direct supplémentaire sur les quartiers d'habitation bordant les voies. La question du dimensionnement du réseau ferroviaire est à aborder à plusieurs échelles, sur la base d'une collaboration constructive entre partenaires. Il faudra travailler ensemble et à long terme pour garantir, de manière équilibrée, les intérêts collectifs que sont une bonne desserte ferroviaire et la préservation des qualités urbaines du centre de Genève.

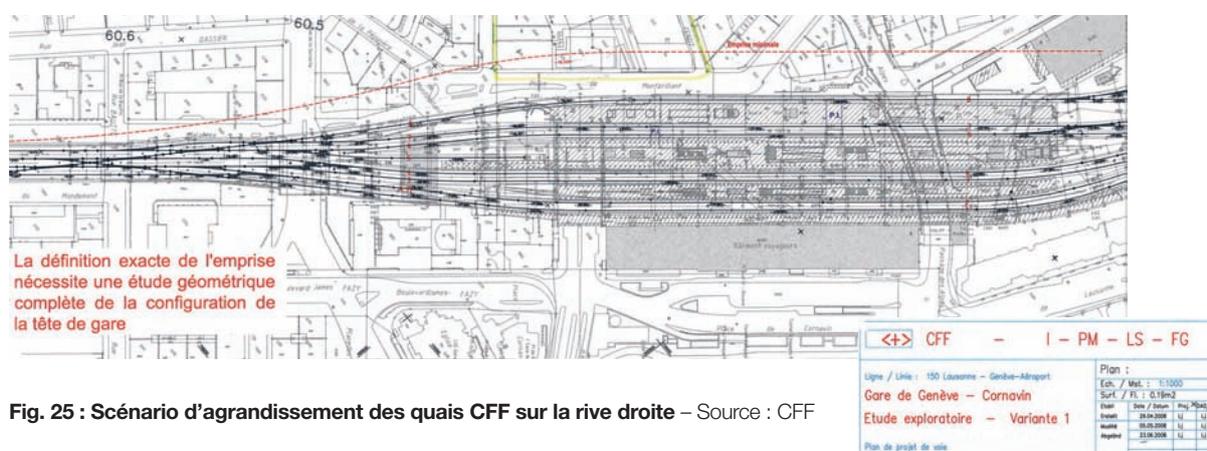


Fig. 25 : Scénario d'agrandissement des quais CFF sur la rive droite – Source : CFF

- Stratégie :
- ▷ adoucir l'impact du réseau ferroviaire existant, notamment en protégeant et revalorisant les quartiers d'habitation situés au nord des voies ferrées (voir contrats de quartier, fiche A1).
  - ▷ développer en direction de Montbrillant, des infrastructures de bâtiments, de parcours, d'espaces publics ainsi que des choix d'affectation propres à qualifier le secteur comme un espace de centralité urbaine à la hauteur de la réputation internationale de Genève (voir fiche PL4 Montbrillant-Sécheron).
  - ▷ encourager un développement de l'infrastructure ferroviaire à partir de l'aéroport, avec un bouclage en direction de Versoix, dans le cadre d'un redéploiement global du réseau de transports publics (voir priorité 5, et chapitre 2.2).

### Anciens secteurs d'activités secondaires, entrepôts et grands équipements :

Lieux de projet 1 Praille-Acacias-Vernets (voir fiche PL3)

- Stratégie :
- ▷ respecter le principe d'un développement équilibré entre emplois et logements (voir priorité 1)
  - ▷ diversifier les emplois en maintenant des emplois socialement utiles et en offrant au moins autant de surfaces d'activités financièrement accessibles qu'aujourd'hui ;
  - ▷ réserver des terrains et des locaux à des conditions financières abordables pour la mise en place d'une trame d'équipements sociaux, culturels et sportifs, d'espaces verts, d'espaces publics, de voiries et de réseaux de mobilité douce ;
  - ▷ mettre en œuvre un système de compensation de la plus value foncière en application de l'article 5 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire.

Lieux de projet 2 Jonction « Carré Vert » (voir fiche PL1)  
Zone industrielle de Rosemont

- Stratégie :
- ▷ valoriser les parcelles sous-utilisées ;
  - ▷ produire des logements, dont une partie à bas loyers ;
  - ▷ créer des locaux artisanaux, sociaux et culturels ;
  - ▷ créer des espaces verts et publics de proximité ;
  - ▷ coordonner la réalisation d'un demi-groupe scolaire (Jonction) répondant aux besoins du quartier.

Lieux de projet 3 Terrain de sport de Frontenex  
Centre sportif de Varembe  
Jardins familiaux de Moillebeau et Varembe

- Stratégie :
- ▷ explorer les possibilités d'usage plus intensif de ces terrains en partage avec des logements ou d'autres équipements, afin d'optimiser l'usage du sol.

Lieux de projet 4 Zone industrielle rue de Lyon (propriété privée)  
Zone industrielle des Charmilles (propriété de la Ville)  
Zone industrielle du Lignon (propriété de la Ville de Genève, hors territoire communal)

- Stratégie :
- ▷ maintenir le statut de zone industrielle, seul moyen de préserver des surfaces financièrement accessibles à des activités d'intérêt local et socialement utiles ;
  - ▷ planifier leur mutation : explorer les possibilités de densification, en respectant le principe minimal du maintien des surfaces d'activités actuelles ou de la reconstruction de surfaces équivalentes ;
  - ▷ privilégier l'activité secondaire et artisanale plutôt que tertiaire ;
  - ▷ améliorer les dispositifs d'accessibilité.

### Cas particulier du secteur de l'Hôpital cantonal :

Dès les premières années qui ont suivi sa construction, en 1856, l'Hôpital a amorcé des travaux de transformation qui n'ont jamais vraiment cessé depuis. Ce chantier permanent est donc basé sur une structure ancienne qui accumule d'innombrables remaniements. Il a fait l'objet d'un plan de développement en 1999 (Schéma directeur pour le quartier de l'hôpital cantonal - Mechat-Bouldin arch.), réactualisé en 2005 (Charte d'aménagement et masterplan du site - Mechat-Bouldin arch.). Un effort d'aménagement de la Ville de Genève a permis d'améliorer certaines coupures entre l'Hôpital et les quartiers voisins, comme le réaménagement du boulevard de la Cluse ou surtout l'aménagement du parc des Chaumettes. L'entité "Hôpital" garde pourtant un fonctionnement relativement autarcique, à l'image d'une "ville dans la ville". Le masterplan de 2005 fait toujours référence, et l'on peut s'attendre à ce que sa validité perdure au-delà de l'échéance du plan directeur communal Genève 2020. A terme, le principe de remise à jour perpétuelle d'une structure ancienne ne pourra que trouver ses limites, et questionnera la ville, mais aussi le canton et l'agglomération, sur un nouveau choix d'implantation structurellement plus durable.

- Stratégie :
- ▷ intensifier les raccords et les échanges entre le secteur de l'Hôpital et les quartiers voisins ;
  - ▷ définir une connexion forte entre la halte Champel du réseau CEVA et l'Hôpital ;
  - ▷ poser un jalon pour une réflexion à long terme, au-delà du plan directeur Genève 2020, sur le devenir de l'infrastructure hospitalière, à définir au niveau régional.

**Zone villa :**

Lieux de projet : Zone villa de Bourgogne (voir fiche IA4)

Stratégie : ▶ déclassement en zone de développement, en prévision d'une densification éventuelle au-delà de l'horizon 2020.

**Secteur international :**

Lieux de projet : PAC Jardin des Nations)

Stratégie : ▶ respecter le principe d'un développement équilibré entre emplois et logements (voir priorité 1), notamment dans les tours prévues le long de la route de Ferney ;  
▶ promouvoir l'intégration des organisations internationales sur l'ensemble du territoire urbain ;  
▶ concilier l'objectif d'une accessibilité publique avec les impératifs de sécurité des Organisations internationales.

**d) Développement et patrimoine**

La Ville de Genève considère comme primordiales les questions patrimoniales. Plutôt que de traiter cet aspect comme un volet entier du plan directeur, l'option a été prise de traiter la notion de patrimoine de manière transversale et de mettre ici en évidence les liens entre patrimoine et développement.

La question de l'espace public, qui représente une part conséquente des enjeux patrimoniaux, est abordée dans le chapitre suivant 2.3. On rappellera simplement ici que la Ville de Genève est propriétaire de son espace public communal, qui représente une surface et une somme d'enjeux considérables (par exemple ponts, fontaines, monuments, chaussées et trottoirs, mobilier urbain, alignements d'arbres, etc.). La question des parcs et celle du patrimoine naturel sont également abordées dans le chapitre 2.3. La question des grands équipements est traitée dans le chapitre 2.4. Les fiches de mesure reprennent par ailleurs des enjeux particuliers.

Même si d'autres lieux du territoire cantonal accueillent également des richesses patrimoniales, la grande majorité des éléments et des lieux les plus chargés de sens aux plans architectural, historique et symbolique se trouvent dans le centre-ville ou à proximité immédiate. Au centre, le « noyau » historique de l'entité politique et géographique qui précédait la commune et l'Etat modernes recèle des vestiges datant de plusieurs millénaires. Outre la présence des organisations internationales, la ville abrite de nombreux édifices présentant un intérêt majeur, dont le rayonnement dépasse les frontières locales. Enfin, la Ville dispose aussi de très nombreux témoignages de la culture, de l'histoire et de l'identité urbaine de Genève. Elle assume la conduite de la politique culturelle dans un canton qui n'a pas de département chargé de cette tâche.

De manière générale, la reconnaissance de la qualité des éléments patrimoniaux, tout comme le souci d'en assurer la pérennité et la mise en valeur, apparaissent comme l'une des constantes des stratégies de développement municipales. Même si le pouvoir décisionnel de la Ville est restreint (Genève est une des seules communes de Suisse qui n'a pas la compétence du permis de construire), l'action en matière de préservation du patrimoine procède d'une volonté affirmée dans de multiples champs d'action municipaux.

### ► Valoriser le patrimoine administratif et locatif de la Ville de Genève

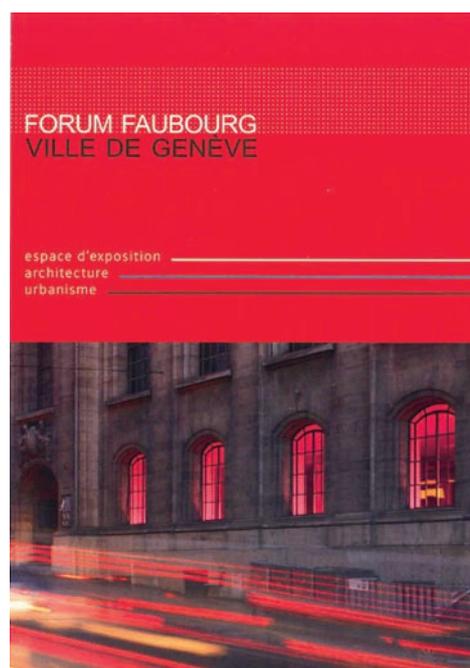
La Ville de Genève est propriétaire d'un parc immobilier comptant plus de 800 bâtiments. Il est composé pour moitié d'immeubles administratifs servant aux besoins du public ou de l'administration, notamment, théâtres, musées, écoles, équipements sportifs et culturels. La Ville de Genève a développé et entend poursuivre une stratégie déterminée de conservation et de mise en valeur de ces ouvrages, dont la plupart sont reconnus comme dignes de protection.

La mission permanente et suivie - malgré sa visibilité restreinte pour le grand public - de l'entretien du domaine bâti constitue l'un des défis les plus importants pour les années à venir. La qualité architecturale et urbanistique des bâtiments uniques et emblématiques exige des savoir-faire et des moyens bien particuliers en cas d'opérations de restauration et d'adaptation. L'unité Conservation du patrimoine architectural, dont la mission est de fournir expertise, conseils et support dans ce domaine, joue un rôle important à tous les niveaux du processus (études, projet et suivi des réalisations).

Au-delà des diverses mesures légales, périmètres ou dispositifs ponctuels qui assurent la protection de la substance bâtie et paysagère, le thème du patrimoine nécessite d'être perçu dans une dynamique de projet et comme support à l'action dans une ville en évolution permanente. L'ampleur des débats suscités par le projet d'extension du Musée d'art et d'histoire illustre l'attachement des Genevois à leurs emblèmes, mais aussi l'intérêt de perpétuer le lien entre l'héritage des générations passées et l'évolution permanente de la ville (voir aussi priorité 7, et chapitre 2.3).

A une échelle plus modeste, on retiendra comme limite aux possibilités de transformation d'un bâtiment, le bilan d'expériences difficiles de la fin du XXe siècle, où l'installation d'équipements scolaires ou de petite enfance dans d'anciennes maisons de maître s'est soldée par des opérations coûteuses et ne conciliant que de manière difficile la mémoire des lieux et l'exigence d'une nouvelle affectation. Comme expérience réussie de renouvellement, la Salle du Faubourg affectée en espace d'exposition pour l'architecture et l'urbanisme illustre la possibilité d'orienter une restauration dans le sens de besoins contemporains.

Le **patrimoine locatif** de la Ville de Genève représente plus de 400 bâtiments, dont beaucoup ont une dimension historique. Cette importance quantitative, alliée à la qualité générale des objets eux-mêmes, en fait l'un des éléments importants de la configuration urbaine de la ville et du territoire communal. Dans le cadre de ses actions pour développer et faire évoluer ce patrimoine, la Ville s'est toujours montrée particulièrement soucieuse d'en préserver la substance. Ceci se manifeste à plusieurs niveaux, qui vont de l'objet lui-même et de la conservation des détails qui le matérialisent, à la substance morphologique et sociale de quartier entiers. Dans ce champ d'actions, les questions patrimoniales sont donc considérées dans un sens exhaustif et sont à aborder à ces différentes échelles.



**Fig. 25.a : Salle du Faubourg : une restauration au service de la vie urbaine et de la participation** - Source : service d'urbanisme

La tradition historique d'acquisition de terrains ou d'immeubles a permis à la Ville de préserver la configuration socio-morphologique et l'image de quartiers entiers. L'histoire récente des quartiers des Grottes ou de Saint-Gervais, qui étaient initialement voués à des opérations de démolition-reconstruction massives et radicales, témoigne de la volonté municipale de conserver sur son territoire un patrimoine bâti mais aussi social. Vient ensuite l'échelle de l'objet, pour laquelle les interventions s'effectuent dans la perspective d'un équilibre entre des objectifs de conservation, d'usage et de coût. Il s'agit de faire évoluer un patrimoine parfois modeste, mais souvent significatif, vers un usage conforme aux modes de vie contemporains (par exemple contraintes énergétiques, accessibilité des personnes en situation de mobilité réduite). Dans le cadre de cette démarche, les savoir-faire et les compétences tant théoriques que techniques des services de l'administration constituent des instruments performants.



**Fig. 25.b : Deux exemples de rénovations (rue de la Navigation et rue de Lausanne, une performance énergétique améliorée et une substance architecturale remise en valeur** – Source : service des bâtiments

- Stratégie :
- ▷ poursuivre la politique d'entretien, de réhabilitation et de restauration, des objets historiques, qu'ils soient monumentaux ou modestes, du parc immobilier municipal et encourager une attitude similaire pour les immeubles en mains privées situés sur le territoire municipal.
  - ▷ formuler une stratégie d'intervention pour l'entretien, la réhabilitation et la restauration du patrimoine bâti municipal, incluant un état des lieux général, en mettant à profit tous les moyens disponibles, avec l'appui éventuel d'un « atelier » de personnes sans emploi (cf. motion du Conseil municipal M-520 du 17 mai 2005);
  - ▷ collaborer avec les autorités cantonales pour compléter et corriger les mesures de protection en vigueur, selon des catégories cohérentes et plus lisibles que celles qui existent actuellement, notamment en poursuivant l'inscription à l'inventaire des objets les plus significatifs;
  - ▷ développer et encourager des affectations innovantes qui prennent en compte la spécificité des bâtiments historiques tout en assurant des réponses à l'évolution des besoins en équipements.
  - ▷ prendre en compte systématiquement le problème de l'accessibilité des bâtiments appartenant à la Ville de Genève pour les personnes en situation de mobilité réduite (particulièrement les personnes âgées et les personnes handicapées).

### ► Promouvoir une synergie entre mise en valeur du patrimoine et impératifs du développement

Le contexte de crise du logement rend nécessaire la réalisation de projets de logement répondant aux besoins prépondérants de la population. Cette situation interroge certains sites construits comme la Cité-Jardin d'Aire, les ensembles de Budé ou Belmont, en regard du potentiel constructible correspondant aux terrains occupés. Dans certains cas, comme par exemple pour l'aménagement du quartier de la gare des Eaux-Vives, la préservation d'éléments anciens n'a pas été estimée comme pertinente, en regard des intérêts d'aménagement de la future gare et de ses rapports aux quartiers voisins. De manière générale, la Ville de Genève entend toutefois privilégier les solutions visant à intégrer l'ensemble des paramètres en engageant tous les partenaires intéressés sur la voie de la collaboration constructive. On relèvera qu'aujourd'hui, les études d'aménagement menées par la Ville de Genève se fondent systématiquement sur les expertises d'historiens ou de chercheurs pour la prise en compte des composantes historiques d'un site à planifier.

Le contexte de la mise en application de la nouvelle loi dite des surélévations, modifiant la loi sur les constructions et installations diverses, interroge particulièrement les notions de patrimoine et de développement.

Les quartiers concernés par la loi comprennent de nombreux immeubles, ensembles ou tissus urbains de valeur. Selon les termes de la section genevoise de Patrimoine Suisse, « l'augmentation de la densité d'habitation (...) est de nature à porter atteinte à la qualité de vie dans les quartiers traditionnels où il n'y a quasiment pas d'espaces verts et d'espaces, tout court ». Dans les secteurs denses, les éventuelles surélévations devront s'accompagner d'un dispositif de mise en oeuvre qui permette de « maintenir un milieu bâti harmonieusement aménagé et favorable à l'habitat » comme le stipule la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (Art.1 let.b LAT – RS 700).



**Fig. 26 : Conservation du porche de l'avenue Giuseppe-Motta et des anciennes écuries, en lien avec un projet de construction de logements** – Source : service d'urbanisme

Pour sa part, la Ville de Genève souhaite que d'éventuelles nouvelles constructions dans les secteurs centraux soient conditionnées par des compensations qualitatives sous la forme d'espaces publics, d'espaces libres ou verts, ou d'éléments architecturaux respectant l'échelle humaine et réduisant la perception de la densité. Dans ces secteurs, le potentiel de logements à planifier par augmentation des gabarits constructibles reste relativement modéré.

Par ailleurs, la loi donne une importance prépondérante à la continuité des gabarits et à l'altitude des corniches, en se référant à la notion "d'harmonie urbanistique de la rue" (art. 27 al.3). Si l'alignement des corniches est reconnu comme un critère d'esthétique déterminant, la surélévation d'un bâtiment inclus dans une conception d'ensemble (au-delà de ceux désignés par la « Loi Blondel ») devra être conditionnée à la surélévation simultanée du groupe d'immeubles appartenant à l'ensemble, afin de ne pas compromettre « l'harmonie urbanistique de la rue ».

En matière de protection et de gestion du patrimoine archéologique restant à découvrir, un suivi par l'archéologie cantonale de tout chantier en zone archéologique avérée ou potentielle impliquant des travaux de terrassement

est effectué. Lorsque des vestiges archéologiques sont identifiés, les mesures en vue de leur sauvegarde et/ou de leur étude sont prises. On pourra, après une analyse approfondie et selon l'importance des vestiges, soit documenter et prélever ce qui doit l'être, soit envisager leur intégration à un projet d'architecture ou d'urbanisme, et recouvrir ou détruire le reste afin de faire place à un nouveau projet.

Lieux de projet : Gare des Eaux-Vives, Cité-Jardin d'Aire, Cité-Vieusseux, secteur Chandieu, tissu des anciens faubourgs, rue des Garages, etc.

Stratégie :

- ▷ rechercher des synergies entre objectifs patrimoniaux et besoins en logement ou en équipement ;
- ▷ dans les secteurs centraux, envisager les capacités de surélévation issues de la modification de la loi sur les constructions dans une approche modérée et soucieuse des qualités du contexte des projets ;
- ▷ préserver, en sus des bâtiments identifiés dans le cadre de la « Loi Blondel », les éléments et ensembles de qualité constitutifs de la substance urbaine ;
- ▷ développer des mesures de planification permettant d'éviter la décomposition de groupes de bâtiments homogènes par des surélévations au coup par coup.

### ► Harmoniser les instruments d'urbanisme et l'action territoriale

Si elle agit sur le paysage urbain par la gestion et de développement de son propre patrimoine construit, la Ville de Genève prend également à coeur sa mission d'orienter et de guider les constructeurs privés dans le cadre de projet situés sur son territoire. Même si ses compétences sont limitées en regard de celles de l'Etat, elles ne sont pas nulles et la Ville de Genève entend bien exploiter au maximum le pouvoir de conseil et de préavis dont elle dispose, notamment en matière de préservation du patrimoine. A ce titre, les interventions en amont des projets, les renseignements qui peuvent être fournis à la population afin de contribuer à mieux faire connaître la qualité de l'architecture sont importants.

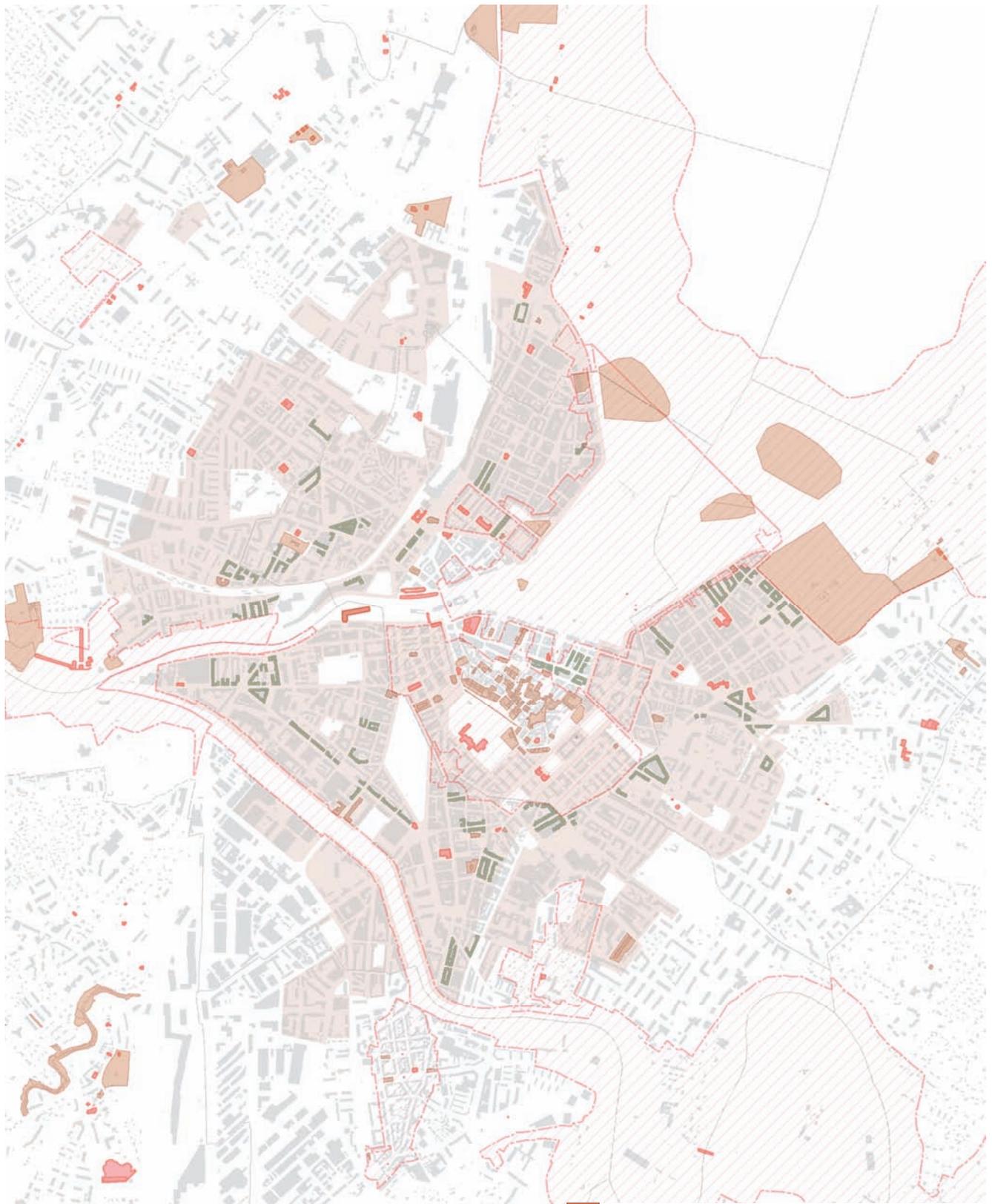
La Ville entend intensifier son action en matière de planification impérative et étendre la portée de cette planification. D'une part, des mesures de conservation du patrimoine peuvent être explicitées dans le cadre de plans d'affectation de détail de quartier, afin d'articuler les stratégies de conservation et celles de valorisation des potentiels de développement (par exemple : plan localisé de quartier valant pour partie de site, voir Fiche PL2, secteur Belmont – Agasse). D'autre part, les plans de site peuvent asseoir leur portée projectuelle en exprimant des potentiels constructibles, dans un cadre réglementaire définissant des ambitions qualitatives coordonnées. Ce dispositif est notamment adapté aux questions de surélévation en milieu urbain dense, dans la mesure où il permettrait d'offrir un cadre structuré à des opérations dont l'opportunité ne se définit qu'au coup par coup.

La Ville souhaite qu'une attention particulière soit apportée à la clarté et la cohérence des plans et dispositifs de protection des sites historiques majeurs et des paysages qui les caractérisent (en particulier le périmètre de la Vieille-Ville intra muros et du secteur des anciennes fortifications, les rives du lac et des grands cours d'eau, et la Rade, notamment). L'accumulation de couches de planification successives, portant sur des enjeux de nature différente, induit en effet une lecture ardue des documents.

Enfin la promotion d'une architecture de qualité contribue à la constitution de ce qui sera le patrimoine de demain. L'organisation de concours d'architecture permet à la fois de s'assurer de la qualité du projet à réaliser mais aussi d'encourager et faire connaître de jeunes talents.

Lieux de projet : Axe Ecole-de-Médecine / Hans Wilsdorf, bâtiments de l'ancienne Ecole de médecine et de l'Arsenal, Serres de la maison de maître du chemin de l'Impératrice...

- Stratégie :
- ▷ poursuivre la prise en compte d'une dimension patrimoniale dans le suivi et le cadrage des projets privés, notamment dans le cadre des préavis d'aménagement ;
  - ▷ utiliser son droit d'initiative pour engager des plans d'affectations de détails (plans de site) pour les secteurs qui ne s'accommodent pas d'actions au coup par coup ;
  - ▷ intensifier son action, le cas échéant, sur la base des modalités de l'article 23 de la LPMNS qui stipule que « l'Etat peut confier, sous son contrôle, la conservation, l'entretien et la restauration d'immeubles classés aux communes (...) » ;
  - ▷ collaborer avec l'Etat pour définir un cadre unifié, cohérent et lisible aux différents dispositifs réglementaires de protection existants ;
  - ▷ contribuer au partage des connaissances sur le patrimoine, notamment avec la production d'expertises historiques et leur prise en compte pour l'orientation des décisions d'aménagement ;
  - ▷ poursuivre les actions de sensibilisation du public avec les Journées européennes du patrimoine ;
  - ▷ développer le recours aux concours d'architecture pour les projets de bâtiments publics, et certains projets d'espaces publics ou de logements.



SU/VG - pc 09.02.09

0 250 500 1'000 Mètres

- Bâtiments et sites classés
- Bâtiments à l'inventaire
- Périmètres protégés
- Bâtiments identifiés dans le cadre de la Loi Blondel
- Zones 2 et 3: bâtiments susceptibles de correspondre aux critères "Blondel"
- Bâtiments

Fig. 26.a : Synthèse du dispositif de protection du patrimoine – Source : service d'urbanisme

## 2.2 Stratégie de la mobilité

La Ville de Genève partage les objectifs de l'Etat dans le cadre du projet d'agglomération pour améliorer la mobilité dans le sens d'un développement plus durable (voir priorité 5). Elle fonde notamment son action sur les impératifs fixés par la Confédération en matière d'assainissement du bruit routier, obligation qui lui incombe d'ici 2018.

La Ville entend plus particulièrement agir sur les cinq points développés dans les pages suivantes :

### a) Le trafic individuel motorisé

- ▶ contribuer à réduire le trafic individuel motorisé ;
- ▶ inviter le Canton à contrôler la circulation des deux-roues motorisés.

### b) Le stationnement

- ▶ limiter le "stationnement pendulaire" ;
- ▶ réguler le stationnement des deux-roues motorisés ;
- ▶ modérer l'impact du "stationnement habitants" par l'application du nouveau règlement sur les normes de stationnement.

### c) Les transports publics

- ▶ proposer une restructuration du réseau de transport public autour de CEVA et du futur RER ;
- ▶ favoriser l'intermodalité et la multimodalité.

### d) Les mobilités douces

- ▶ renforcer les réseaux de mobilité douce et les rendre accessibles aux personnes en situation de mobilité réduite ;
- ▶ poursuivre les aménagements pour les piétons et les cyclistes ;
- ▶ promouvoir l'écomobilité.

### e) Le fret urbain

La Ville soutient et accompagne à son échelle les programmes d'actions déterminants que sont la liaison CEVA et l'offre RER, le développement du réseau tram et de lignes de transports publics transfrontalières, le programme de parkings P+R (exemple : mise à disposition par la Ville du parking existant au Bout-du-Monde), l'évolution des normes de stationnement, etc.

En complément, la Ville développe ici les objectifs poursuivis à l'échelle de son territoire dans une stratégie intégrée regroupant un large éventail de mesures coordonnées à la fois incitatives et restrictives. Cette stratégie sera ensuite reprise et affinée dans des plans sectoriels de mesures, d'initiative communale, que sont le plan directeur des chemins pour piétons, l'image directrice du réseau cyclable et d'autres études à venir.

Dans le cadre de ses compétences, la Ville :

- met ses moyens propres au service des objectifs cantonaux et d'agglomération ;
- identifie des enjeux spécifiques à sa position de ville-centre et les propose des mesures concrètes à la décision du Canton.

### a) Le trafic individuel motorisé

La Ville de Genève contribue aux mesures cantonales visant à réduire l'impact du trafic individuel motorisé sur la qualité de l'air, le bruit routier et sur les conditions de vie en ville. Elle dispose de peu de moyens d'action propres et agit comme force de proposition auprès de l'Etat, qui élabore et prend les décisions.

### ► Contribuer à réduire le trafic individuel motorisé

Dans la perspective d'une réduction de la part modale des transports individuels motorisés, la Ville se fixe un objectif pour 2020. Pour le trafic interne : Modes doux: 60 à 65 % de part modale (55-60% en 2005) / Transports individuels motorisés: 10 à 15 % de part modale (15-20% en 2005) / Transports publics: 20 à 25% (idem 2005). Pour les flux en échange : modes doux 5-10% de part modale (5% en 2005) / transports individuels motorisés : 40-45% de part modale (60-65% en 2005) / transports publics 45-50% de part modale (25-30% en 2005). Elle demande à l'Etat d'intégrer les éléments suivants dans sa stratégie :



**Fig. 27 : Embouteillage sur le pont du Mont-Blanc en 2007**  
Source : service d'urbanisme

- ▷ les réflexions municipales en cours sur les restrictions d'accès en ville des véhicules individuels motorisés ;
- ▷ les diverses modifications de la hiérarchie du réseau routier (voir plan pages suivantes et fiche IA1), non prises en compte dans le plan directeur du réseau routier 2007-2010 adopté par l'Etat en 2006, pour permettre l'assainissement du bruit routier par des aménagements de modération et en redonnant de l'espace aux mobilités douces : classement en axes secondaires ou de quartier, prise en compte des aménagements cyclables et piétons réalisés dans le cadre des chantiers de tramway, etc. ;
- ▷ la réalisation de nouvelles zones 30 km/h, complétant les zones 30 déjà réalisées (voir plan pages suivantes).

### ► Contrôler la circulation des deux-roues motorisés

Si le parc de voitures dans le canton a peu varié, le nombre de deux-roues motorisés a fortement augmenté ces dernières années.

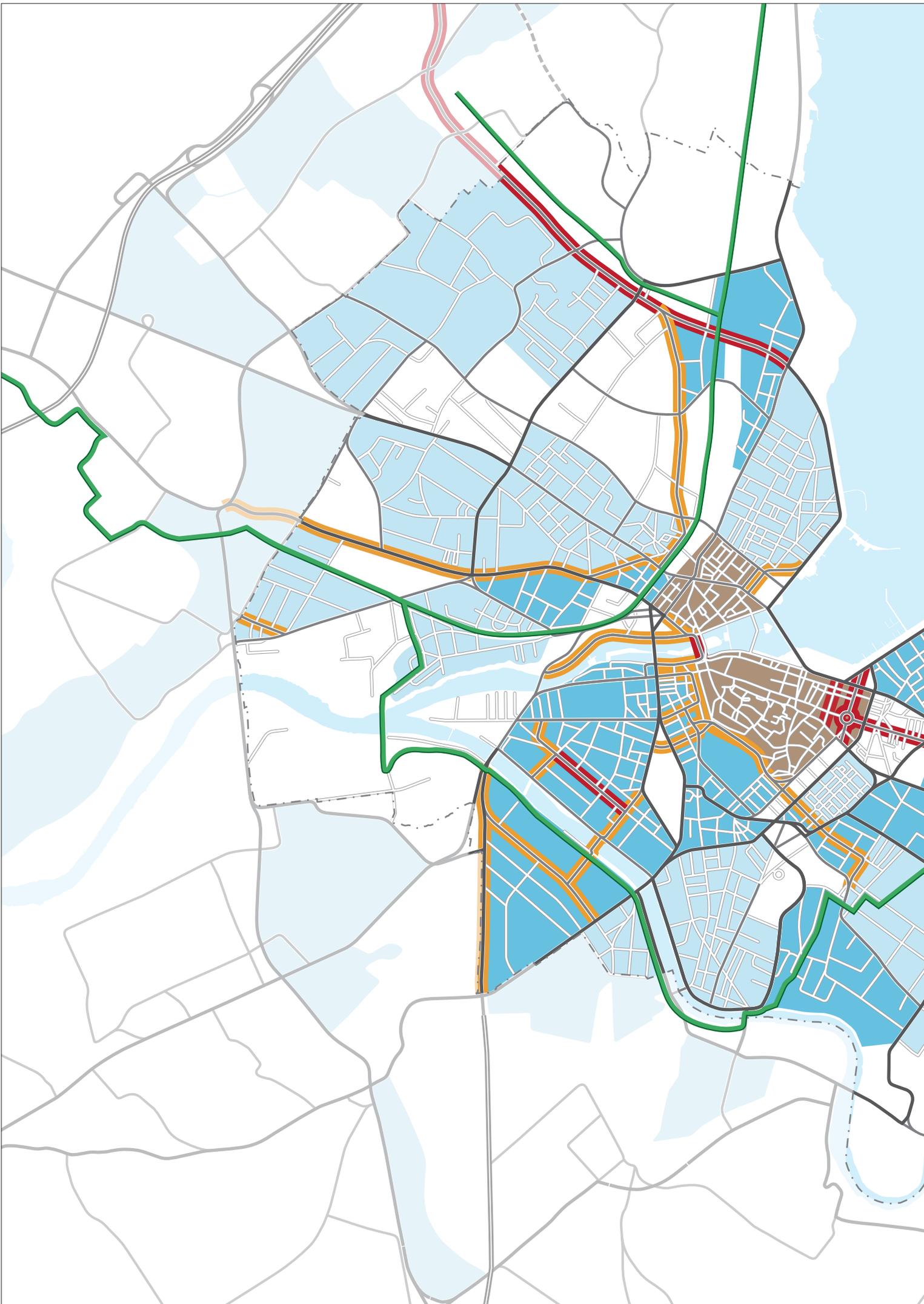
L'article 40, alinéa 3 de l'Ordonnance sur la circulation routière (OCR) prévoit que les conducteurs d'autres véhicules peuvent rouler sur les bandes cyclables délimitées par une ligne discontinue, pour autant que la circulation des cycles ne soit pas entravée. C'est grâce à cela notamment que les deux-roues motorisés sont attractifs, car ils peuvent remonter les files de voitures à l'arrêt en empruntant les bandes cyclables.

Mais l'augmentation du nombre de deux-roues motorisés entraîne une intensification de l'usage des bandes cyclables qui entrave la circulation des cycles, elle-même en augmentation, en particulier aux heures de pointe. Les conditions de circulation sur ces infrastructures sont aujourd'hui dangereuses à la fois pour les cyclistes et pour les usagers des deux-roues motorisés.

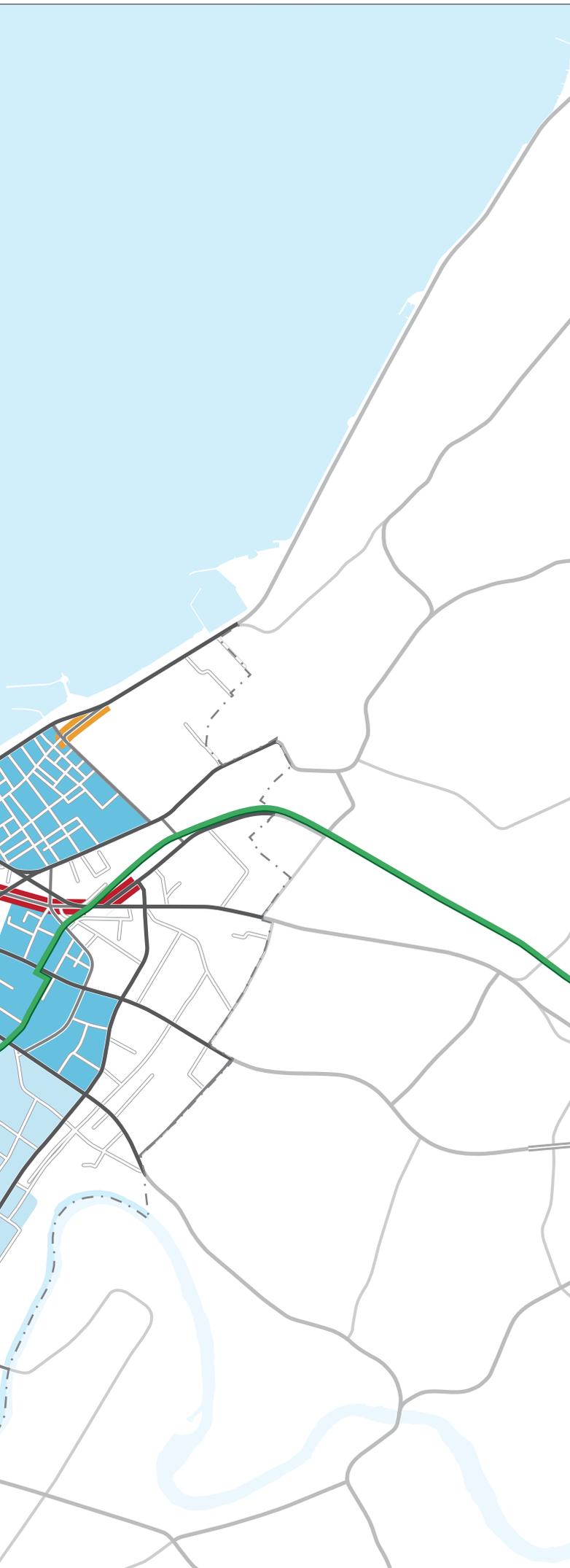
En application des législations fédérale et cantonale, la Ville de Genève souhaite étudier avec l'Etat les moyens d'une meilleure régulation du trafic et demande :

- ▷ l'accentuation des contrôles de police relatifs à l'utilisation des bandes cyclables et des voies réservées aux transports en commun afin de garantir des conditions de circulation sûres ;
- ▷ le lancement de campagnes d'informations auprès des usagers.

**Réseau routier**



## Réseau routier



-  Lieu de projet impliquant un déclassement
-  Etude à mener sur un déclassement potentiel
-  Zone 30 existante / projetée
-  Aire à priorité piétonne et transports publics
-  Autoroute
-  Réseau primaire / à créer
-  Réseau secondaire
-  Réseau de quartier
-  Voie verte d'agglomération et prolongements



## b) Le stationnement

La gestion du stationnement est un outil essentiel dans l'élaboration d'une politique de mobilité. Depuis 1992, avec la mise en œuvre de « C2000 », l'Etat a mis en place une politique du stationnement favorable aux transports publics en :

- ▷ soumettant la réalisation de nouveaux parkings collectifs à la condition qu'ils n'attirent pas de nouveaux véhicules au centre-ville ;
- ▷ favorisant les résidents (macarons) et les visiteurs (zone bleue et courte durée) ;
- ▷ réalisant des parkings d'échange.

### ▶ Limiter le "stationnement pendulaire"

Pour réduire le "stationnement pendulaire", l'Etat a supprimé les places publiques de durée illimitée en surface dans l'hypercentre au profit des habitants et des visiteurs (création de zones bleues, stationnement payant, intensification des contrôles). En revanche, rien n'a été entrepris pour le stationnement sur le domaine privé, alors qu'il représente près de 60% du nombre total de places en ville (voir encadré). La délivrance d'une autorisation de construire s'accompagne de conditions, dont l'affectation de places de stationnement aux habitants et aux visiteurs. Mais le caractère privé de ces places et la suppression du permis d'habiter font que le contrôle de leur affectation effective s'avère difficile, laissant ainsi place à la sous-location à des pendulaires.

#### L'offre de stationnement dans le centre-ville

En 2005, on estime à 80'500 le nombre de places de stationnement voitures situées dans le périmètre du centre-ville (zones macaron A à M). Ce chiffre comprend :

- 33'034 places sur le domaine public (11'900 en ouvrage et 21'134 sur voirie, dont 15'893 en zone bleue gratuite et 5241 en zone blanche payante) ;
- 47'483 places estimées sur le domaine privé (en surface et en sous-sol).

La Ville de Genève, en tant que collectivité publique gestionnaire d'environ 4'260 places, entend montrer l'exemple en :

- ▷ réduisant le nombre de places louées à des pendulaires pour les réaffecter aux habitants ou à d'autres usages (dégagement de cours, parking vélos, prolongement du logement, etc., voir fiche A6).

Il s'agit là d'un moyen d'action significatif, correspondant à 9% des places privées, soit environ l'équivalent du nombre de places actuellement disponibles dans les P+R du canton.

Par ailleurs, la Ville de Genève :

- ▷ soutiendra la Fondation des parkings dans sa politique actuelle de suppression des abonnements pendulaires et d'augmentation progressive des tarifs (ex. parking des Alpes) ;
- ▷ incitera les gestionnaires de parkings publics à limiter les locations à des pendulaires, notamment par le biais de conventions et de sa participation aux conseils d'administration ;
- ▷ proposera à la Fondation des parkings de réfléchir à un élargissement des horaires d'ouverture des P+R (nuit et jours fériés) afin de mieux répondre aux demandes des personnes travaillant à temps partiel ou en horaire décalé (rappelons que l'hôpital est un des plus gros employeurs du canton et qu'une forte proportion de ses employés sont frontaliers) ;
- ▷ soutiendra le développement de parkings P+R supplémentaires (ex : mise à disposition d'un terrain au stade du Bout-du-Monde).

### ► Réguler le stationnement des deux-roues motorisés

Contrairement au stationnement « voiture », le stationnement « deux-roues motorisés » n'est pas régulé. Jusqu'à présent, les deux-roues motorisés bénéficient de conditions privilégiées : la possibilité de stationner sur les cases équipées d'arceaux pour vélos, la tolérance des autorités vis-à-vis du stationnement illicite sur les trottoirs, les places et autres espaces réservés aux piétons et aux cyclistes, la gratuité du stationnement.



**Fig. 28 : Exemple de l'invasion de l'espace par les deux-roues motorisés** - source : service d'aménagement urbain et de la mobilité

Au même titre que pour le trafic, la Ville de Genève souhaite étudier avec l'Etat les moyens d'une **régulation du stationnement des deux-roues motorisés**, afin de réduire la pression qu'ils exercent sur les espaces publics et de diminuer les dangers qu'ils représentent pour les autres usagers.

Les mesures, en partie de compétence cantonale, pourront notamment porter sur :

- ▷ la tarification du stationnement pour les deux-roues motorisés ;
- ▷ la séparation des stationnements vélos et deux-roues motorisés ;
- ▷ le renforcement des contrôles sur la circulation et le stationnement des deux-roues motorisés ;
- ▷ la suppression des cases de stationnement marquées sur les places et trottoirs ;
- ▷ un encouragement à créer des places de stationnement payantes pour deux-roues motorisés dans les ouvrages existants en sous-sol plutôt qu'en surface (cf. motion du Conseil municipal M-481 du 26 février 2007) ;
- ▷ la limitation du nombre de places de stationnement offertes afin de ne pas attirer plus de personnes vers ce mode.

### ► Modérer l'impact du "stationnement habitants" par la réactualisation des normes de stationnement

En matière de stationnement résidentiel, la norme de stationnement appliquée par l'Etat aux nouvelles constructions impose la réalisation d'un minimum de 0 à 1,6 place de stationnement par 100 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher selon le secteur. L'objectif de cette directive est de fournir un minimum de places de stationnement sur le domaine privé afin de récupérer le domaine public pour d'autres usages et d'éviter son encombrement. En exigeant un minimum de places de stationnement, cette norme se fonde sur l'hypothèse de l'incompressibilité du taux de motorisation de la population. Appliquée strictement, elle grève les budgets de construction de logements de charges très lourdes, pour un stationnement qui n'est pas forcément souhaité par les locataires, qui plus est en surévaluant le nombre de places nécessaires (la norme compte 100 m<sup>2</sup> par logement alors que la référence actuelle est plutôt de l'ordre de 125 à 140 m<sup>2</sup>).

Or, 36% des ménages de la ville de Genève vivent déjà sans voiture (24% dans le canton). Certes, Genève est encore loin de Berne (55% de ménages sans voiture), Paris (54%) ou encore Bâle (49%) mais entre 2000 et 2005 ce taux a progressé de 6%.

Cette évolution des comportements de mobilité est jugée exemplaire par tous les documents de planification : **une adaptation de la norme de stationnement pour les habitants résidant dans la ville-centre s'impose.**

Pour sa part, **la Ville participera à cette évolution** :

- ▷ dans la gestion des places de stationnement dont elle est propriétaire et dans les projets d'urbanisation qu'elle mène ;
- ▷ en adaptant progressivement les tarifs pratiqués sur son propre domaine privé, ceci afin de rééquilibrer l'attractivité réelle entre les divers modes de transport en intégrant le coût effectif du stationnement en ville.

Parallèlement, la Ville demande à l'Etat :

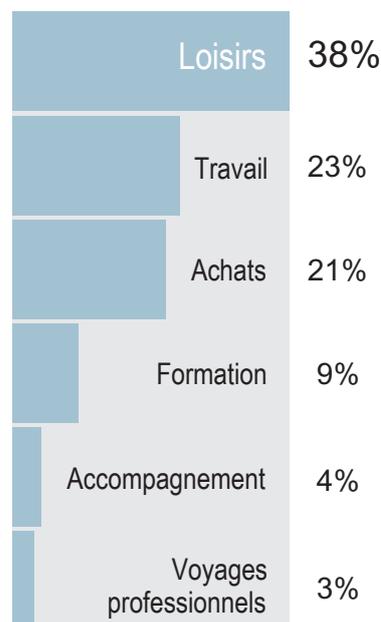
- ▷ l'adaptation du nouveau règlement sur le "stationnement habitants" pour reconnaître la valeur exemplaire de logements sans parking ou avec très peu de parkings, adaptés au milieu urbain dense et bien desservis par les transports publics et les mobilités douces ; et encourageant des mesures en faveur de l'auto-partage ;
- ▷ un soutien cantonal à des opérations-pilotes de construction de logements sans parkings, mais contribuant au renforcement des mobilités douces (notamment parkings vélos) ;
- ▷ une réactualisation des tarifs du stationnement habitant sur le domaine public (macaron), afin d'avoir plus de cohérence avec la politique tarifaire cantonale.

### c) Les transports publics

La structure du réseau des transports publics touche à ses limites d'efficacité. Sa géométrie radiale, articulée sur trois pôles d'échange principaux (Cornavin/Rive/Bel-Air) desservis par la plupart des lignes du réseau, est conçue pour éviter au maximum les ruptures de charges (changements de lignes).

Mais aujourd'hui, ce type de réseau est de moins en moins adapté à la demande de déplacements, de moins en moins motivée par le motif travail, mais de plus en plus par celui des achats et des loisirs. Les centres d'achat et les lieux de loisirs sont beaucoup moins concentrés en centre-ville et les déplacements pour ces motifs s'effectuent tout au long de la journée.

Cette structure radiale produit aussi des axes et des noeuds d'interface saturés, au fonctionnement complexe. Ainsi, le moindre incident se répercute sur l'ensemble de réseau («encolonnements» de tramways ou de bus, etc.).



**Fig. 29 : Répartition des motifs de déplacement, en % des déplacements, sur le canton de Genève entre 2000 et 2005**

Source : micro-recensement 2005, Direction générale de la mobilité

Malgré des investissements lourds (notamment lignes de tramway), les performances des transports publics plafonnent (offre insuffisante aux heures creuses, vitesse commerciale en baisse, lignes saturées aux heures de pointe) et certains quartiers restent mal desservis (petite ceinture). La part modale des transports publics en Ville gagne seulement 1% entre 2000 et 2005.

De même, le trafic ferroviaire entre Genève et Lausanne est aujourd'hui saturé. Les CFF envisagent de faire des extensions d'infrastructures à la gare Cornavin au prix d'un impact considérable sur les quartiers bordant la ligne ferroviaire. Paradoxalement, la gare CFF de l'aéroport est sous-utilisée, avec une configuration en « cul-de-sac ».

Enfin, la gare routière située depuis 50 ans au cœur de l'hypercentre est aujourd'hui bien éloignée des réseaux routiers primaires sensés assurer les flux de trafic routier régionaux et internationaux. Ses lignes de cars doivent circuler sur les axes les plus encombrés de la Ville. De plus, elle génère un trafic important au cœur de la zone urbaine la plus polluée.

### ► Proposer une restructuration du réseau de transport public autour de CEVA et du futur RER



**Fig. 30 : Proposition d'un nouveau concept de développement du réseau de transports publics** – Source : service d'urbanisme

La mise en service de l'infrastructure CEVA, annoncée à l'horizon 2014, changera fondamentalement la donne. La figure ci-dessus suggère les transformations que devraient impliquer sa mise en service. Le schéma radial de transports publics polarisé sur l'hypercentre, serait réorganisé autour de la première couronne urbaine. Certaines liaisons étant assurées par l'offre régionale RER, les gares et haltes CEVA s'imposeront comme des interfaces majeurs où devront converger le réseau urbain et le réseau régional. Le réseau urbain devra être modifié suite à l'introduction de deux nouvelles lignes (vers Onex-Bernex et vers Grand-Saconnex) pour être renforcé sur les lignes tangentiels. Le réseau régional devra être en partie redirigé vers les pôles CEVA pour plus d'intermodalité et de performance.

En ce qui concerne la gare routière, une étude de relocalisation de la gare routière devra être menée afin de faciliter son accessibilité et libérer tout ou partie du site actuel dans la perspective d'une requalification et valorisation de la place Dorcière.

Cofinancier des investissements et du fonctionnement des transports publics, la Ville de Genève souhaite participer activement à l'élaboration des prochains plans directeurs des transports publics, de façon à anticiper et coordonner les aménagements qui lui incomberont : notamment chantiers de canalisations en sous-sol, aménagements de surface de rues et de places, accessibilité d'équipements publics comme la Nouvelle Comédie, etc.

Ce plan de réorganisation devrait tenir compte des éléments suivants :

- ▷ vitesse commerciale des transports publics (priorité aux feux, sites propres supplémentaires) et respect des vitesses stipulées dans la loi sur les transports publics ;
- ▷ trolleybus (moins polluants) pouvant remplacer d'anciens bus, tout en révisant la loi pour que les câbles électriques puissent être directement accrochés sur les immeubles afin de se passer des mâts qui péjorent le paysage urbain ;
- ▷ niveau de l'offre assurée par les Mouettes ;
- ▷ études de réorganisation du réseau des transports publics en fonction de la mise en service des gares CEVA, prévue à l'horizon 2014 ; et par exemple, étudier les possibilités de rabattement des lignes A et 33 sur la gare des Eaux-Vives, F, V et Z sur la place des Nations... ;
- ▷ possibilités de concrétisation de premières étapes d'amélioration : notamment desserte du quartier universitaire d'Uni-Mail et du secteur Praille-Acacias-Vernets ;
- ▷ interfaces et axes : création d'une ou deux interfaces majeures supplémentaires afin de soulager les trois interfaces existantes et les axes principaux saturés ; rétablir les performances des transports publics ;
- ▷ renforcement de l'offre sur des lignes non diamétrales, répondant aux demandes de déplacements tangentiels ;
- ▷ renforcement de l'offre aux heures creuses (à l'échelle cantonale, 38% en moyenne des déplacements s'effectuent pour le motif «loisirs») ;
- ▷ amélioration de l'offre pour faciliter le transport des personnes en situation de mobilité réduite en reprenant les propositions du rapport « Genève, ville amie des aînés » et les recommandations du guide « un espace public pour tous » en créant par exemple des places réservées aux personnes âgées ou aux parents avec enfants dans les bus et trams, en adaptant la hauteur des automates...

### ► Favoriser l'intermodalité et la multimodalité

La Ville entend collaborer avec les acteurs concernés pour atteindre un transfert modal des modes individuels motorisés vers les transports publics et les modes doux. A cet effet, il ne suffit pas d'améliorer l'offre. Il s'agit également de faciliter l'utilisation des transports publics par les piétons et les cyclistes et d'encourager la population à se déplacer autrement qu'en transport individuel motorisé. L'intermodalité et la multimodalité constituent des solutions à soutenir et promouvoir.

L'intermodalité est l'utilisation de plusieurs modes de déplacement pour effectuer un trajet – rejoindre confortablement un arrêt de bus, trouver une place de stationnement abritée et sûre pour son vélo à la gare, prendre une voiture en auto-partage à l'arrivée du train, etc.

La multimodalité est l'utilisation de modes de transport variables selon le type de déplacement – le vélo pour tous les jours, une voiture en auto-partage pour transporter un objet encombrant, etc.

Le développement d'offres intermodales est l'un des grands leviers d'action pour escompter une évolution rapide des comportements de mobilité en ville. Pour ce faire, la Ville de Genève dispose d'un certain nombre de moyens d'intervention :

- ▷ création de stations vélos complètes (divers services) à toutes les gares CEVA, CFF, RER, P+R (voir fiche PL2 Gare des Eaux-Vives, Petite-Boissière) ;
- ▷ offre de parkings vélos couverts et sécurisés dans les haltes CEVA, RER et à proximité immédiate des grands générateurs de trafic ;
- ▷ offre suffisante et systématique de stationnement vélos aux pôles d'échange TPG (entre 10 et 50 places) ;
- ▷ offre en stationnement vélos sécurisé aux arrêts de transport en commun (au moins 2 arceaux vélos) ;
- ▷ amélioration des conditions faites aux piétons et aux cyclistes sur les trajets vers les gares CEVA et les arrêts de transport en commun ;
- ▷ amélioration de la qualité des espaces publics aux interfaces de transport ;
- ▷ stations d'auto-partage près des gares, octroi de places dévolues à l'auto-partage dans les parkings de la Gérance immobilière municipale et les parkings publics en ouvrage ;
- ▷ valorisation du site de co-voiturage créé par la Ville de Genève ;
- ▷ mise en place d'une offre de vélos en libre service fondée sur un partenariat public/associatif ou public/privé incluant les partenaires de l'économie sociale et solidaire ;
- ▷ promotion de l'intermodalité et de la multimodalité, notamment au travers des plans de mobilité d'entreprise.

## d) Les mobilités douces

### ► Renforcer les réseaux de mobilité douce

La Ville de Genève poursuit les efforts qu'elle a engagés ces dernières années en faveur de la mobilité douce, qui est depuis 2000 le premier mode de déplacement en Ville de Genève (46% des déplacements contre 39% en automobile).



**Fig. 31 : Piétons et cyclistes sur une traversée piétonne très fréquentée du quai du Mont-Blanc**  
Source : service d'urbanisme

La figure ci-dessous illustre les principes du concept « mobilité douce » du projet d'agglomération à l'échelle de la Ville de Genève. L'objectif est de relier le réseau urbain de mobilité douce avec celui de l'agglomération, mais aussi d'améliorer l'intermodalité entre le réseau de mobilité douce et celui des transports publics (voir point précédent).



**Fig. 32 : Concept du réseau de mobilité douce à l'horizon 2020 à l'échelle de l'agglomération**

Source : projet d'agglomération et service d'urbanisme

Dans l'hypercentre, l'objectif du plan directeur des chemins pour piétons est l'extension de l'aire à priorité piétonne et transport public validé par le Conseil Municipal, mais jusqu'ici refusé sur ce point par le Conseil d'Etat. L'hypercentre est connecté aux quartiers de la première couronne et à certaines gares ou haltes CEVA par des axes importants sur lesquels les mouvements doux sont à renforcer et sécuriser :

- le « U » de la rade ;
- l'axe Terrassière-Pictet-de-Rochemont vers la Gare des Eaux-Vives ;
- l'axe de la rue de Carouge ;
- l'axe place des Charmilles/Place des Nations ;
- un axe traversant les Pâquis ;
- l'axe Ecole-de-Médecine/Praille-Acacias-Vernets;
- le « croissant vert » entre Vernier et le secteur des Organisations Internationales le long de la voie CFF ;
- la pénétrante de verdure de la rive droite ;
- l'axe tangentiel entre la future halte de Châtelaine et la halte de Sécheron.

La Voie Verte d'agglomération relie la gare d'Annemasse à la future halte de Châtelaine par un itinéraire tangentiel et intercommunal. Elle fait le lien entre les réseaux de mobilité douce urbain et d'agglomération (voir fiche PL7).

#### ► Poursuivre les aménagements en faveur des piétons

Genève souhaite offrir à terme aux nombreux piétons (habitants de la ville ou de l'agglomération ou simples visiteurs) un hypercentre valorisé aux aménagements sécurisés, où il fait bon flâner et profiter des multiples activités.



**Fig. 33 : Rue de la Fontaine où les piétons aiment se balader**

Source : Documentation photographique

L'extension de l'aire à priorité piétonne et transports publics des rues basses, doit aller de pair avec une stratégie de valorisation et d'animation de l'espace public. Par exemple, l'installation d'un marché permanent à Rive (rue Pierre-Fatio) peut permettre d'offrir un atout supplémentaire et spécifique à l'hypercentre commerçant ainsi qu'une redistribution de l'espace en faveur des transports publics afin qu'ils gagnent en performance.

Pour poursuivre cet effort, la Ville va réviser son plan directeur des chemins pour piétons. Ce plan a valu à la Ville de Genève plusieurs récompenses et publications remarquées au plan européen. Cette démarche patiente est encore inachevée car bien des points sont encore améliorables pour les piétons. Etant donné l'enchevêtrement des compétences, des réalisations aussi modestes que la création d'un passage piéton réclament souvent des années de négociations avec l'Etat. D'autres aspects corollaires à la démarche seront encore à affirmer, notamment la prise en compte des personnes en situation de mobilité réduite. Cet objectif requiert en effet, pour être efficace, la convergence d'un ensemble de mesures dépendant de plusieurs acteurs (gestion soignée des seuils et des accès aux bus, réflexions sur la structure du réseau et des lignes, signalétique, éclairage, bancs et toilettes publiques, temps de passage aux feux, etc.).

En 2009, le plan directeur des chemins pour piétons sera mis à jour, sur la base des grands principes suivants :

- ▷ amélioration des conditions faites aux personnes en situation de mobilité réduite ; en prenant notamment en compte les travaux du groupe de travail interdépartemental (Département de la cohésion sociale et Département des constructions et de l'aménagement) sur la mise en oeuvre des résultats de l'enquête « Genève, ville amie des aînés » ;
- ▷ réaménagements des interfaces de transports publics, notamment les abords des gares CEVA et dans le cadre des projets liés aux secteurs de renouvellement urbain ;
- ▷ franchissements piétons d'emprises ferroviaires : passerelle-promenade de la Paix, autres à l'étude ;
- ▷ aménagement de la « Voie Verte d'agglomération » (voir fiche PL7) ;
- ▷ extension de l'aire à priorité piétonne et transports publics sur la rive droite (St-Gervais) et sur la rive gauche (Pierre-Fatio) (voir carte espaces publics et fiche PL8) ;
- ▷ mise en œuvre de zones piétonnes et de rencontre dans les quartiers ;
- ▷ utilisation de l'outil du plan localisé de cheminement piétonnier, afin de débloquent des situations en permettant une démarche d'expropriation pour cause d'utilité publique (voir fiche A5) ;
- ▷ promotion de la marche dans les écoles (« Permis Piétons», « Petit Plan Piétons ») ;
- ▷ promotion des mobilités douces au travers de manifestations ;
- ▷ communication sur les aménagements réalisés ;
- ▷ poursuite des aménagements de sécurisation.

### ► Poursuivre les aménagements en faveur des cyclistes

La Ville continue à mettre en œuvre l'image directrice du réseau cyclable (2004) qui prévoit la réalisation de 125 km de pistes et voies cyclables (80 km sont réalisés). Environ 60% des rues de la ville de Genève sont équipées en bande ou piste cyclable. Une nouvelle étape de réalisation est en cours, grâce au crédit destiné à la promotion du vélo voté en 2006, qui portera le taux de réalisation de 60 à 70%. Trois nouvelles étapes de crédit sont prévues.



**Fig. 34 : Aménagements cyclables sur l'avenue de France**  
Source : Documentation photographique

Chaque extension du réseau cyclable nécessite une autorisation de l'Eat. Les tronçons restant à équiper se situent bien souvent sur des axes primaires ou secondaires du réseau routier, où la coexistence des vélos et des autres modes est la plus délicate à assurer. Ces projets sont pourtant nécessaires afin de compléter le réseau cyclable, le sécuriser et garantir son attractivité. La carte suivante met en valeur les liaisons prioritaires à compléter : « U » cyclable de la rade, Pictet-de-Rochemont/Terrassière vers la gare des Eaux-Vives, Terrassière-Rotisserie vers Bel-Air, liens avec Praille-Acacias-Vernets, axe tangentiel Châtelaine-Secteur des Organisations Internationales, Voie Verte d'agglomération, « croissant vert » rive droite le long des voies ferrées, passerelle Sécheron.

Le plan directeur communal Genève 2020 prévoit :

- l'achèvement d'un réseau cyclable fonctionnel continu ;
- le projet de Voie Verte d'agglomération pour piétons et cyclistes (voir fiche PL7) ;
- le franchissement de dénivellations à vélo par des moyens mécaniques ou de simples gouttières le long des escaliers ;
- une offre de vélos en libre service fondé sur un partenariat public/associatif ou public/privé incluant les partenaires de l'économie sociale et solidaire (cf. projet de motion du Conseil municipal M-600) ;
- l'inscription, dans les règlements des plans localisés de quartier, d'une obligation de prévoir des places de stationnement vélos en surface et couvertes (taux à définir) ;
- la mise en place de 100 couverts à vélos à localiser à proximité des grands générateurs de trafic ;
- le subventionnement à l'achat par les habitants de vélos classiques ou à assistance électrique ;
- de promouvoir les vélos à assistance électrique ;
- de prévoir selon les besoins des infrastructures pour le stationnement et la recharge des vélos à assistance électrique ;
- en lien avec la suppression des cases deux-roues motorisés situées sur les trottoirs et les places, la création selon les besoins d'espaces pour le stationnement des vélos ;
- la promotion du vélo par l'organisation d'événements, de campagnes de sensibilisation et d'information sur les aménagements réalisés ;
- l'autorisation, au cas par cas, de la circulation des cycles dans les parcs avec des aménagements légers qui permettent d'assurer la sécurité des autres usagers et la préservation paysagère des parcs.

## e) Le fret urbain

### ► Optimiser le fonctionnement et le stationnement du fret urbain

En matière de fret urbain, malgré une demande croissante, il apparaît que la multiplication de cases de livraison n'est pas la solution aux problèmes rencontrés par les livreurs. Les cases de livraison sont souvent occupées par des voitures «ventouses», obligeant les livreurs à des parcours inutiles. Comme le montre l'illustration ci-dessous, les livraisons sont couramment effectuées sur les trottoirs, les bandes cyclables ou les couloirs de transports publics, gênant la progression des piétons, cyclistes et bus. Lorsque les zones piétonnes deviennent très encombrées aux heures de livraison, elles perdent en qualité et en attractivité.



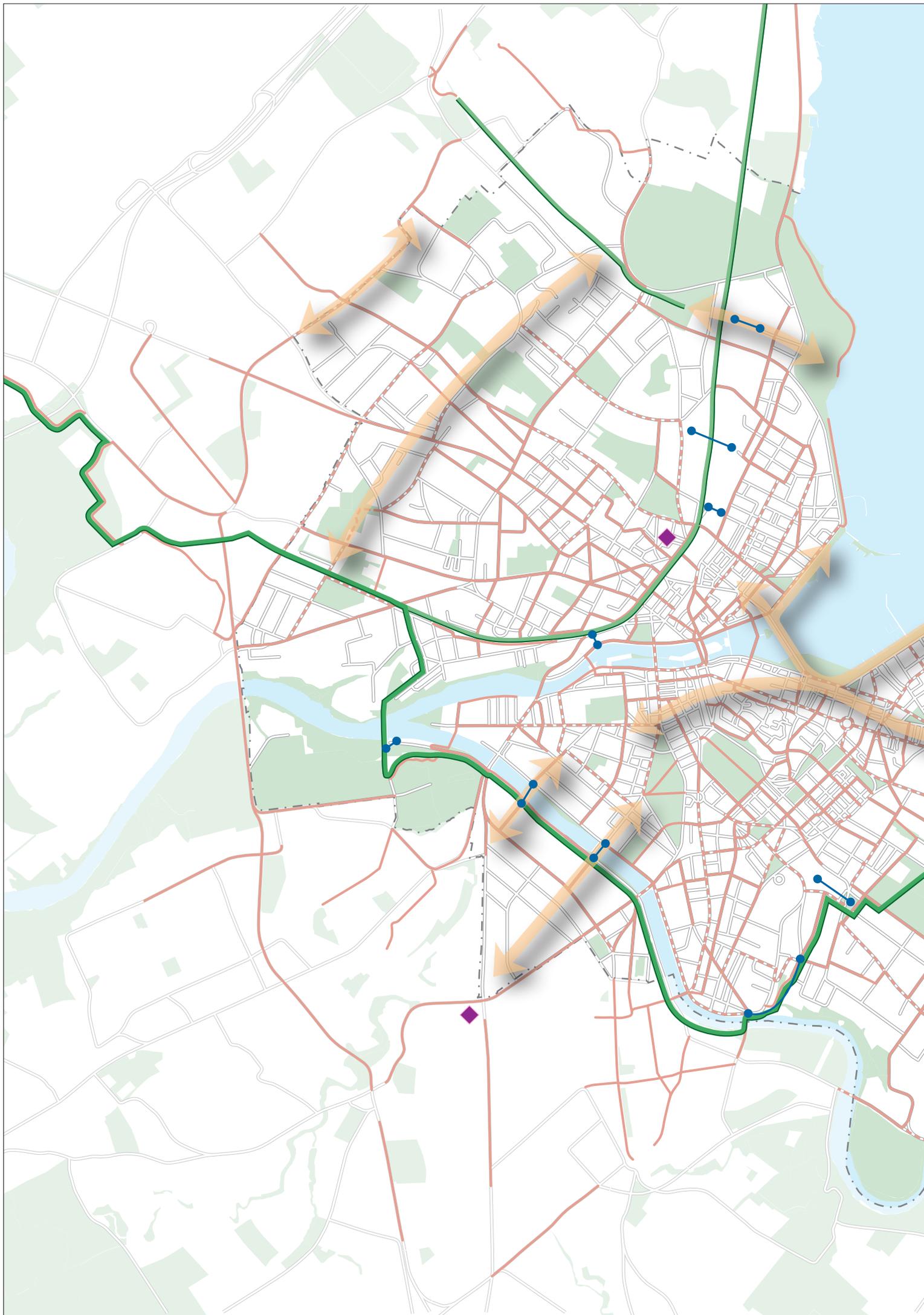
**Fig. 35 : Livraison effectuée sur la bande cyclable**

Source : service d'urbanisme

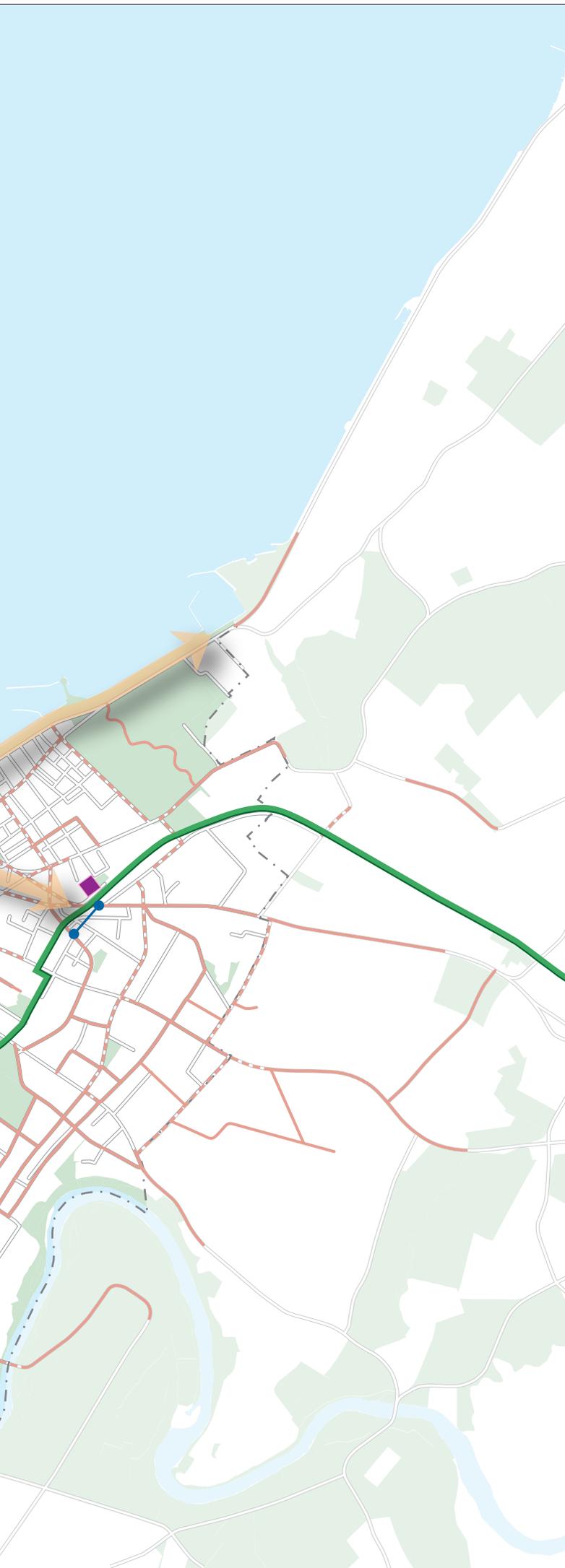
La Ville souhaite :

- ouvrir une réflexion sur ce thème avec l'Etat et les commerçants, afin de mieux organiser les livraisons en explorant de nouvelles pistes : instauration d'un macaron réservé aux livraisons, renforcement des contrôles sur les cases interdites au parcage, livraisons par tramway à l'exemple de la ville de Vienne ;
- encourager la livraison à domicile (notamment pour les personnes à mobilité réduite voir proposition du « label Senior » dans le rapport « Genève, ville amie des aînés » en utilisant des modes de transport non polluants.

**Réseau cyclable**



## Réseau cyclable



Liaisons cyclables à compléter



Voie verte d'agglomération et prolongements à mettre en valeur



Passerelle ou franchissement dénivelé à aménager ou compléter



Réseau cyclable aménagé / voté



Vélostation



Zones: de verdure, de bois et forêts, sportives et agricoles





## 2.3 Stratégie de l'espace public

L'espace public est **l'ensemble des lieux accessibles, utilisables et perçus par le public**. Cette composante de la ville, imprégnée par l'histoire, se décline en espaces minéraux ou verts, en places, rues, parcs, mails, squares, plages, trottoirs et avenues, qui forment un univers riche, prestigieux ou familier. La Ville de Genève est propriétaire de son « domaine public », mais « l'espace public » est également modelé par des éléments de propriété privée. L'espace public est enfin un lieu social, support d'urbanité, où se fédèrent différentes fonctions et différentes catégories de la population.

La démarche de conception et d'aménagement de l'espace public vise à intégrer diverses fonctionnalités et dynamiques territoriales. Elle se fonde sur une logique de transversalité entre les différents acteurs qui œuvrent à la valorisation et la fabrication de la ville. La stratégie de la Ville de Genève vise prioritairement à offrir aux habitants des espaces publics adaptés aux pratiques sociales et au caractère du territoire.

### L'espace public

La stratégie exprimée dans ce chapitre est à compléter par celles du Plan Lumière et du concept de mobilier urbain (fiches A2, A3 et documents en annexe).

La conception des espaces publics doit intégrer plusieurs échelles (quartier, ville et agglomération) et harmoniser plusieurs temporalités. Sa mise en œuvre, sa gestion, son entretien regroupent un grand nombre d'acteurs, c'est pourquoi il est nécessaire d'identifier les lignes directrices d'aménagement dans un schéma d'ensemble cohérent qui tienne compte des aspects patrimoniaux, sociaux, environnementaux, économiques et fonctionnels. Le rôle de l'espace public ne se limite pas seulement à un rôle fonctionnel de passage ou de regroupement mais possède de multiples rôles qui trouvent leurs expressions dans les priorités 4, 5, 7, à savoir :

**Un rôle social :** l'aménagement d'espaces collectifs de proximité (espaces de loisir et de détente, aires de jeux, places, squares, zones de rencontre, plantages, etc.) contribue à l'amélioration de la qualité de vie des habitants et reflète le vécu social. L'appropriation et le partage des espaces publics sont garants de la cohésion sociale et sont porteurs de civilité, de convivialité et de sécurité. La Ville revendique une conception participative pour ces espaces.

**Un rôle d'animation :** l'animation de la ville dépend de la qualité des aménagements de l'espace public, mais aussi de l'affectation des rez-de-chaussée. La Ville de Genève souhaite conforter les centralités existantes, améliorer leur accessibilité et leur lisibilité et assurer leur vitalité économique et sociale (éclairage, mobilier, revêtement de sol, ...).

**Un rôle identitaire :** en tant que « faire valoir » du cadre naturel et construit, les espaces publics participent à la mise en scène et à l'esthétique de la ville. Comme l'architecture des bâtiments, les espaces publics portent l'image de Genève et participent à sa représentation à travers le monde. Les parcs, les rives du Rhône, de l'Arve et du Lac, les rues, les avenues, les places et les boulevards urbains sont autant de permanences caractéristiques du paysage, qui témoignent d'une particularité géographique, d'une histoire propre à Genève.

**Un rôle de structure :** le réseau des espaces publics accompagne, précède et sous-tend la fabrication et le renouvellement de la ville. Cette armature garantit la pérennité de l'organisation urbaine, en accompagnant ses évolutions ou ses transformations.

La reconquête des espaces publics ne peut se faire qu'avec une volonté politique qui offre les moyens financiers et humains de sa réalisation. La formation du personnel permet d'assurer une mise en œuvre conforme aux

principes du développement durable, par exemple en termes de gestion, d'entretien ou de choix de matériaux, pour garantir des objectifs comme la perméabilité des sols, la biodiversité, etc.

Les moyens financiers à disposition pour aménager les espaces publics sont limités. Une part conséquente des investissements prévus concerne l'aménagement des espaces publics autour des gares et haltes CEVA ainsi que les aménagements autour de la ligne de tramway Onex-Cornavin-Bernex (TCOB). A cela il faut ajouter le budget destiné à l'entretien et au renouvellement des aménagements existants. Pour les nouveaux projets découlant de la stratégie ci-dessous, il s'agira de les prioriser et de les traduire dans un plan d'actions.

Du centre historique aux limites de la commune, l'aménagement de l'espace public s'insère dans des contextes différents. L'espace public est conçu de cas en cas selon les caractéristiques du lieu d'intervention. En résumé, la stratégie de l'espace public du plan directeur vise à :

a) Dans **le centre historique** et touristique

- ▶ préserver l'animation et l'attrait touristique de la ville (voir priorité 7) ;
- ▶ consolider et créer la continuité du réseau des espaces publics (voir priorité 7).

b) Dans **les quartiers** :

- ▶ préserver le cadre de vie (voir priorité 7) ;
- ▶ multiplier les partenariats public/privé (voir priorité 8).

c) Dans **les secteurs de renouvellement urbain** :

- ▶ saisir les opportunités de production et de requalification des espaces publics (voir priorité 7).

d) **A l'échelle de la ville** :

- ▶ consolider la continuité du réseau des espaces publics (voir priorité 7) ;
- ▶ renouveler l'image de la ville (voir priorité 7) ;
- ▶ préserver l'animation et l'attrait touristique de la ville (voir priorité 7) ;
- ▶ valoriser les rives lacustres et fluviales et multiplier les accès à l'eau (voir priorité 7) ;
- ▶ renforcer les continuités des espaces verts et garantir leur accessibilité (voir priorité 7) ;
- ▶ valoriser les espaces publics par le Plan Lumière.

## a) Le centre historique et touristique

Le centre historique de la ville, composé de la Vieille-Ville, du quartier Saint-Gervais et de la ceinture fazyste, concentre un très grand nombre d'espaces et d'équipements majeurs, déterminants pour l'image de Genève. Il s'agit d'orienter l'aménagement de ces pôles emblématiques à l'échelle de l'agglomération entière, en valorisant et en renouvelant leurs atouts. Ces projets d'aménagement nécessitent des événements déclencheurs tels que le chantier du TCOB.

A cet effet, la stratégie de la Ville vise à :

### ▶ Préserver l'animation et l'attrait touristique de la ville :

- ▶ valoriser les espaces publics notamment en fonction de la réorganisation des transports publics (projet de tramway, rond-point de Rive, place de Grenus, place Saint-Gervais) ;
- ▶ mettre en valeur les places publiques existantes, en lien avec le Plan Lumière (Fiche A3) ;
- ▶ soutenir la création d'un marché public permanent sur la rue Pierre-Fatio (voir fiche PL8 et chapitre 2.2 d) ;
- ▶ limiter l'accessibilité des voitures à la Vieille-Ville ;
- ▶ valoriser les espaces verts de la ceinture fazyste présentant un intérêt patrimonial et structurant avéré ;

- ▷ préserver l'animation des rues en maintenant des locaux aux rez-de-chaussée, accessibles au public et une mixité d'affectation (voir PUS) ;
- ▷ intégrer les rives lacustres à la valorisation et à l'animation du centre historique. Les halles de l'île et l'île Rousseau présentent par exemple un potentiel d'animation peu exploité.



**Fig. 36 : Terrasses animées de la Place du Bourg-de-Four, ruelles étroites de la Vieille-Ville** – Source : service d'urbanisme

#### ► **Consolider et créer la continuité du réseau des espaces publics**

- ▷ poursuivre l'extension progressive de la piétonnisation et requalifier l'espace public en conséquence (Vieille-Ville, rues basses, rue Pierre-Fatio, Saint-Gervais) (voir fiche PL8) ;
- ▷ développer et consolider la continuité des liaisons piétonnes entre la ville historique et les quartiers limitrophes ;
- ▷ réserver des échappées visuelles (par exemple sur le jet d'eau).

#### **b) Les quartiers :**

Le réseau des espaces publics présente par ailleurs certaines discontinuités importantes (par exemple barrières topographiques, voies ferrées ou grands axes routiers) dont le franchissement constitue un enjeu important.

La Ville souhaite intensifier la densification de plusieurs secteurs situés en zone de développement (voir chapitre 2.1.b). La prise en compte des critères d'usage et de qualité des espaces publics est un corollaire indispensable à cette démarche de densification, dans le but d'améliorer le cadre de vie et le lien social. La mobilisation d'un savoir-faire en matière d'aménagement est essentielle pour maîtriser les effets négatifs usuellement associés aux fortes densités.

Dans les quartiers centraux, il s'agit d'améliorer la qualité de vie de tissus densément bâtis en travaillant avec les habitants sur des projets propres à améliorer la vie quotidienne (voir par exemple contrats de quartier Grottes et Saint-Gervais, fiche A1).

L'action de la Ville peut également porter sur des parcelles privées. Pour les projets engageant une surface de terrain supérieure à 1000 m<sup>2</sup>, le plan d'utilisation du sol (PUS) permet d'imposer un taux d'espaces verts compris entre 35 et 40 %, selon le secteur d'implantation du projet.

Le PUS impose par ailleurs un taux de 50 % d'espace vert dans les projets engageant des terrains d'une superficie supérieure à 2000 m<sup>2</sup>.

**Fig. 37 : Des installations éphémères pour valoriser et animer l'espace public dans le cadre de la manifestation « Les yeux de la ville »** – Source : service d'aménagement urbain et de la mobilité



### ► Préserver le cadre de vie

- ▷ encourager la proximité et la convivialité en diversifiant les usages de l'espace public : plantages, aires de jeux, zones de rencontre;
- ▷ prendre en compte les enfants et les personnes en situation de mobilité réduite (personnes âgées, handicapées...) parmi les usagers des espaces publics. Concevoir les projets en tenant compte des propositions du rapport « Genève, Ville amie des aînés » et du guide « un espace public pour tous, guide pour une planification cohérente » ;
- ▷ préserver et valoriser les espaces libres existants et créer de nouveaux espaces d'agrément, en particulier dans les secteurs à dominante minérale (voir plan «Maillage vert »), en mettant en valeur les particularités propres à chaque lieu d'intervention ;
- ▷ garantir l'accessibilité et la perméabilité des espaces ouverts situés dans les quartiers d'urbanisation récente et dans les quartiers avec présence marquée d'espaces verts (voir priorité 4) ;
- ▷ associer des projets de modération de trafic à une approche sociale et esthétique des espaces publics ;
- ▷ saisir les opportunités offertes par la création et l'existence des zones 30 km/h. pour récupérer de l'espace au profit des habitants et intégrer des aménagements paysagers (Cf. PR-172, relative à l'aménagement des zones 30km/h);
- ▷ maintenir la qualité des espaces publics existants en se dotant des moyens financiers et humains nécessaires pour une gestion et un entretien adaptés aux nouvelles techniques et aux nouveaux matériaux conformes aux principes du développement durable ;
- ▷ transformer certaines terrasses saisonnières en installations permanentes ;
- ▷ préserver l'animation des rues principales des quartiers (voir plan « Espace public») en maintenant des locaux accessibles au public ;
- ▷ promouvoir l'affectation temporaire de rues : par exemple aux enfants le mercredi ou à des marchés le samedi, en particulier dans les secteurs à dominante minérale (voir plan «Maillage vert»).
- ▷ Stimuler la création d'espaces verts sur terrains privés, en utilisant notamment les dispositions du plan d'utilisation du sol (PUS).

### ► Multiplier les partenariats public/privé

- ▷ promouvoir le modèle participatif et impliquer les habitants à travers leur expertise de l'espace vécu ;
- ▷ encourager les partenariats public/privé pour produire de l'espace public (comme par exemple projet de transformation du bâtiment de Allianz au Bouchet, le parc Hentsch, la passerelle H. Wilsdorf) ;
- ▷ exploiter les opportunités de création d'espaces d'agrément et de micro-aménagements, notamment en négociant avec les opérateurs immobiliers des compensations en espace libre pour des projets de densification, en particulier de surélévation (ex. projet à la rue Cramer) ;
- ▷ utiliser les outils de planification (plan directeur de quartier, plan localisé de quartier,...) pour la définition et la mise en œuvre de projets d'espace public.



**Fig. 38 : L'animation pour tous dans la rue du Beulet**  
– Source : service d'urbanisme



**Fig. 39 : La modération de trafic offre l'occasion de requalifier l'espace public en faveur des piétons**  
– Source : documentation photographique

► **Préserver le cadre de vie**

**c) Les secteurs de renouvellement urbain**

Sur un territoire presque entièrement construit, la Ville de Genève ne dispose que de rares opportunités pour créer de nouveaux espaces publics significatifs. L'actualité des grands projets liés aux gares CEVA et aux lignes de tramway constitue l'occasion de revaloriser des espaces publics au service d'une amélioration de la qualité de vie en ville.

La création de nouveaux pôles régionaux de transports dans les secteurs de renouvellement urbain implique une nouvelle définition, plus affirmée, des espaces publics.

Lieux de projet : gare des Eaux-Vives, secteur Praille-Acacias-Vernet, Jonction, Montbrillant-Sécheron, Aire-Ain, Petite-Boissière.

L'imbrication nécessaire des processus de planification des espaces libres et construits et la capacité du vide à structurer l'organisation des constructions sont propres à toute création urbaine ou territoriale (par exemple plan de reconstruction du secteur des fortifications à Genève au XIXe siècle, ou dernières réalisations françaises à l'île de Nantes). L'acte fondateur d'une planification territoriale est la répartition du sol entre les surfaces constructibles et celles destinées aux espaces publics.

Dans la planification des nouvelles centralités urbaines, la Ville souhaite que la conception des espaces publics soit intégrée en amont de la planification directrice, pour servir d'armature à la densification et structurer le développement urbain.

► **Saisir les opportunités de production et de requalification des espaces publics**

- ▷ encourager le partenariat public/privé pour produire des places et des parcs en négociant avec les opérateurs immobiliers des compensations en espace libre pour des projets de densification créant de la plus-value foncière ;
- ▷ saisir les opportunités de projets de grands équipements pour créer des espaces publics majeurs ;
- ▷ offrir un espace public sécurisé et accessible à tous afin d'encourager la mobilité douce (Voie Verte d'agglomération, piste cyclable, zone piétonne) ;
- ▷ augmenter la surface des espaces publics en redimensionnant la chaussée en faveur de la mobilité douce ;
- ▷ consolider la continuité des espaces publics en reliant les nouvelles centralités urbaines avec les quartiers environnants.

## d) A l'échelle de la Ville

A l'échelle de la ville, l'ancien centre, autrefois unique et circonscrit évolue vers un système de mise en réseau de plusieurs autres quartiers. A l'échelle de l'agglomération, il s'agit de mettre en place un nouveau « cœur » ancré sur les polarités existantes (centre-ville, rade, gare, Nations) et sur les secteurs de renouvellement urbain.

### ► Consolider la continuité du réseau des espaces publics

Le patrimoine architectural ancien et contemporain, les éléments naturels, les pôles d'activités existants et à venir ainsi que les grands équipements s'inscrivent dans un réseau d'espaces publics.



**Fig. 40 : Située entre le centre historique et la rade, la rue Pierre Fatio, présente un potentiel de liaisons majeures**

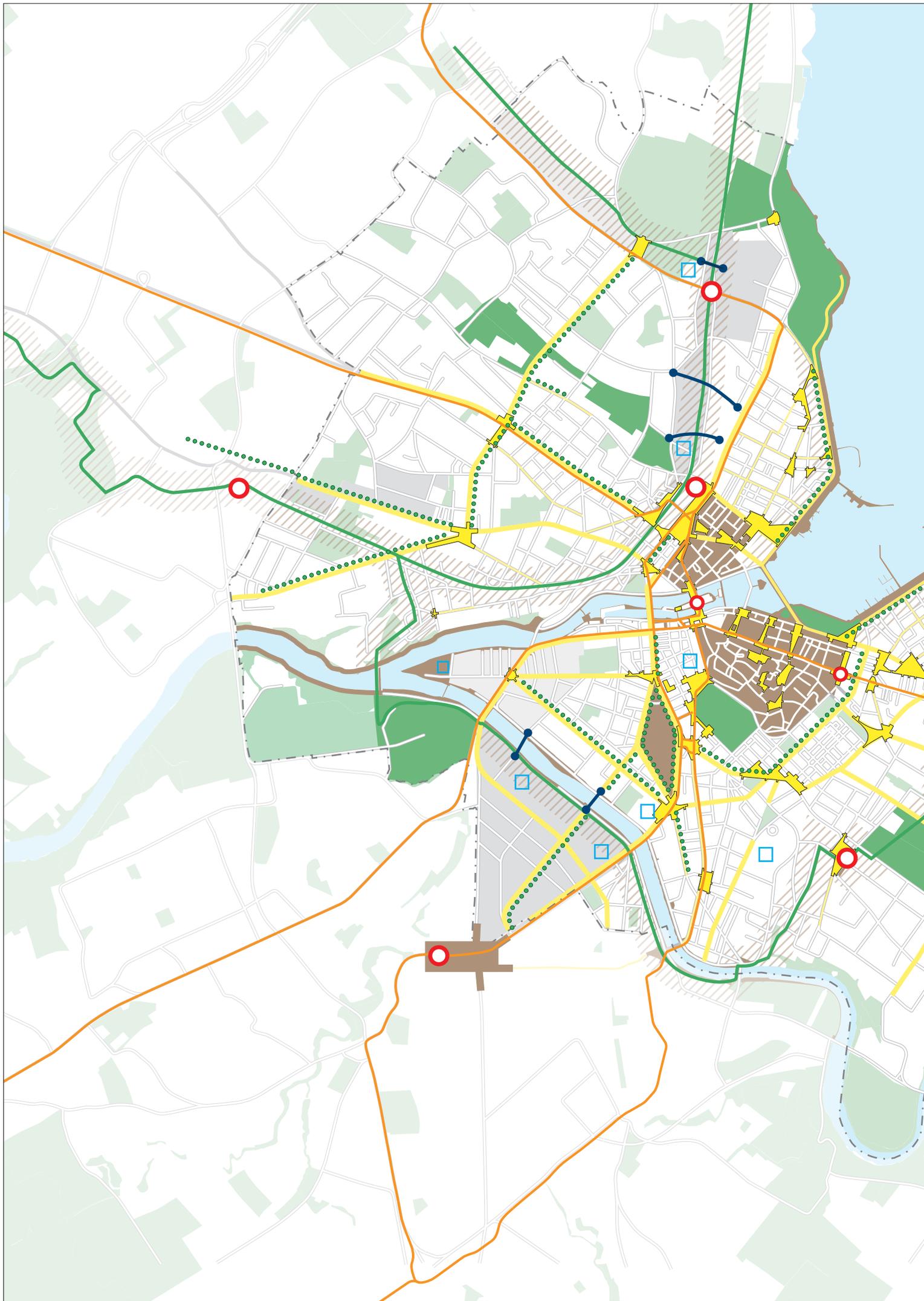
Source : service d'urbanisme

L'urbanisme du XIX<sup>ème</sup> siècle a légué plusieurs places, boulevards plantés et parcs structurants à l'échelle de la ville. La ceinture fazyste, la Promenade des Lavandières, le Pont des Bergues et l'Île Rousseau sont les éléments construits qui portent la continuité de parcours. La Ville entend poursuivre dans cette voie en créant de nouvelles places, des boulevards plantés et des réseaux de mobilité douce comme la Voie Verte d'agglomération. Inscrits dans une vision d'ensemble, ces projets consolident l'armature des espaces publics, constituent des éléments de repère et contribuent à l'unité du paysage urbain.

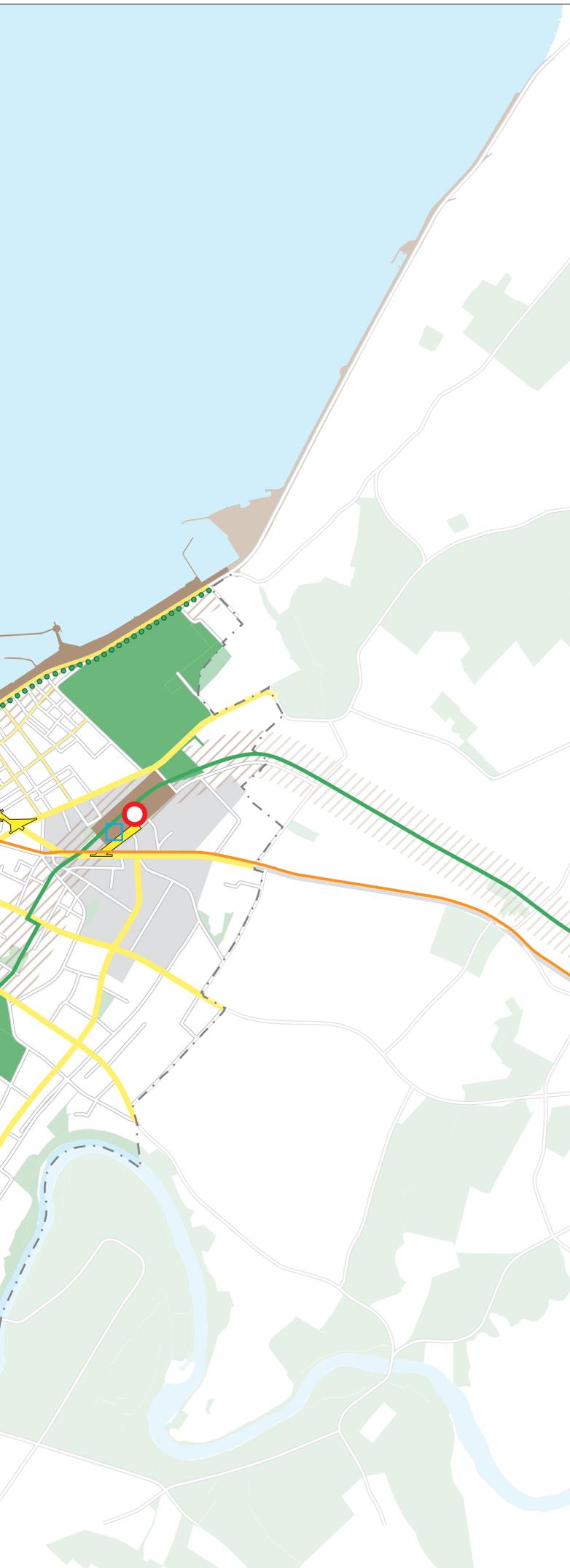
La Ville préconise une stratégie de consolidation des continuités des espaces publics traduite notamment à travers les mesures suivantes :

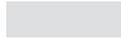
- ▷ relier les différentes entités urbaines comme le centre-ville, les secteurs de renouvellement urbain et les quartiers d'habitation par des boulevards plantés (voir plan « Maillage vert ») ;
- ▷ garantir la cohérence des espaces publics par l'élaboration de plans de coordination ; les projets déjà engagés et ceux en devenir seront consignés sur un plan d'ensemble ;
- ▷ aménager des continuités de parcours le long des axes routiers (avenue d'Aire, plantations, larges trottoirs, traversées facilitées, etc.) ;
- ▷ utiliser le Plan Lumière pour mettre en valeur les continuités urbaines ; veiller à la cohérence entre projets d'éclairage privés et publics (voir fiche A3) ;
- ▷ contribuer au maintien et au renforcement de l'animation et la diversité urbaine : arcades commerciales, terrasses, équipements, divers modes de transport et de stationnement, sur les boulevards urbains et dans les rues principales de quartier (voir plan « Espaces publics ») ;
- ▷ intégrer les rives lacustres et fluviales dans le réseau des espaces publics.

**Espaces publics**



## Espaces publics



-  Espaces publics majeurs
-  Secteur de renouvellement urbain (lieu de production de nouveaux espaces publics)
-  Place publique
-  Parc urbain majeur
-  Renforcement des boulevards plantés structurants
-  Réseau principal de boulevards urbains
-  Rue principale des quartiers centraux (animation urbaine et commerciale)
-  Voie verte d'agglomération et prolongements
-  Passerelle projetée
-  Tram (horizon 2020)
-  Pôle intermodal / à développer
-  Grand Equipement
-  Zones: de verdure, de bois et forêts, sportives et agricoles





- ▷ concevoir les franchissements d'obstacles tels que les voies de chemin de fer, l'Arve, le Rhône ;
- ▷ réaliser la Voie Verte d'agglomération : Voir Fiche PL 7 ; la Voie Verte favorisera la continuité du réseau des espaces publics, mettra en relation les équipements publics et constituera de fait un espace public majeur ;
- ▷ étendre la Voie Verte d'agglomération à un réseau de voies vertes sur le territoire communal : projet de parcours rive droite longeant les voies ferrées partant des voies de Saint-Jean, en passant par Malatrex, Cornavin, Montbrillant, la place des Nations et Pregny, à intégrer dans le contrat de quartier de Saint-Gervais ; projet de voie verte et promenades du PAC Jardin des Nations.

#### ► **Renouveler l'image de la ville**

- ▷ mettre en valeur le patrimoine architectural et naturel ;
- ▷ restituer la valeur paysagère et emblématique des lieux urbains majeurs notamment la place de Neuve, place Longemalle, Plainpalais, place de la Fusterie, la rade, les rives ;
- ▷ introduire une ambition paysagère et d'usage des places situées au-delà du centre historique, notamment la place des Charmilles, place des Eaux-Vives ;
- ▷ orienter l'action municipale sur la base de diagnostics paysagers incluant notamment une analyse de l'existant, des permanences historiques et échappées visuelles, des connexions et usages, etc. ;
- ▷ renouveler les espaces verts en lien avec leurs histoires et usages (voir fiche A8b).

#### ► **Préserver l'animation et l'attrait touristique de la ville**

- ▷ mettre en œuvre l'extension de l'aire à priorité piétonne et transports publics du centre-ville ;
- ▷ mener une réflexion sur les sites adaptés à l'accueil de fêtes et manifestations de grande envergure ;
- ▷ créer de nouveaux espaces publics dévolus aux loisirs et à la détente ;
- ▷ réaliser la Voie Verte d'agglomération comme un « parc linéaire » contribuant à l'attrait touristique de la ville et de la région.

#### ► **Valoriser les espaces publics par le biais du Plan Lumière**

Le Plan Lumière de la Ville de Genève a notamment pour but de rendre la ville vivante et attractive. Il participe par ailleurs aux qualités de confort des espaces publics (voir fiche A3).

- ▷ mettre en œuvre le Plan Lumière ;
- ▷ assurer la cohérence des projets d'éclairage publics et privés.

► **Valoriser les rives et multiplier les accès à l'eau**

Le Lac, le Rhône, les rivières et les nants font la particularité de Genève : il s'agit de tirer parti de cette situation géographique exceptionnelle. En priorité, les aménagements permettant au public de profiter des bords de l'eau sont à renforcer (voir fiche PL6 Rade-Rives). Il s'agit :

- dans **l'espace riverain** (voir carte « Rade et Rives »), intégrer la présence de l'eau dans la réflexion d'aménagement des espaces publics et de construction des bâtiments ; mettre en relation l'espace riverain avec les berges et les quais en sécurisant et multipliant les franchissements des axes routiers ;
- créer et conserver les ouvertures sur le paysage et réserver des **échappées visuelles** (voir carte « Rade et Rives »).



**Fig.41 : Echappées visuelles donnant sur le lac, mise en scène des rives lacustres...**

Genève ne manque pas d'occasions de tirer profit de cette situation géographique exceptionnelle – Source : service d'urbanisme

- élaborer un schéma directeur de la rade permettant de mettre globalement et durablement en valeur le patrimoine de la rade ;
- développer une collaboration avec les services de l'Etat de Genève afin de construire une vision commune des potentiels d'aménagement des rives lacustres et fluviales ;
- multiplier les accès à l'eau et les aires de détente en intégrant les enjeux de paysage et de biodiversité, notamment par la création d'une plage publique à la Perle du Lac et par l'extension de Baby-Plage jusqu'à la Nautique (voir carte « Rade et Rives ») :



**Fig. 42 : La barge le long du Rhône**

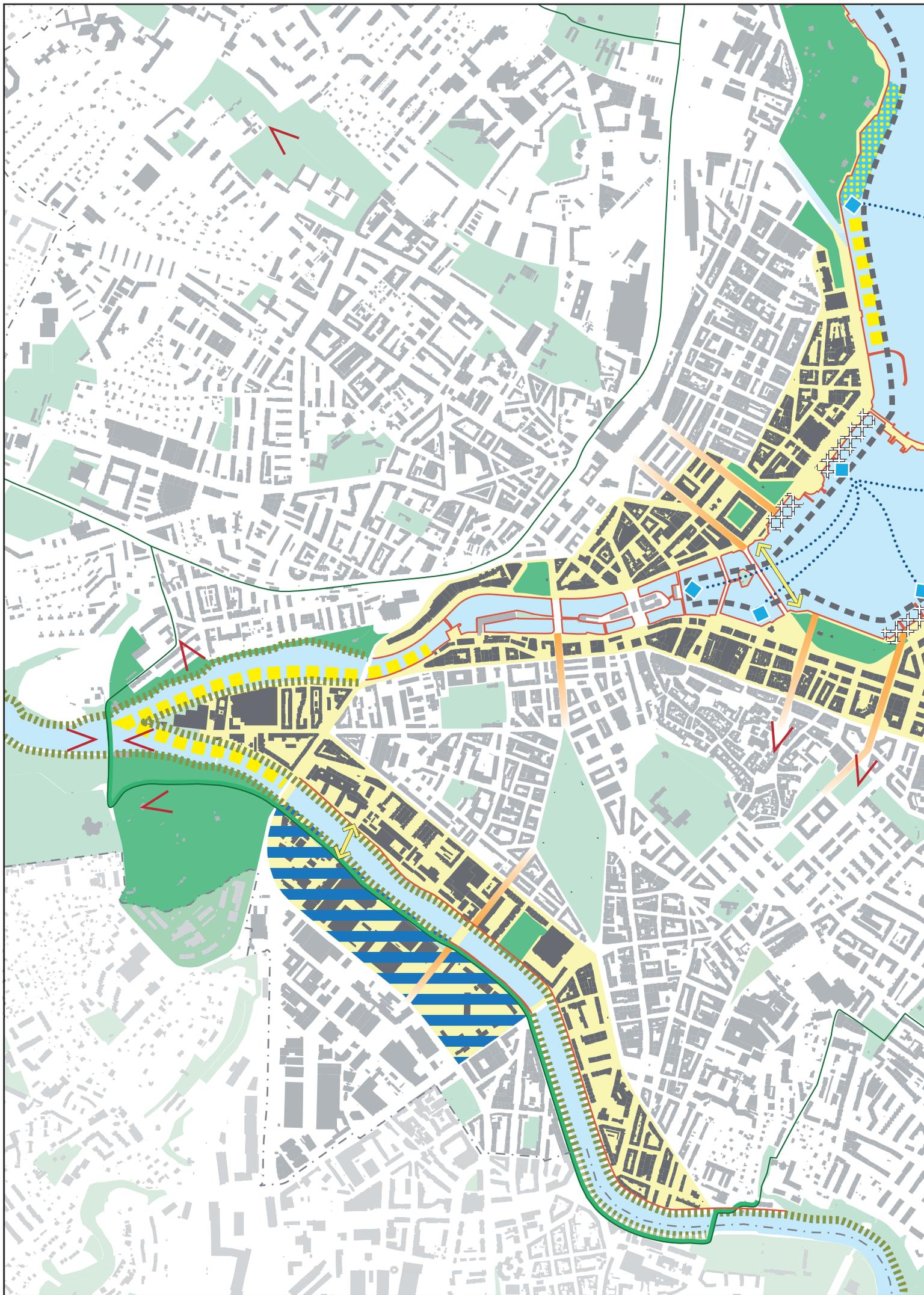
Source : service d'urbanisme



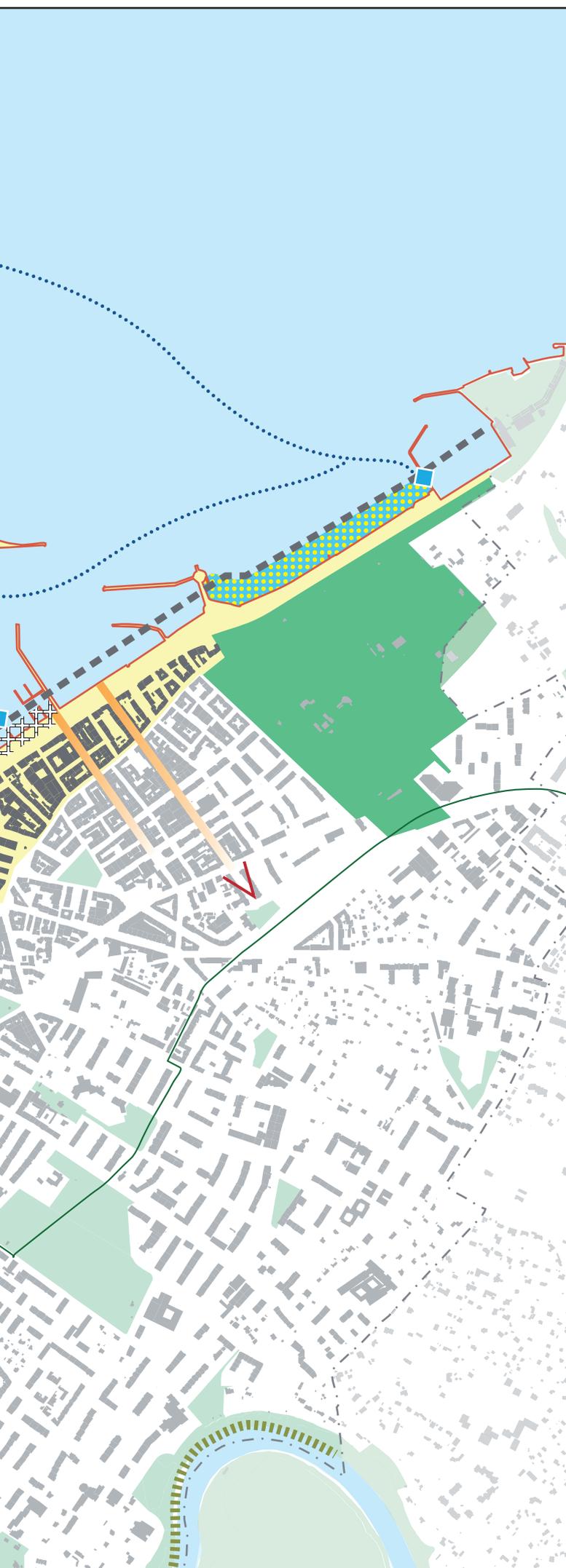
**Fig. 43 : Le "quai" des Vernets**

Source : service d'urbanisme

**Rade et rives**



## Rade et rives



-  Espace riverain
-  Liaison renforcée entre eau et tissu urbain
-  Espace de baignade
-  Aire de détente à aménager
-  Valorisation de l'espace
-  Projet "Rive bleue" (PAV)
-  Quais ("Fil du Rhône")
-  Berges (zones de préservation des qualités naturelles et biologiques du site)
-  Schéma directeur de la Rade
-  Echappée visuelle
-  Parc en bordure de rive
-  Zones: de verdure, de bois et forêts, sportives et agricoles
-  Mouettes genevoises
-  Débarcadère
-  Voie verte d'agglomération et prolongements
-  Liaison mobilité douce



1 : 25'000



- ▷ mener une réflexion d'ensemble avec l'Etat sur les conflits d'usage (voir carte « Rade et Rives ») et la gestion des sites situés dans les secteurs encore préservés et peu construits présentant un intérêt écologique et environnemental ;



**Fig. 44 : Promenade des lavandières, Quai Turretini,... des aires de détente très prisées des habitants et des visiteurs**  
Source : service d'urbanisme

- ▷ poursuivre la réalisation des projets du Fil du Rhône (prix Wakker 2000) : « De l'environnement totalement construit aux rives entièrement arborisées en aval, l'espace du fleuve par ses dimensions et la diversité des situations qu'il traverse représente un enjeu d'importance pour l'amélioration de la qualité des espaces publics ; le réaménagement des bords du Rhône pourrait faire de ce site l'égal des parcs urbains : un espace public ouvert dans la ville » Julien Descombes, Le fil du Rhône, Ville de Genève, 1995 ;
- ▷ améliorer l'identification et la continuité des parcours des rives du Lac, du Rhône et de l'Arve. Intégrer les rives de l'Arve à l'aménagement du parcours de la Voie Verte d'agglomération ;
- ▷ créer des aires de détente en relation directe avec l'eau (emmarchements) en amont de la jetée des Pâquis, sur le quai des Vernets et le quai Ansermet (voir carte « Rade et Rives ») ;
- ▷ créer un espace vert (espace de contemplation) en relation directe avec l'eau entre la pointe de la Jonction et le Pont Sous-Terre ;
- ▷ mettre en valeur les rives du Rhône et de l'Arve en tenant compte de la fragilité des berges ;
- ▷ aménager des accès vers les rivières et des aires de détente (Cf. fiche PL 7 Voie Verte d'agglomération et PL6 Rade et Rives).

### ► Renforcer les continuités des espaces verts et garantir leur accessibilité

Le « maillage vert », armature territoriale des espaces verts, s'est constitué depuis les années 30 sur une structure définie au niveau cantonal. Aujourd'hui, des principes de continuité sont à définir à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Les principales composantes de cette armature sont les parcs, cimetières, terrains de sport, promenades et boulevards plantés, mais aussi les bois, forêts, cordons boisés et enfin la zone agricole.



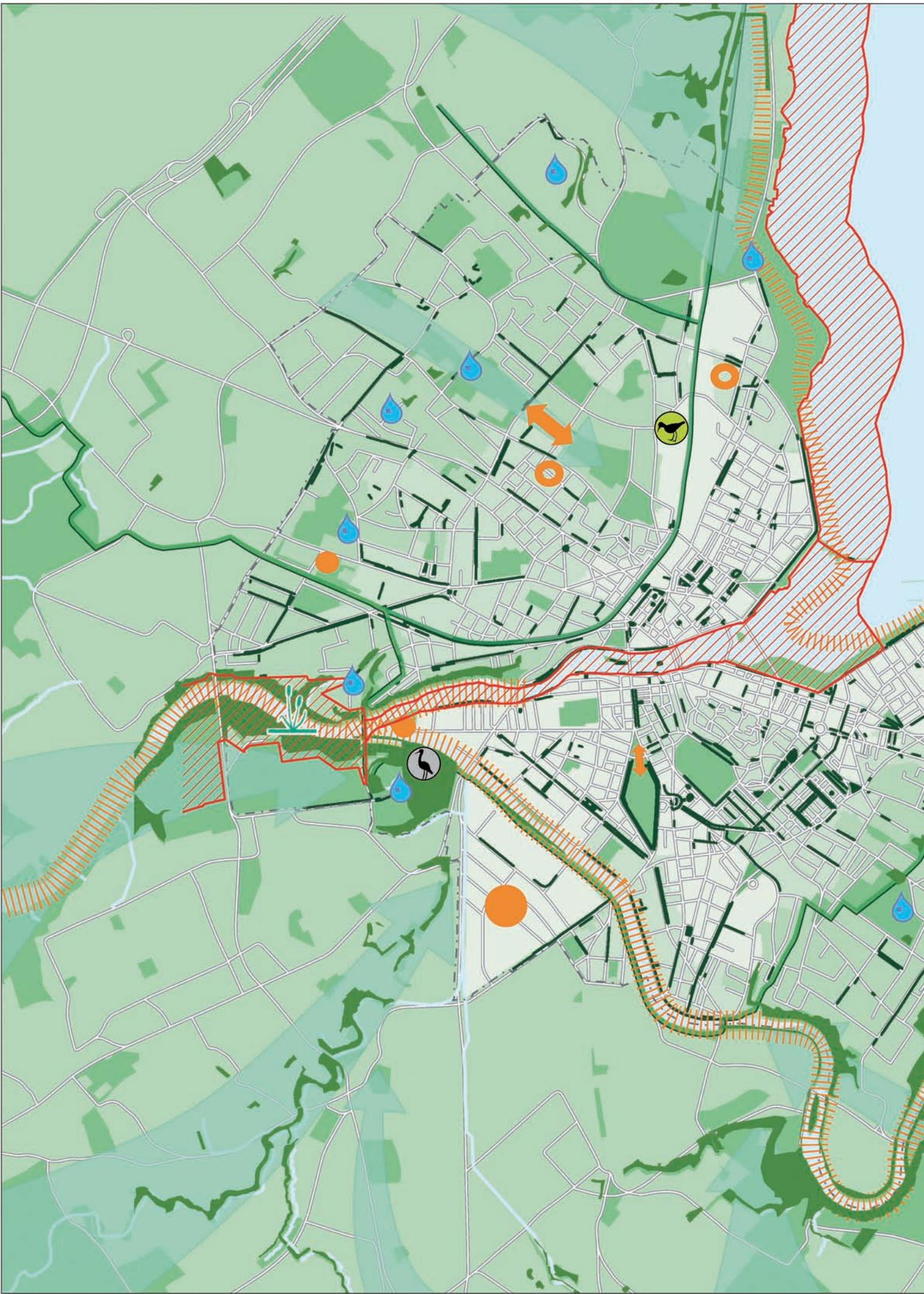
**Fig. 45 : Plan de Zone, Canton de Genève, 1936** – Source : « Bois et Forêt », « villages » et « cultures et construction agricoles ». « Maurice Brillard et ses urbanistes ». Elena Cogato Lanza ed. Slatkine 2003

Les pénétrantes de verdure (voir plan « Maillage vert ») constituées par une succession de grands parcs, convergent vers le centre-ville et garantissent le maintien d'espaces ouverts et non construits dans une cohérence territoriale. Cette trame d'espaces verts permet d'articuler l'échelle de l'agglomération avec l'échelle de la ville. Elle structure fortement le paysage du bassin genevois et participe à la mise en valeur du patrimoine naturel et bâti de la région. Son rôle d'ossature organise l'urbanisation à l'échelle de l'agglomération. Consolidée à l'échelle de la ville, elle a plusieurs fonctions. En dehors d'une fonction d'embellissement, elle garantit la continuité des corridors écologiques et participe au maintien de la biodiversité. Par ailleurs elle accompagne et favorise la mobilité douce.

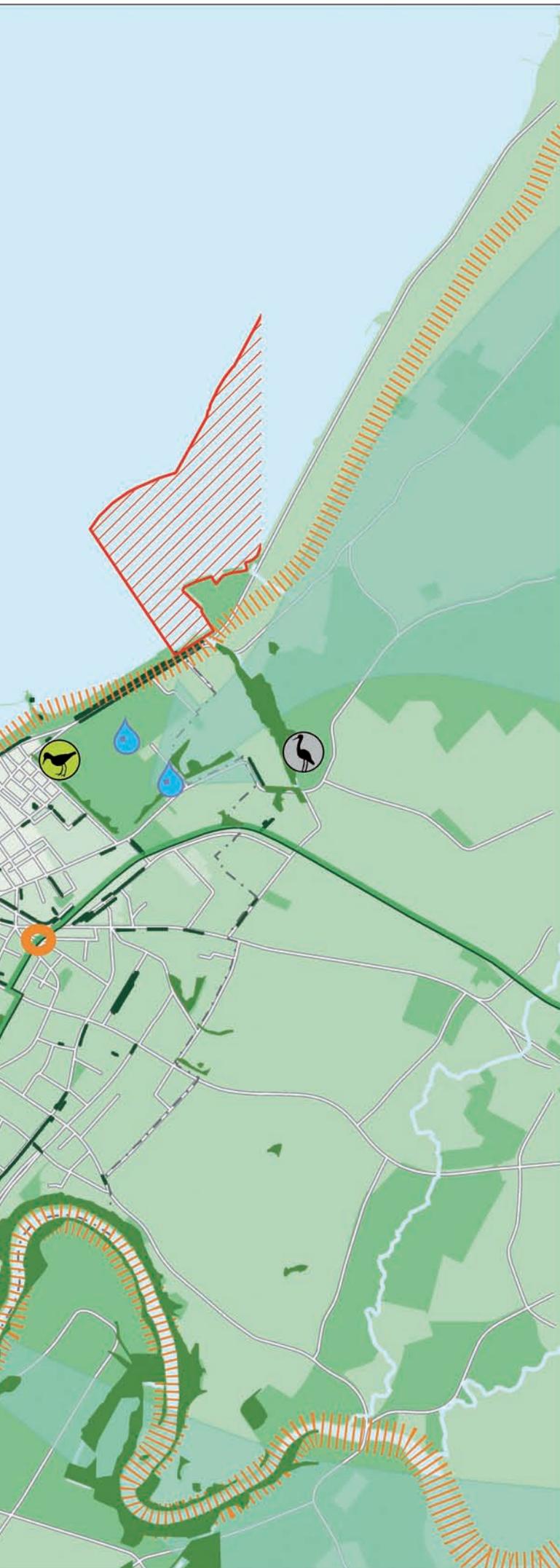
Deux objectifs généraux sont visés, à savoir :

- d'une part, **équilibrer usages sociaux et qualités naturelles du territoire communal** - notamment renforcer le lien entre réseaux écologiques et réseaux de mobilité douce, saisir les opportunités de verdissement pour doter en verdure les quartiers moins valorisés existants ou futurs ;
- d'autre part, **renforcer les continuités** (pénétrantes de verdure et grands réseaux) **à l'échelle de l'agglomération et à l'échelle locale**, en offrant des réseaux de mobilités douces dotés de qualités paysagères et en définissant des entités de grande échelle significatives pour l'environnement et la population.

**Maillage Vert**



## Maillage Vert (voir fiches A8a-A8b)



-  Réseau hydrographique
-  Principaux éléments verts; zones de verdure
-  Cadastre forestier (secteurs d'intérêt floristique)
-  Grandes pénétrantes vertes
-  Secteurs avec présence marquée d'espaces verts  
Préservation d'une large part d'espaces ouverts ou plantés dans les opérations d'urbanisation. Décloisonnement des espaces et des parcours.
-  Secteurs intermédiaires  
Valorisation des réseaux (cheminements, éléments de continuité).
-  Secteurs à dominante minérale  
Protection et valorisation des espaces libres existants: cours d'îlots, espaces délaissés ou résiduels. Exploitation des opportunités de construction pour la création ou mise en valeur d'espaces verts ou collectifs.
-  Voie verte d'agglomération et prolongements
-  Alignements d'arbres
-  Bords de lac et de rivière:  
Valeur naturelle forte à renforcer
-  Liaisons à créer
-  Parcs publics à créer
-  Squares publics en projet
-  Secteurs OROEM
-  Etangs
-  Colonie de corbeaux freux
-  Colonie de hérons cendrés
-  Site de Sous-Cayla



0 m 200 400 600 800 1000

1 : 25'000







**Fig. 46 : Continuité des parcours le long d'avenues plantées (Quai du Seujet) et grands espaces verts (Parc La Grange) qui composent le « maillage vert »** - Source : service d'urbanisme

Pour concrétiser ces objectifs, la Ville de Genève préconise :

- ▷ le renforcement d'un réseau d'espaces verts permettant de créer une tangentielle intercommunale reliant le Grand-Saconnex et le Jardin des Nations d'une part, Vernier et les rives du Rhône d'autre part ;
- ▷ la création d'une liaison entre le lac et le Grand-Saconnex en passant par le Jardin des Nations et le maintien de l'accessibilité des parcs publics et promenades piétonnes dans ce secteur (malgré et à cause de l'augmentation des contraintes spatiales imposées par les questions de sécurité des organisations internationales) ;
- ▷ des compléments pour assurer la continuité de la pénétrante verte reliant Cornavin à l'aéroport ;
- ▷ la poursuite du programme de valorisation des promenades du "Plan Piétons" ;
- ▷ le développement et la mise en œuvre du projet de Voie Verte d'agglomération (voir fiche PL7).

## 2.4 Stratégie d'équipement

En 1993, le plan directeur communal « Genève 2001 » présentait l'équipement comme une problématique en redéfinition permanente.

«Les programmes d'équipement ne découlent pas de la « nature humaine », mais de la norme sociale dont ils sont en même temps les producteurs et les produits. On peut dire qu'ils « répondent à des besoins », à condition de ne pas oublier que ces « besoins » et ces « réponses » sont des créations urbaines, des produits de l'histoire, des formes d'organisation élaborées par une société se trouvant, précisément, à l'abri « du besoin » (d'eau de nourriture, etc.). Par exemple, les équipements de la petite enfance ou du troisième âge sont des inventions récentes, relayant selon des formes nouvelles des fonctions précédemment prises en charge par l'ancienne famille élargie. Les équipements sont « la manière d'être » d'une ville, les formes d'organisation qu'elle a su développer pour répondre collectivement aux besoins de l'existence : la naissance, (maternité, état-civil), l'éducation (petite enfance, écoles), la maladie (permanences, hôpital), le corps (sports), la vieillesse (clubs d'ânés, maisons de retraite), la mort (cimetières), le sacré (lieux de culte), le rebut (traitement des ordures, nettoyage), les techniques (services industriels), la sécurité (pompiers, police), la détresse (services sociaux), le divertissement (théâtres), le rapport à la nature (parcs), au passé (monuments), aux autres (accueil, tourisme), etc. Créateurs de valeurs urbaines, vigoureusement défendus comme des « acquis » par leurs utilisateurs, les équipements forment un ensemble complexe, mouvant et mal délimité, qui témoignent de la capacité d'organisation de la société locale. C'est un « patrimoine » collectif d'organisations assurant la reproduction de l'identité urbaine. »

Aujourd'hui l'analyse reste pertinente. L'évolution actuelle du territoire urbain, dans son développement, sa nature, et ses projections à l'horizon 2020 permet d'identifier plusieurs défis à relever par la Ville de Genève en matière d'équipement :

- une mission de vitrine internationale et régionale exigeante en termes de coûts fonciers, de construction, d'entretien et de maintenance (musées, théâtres, salles de concerts, infrastructures sportives, etc.) ;
- une difficulté à planifier les besoins scolaires, sociaux ou sportifs des populations locales dans un contexte incertain quant aux impacts de la densification des quartiers urbains, aux cycles d'utilisation à long terme des équipements ;
- l'émergence de besoins croissants de surfaces pour une palette très diversifiée d'activités et de services exclus par les conditions économiques du marché immobilier (locaux de quartiers, associatifs, autogérés, artistiques, etc. (voir notamment priorité 4).

En résumé, la stratégie d'équipement se distingue en deux catégories, à savoir :

### a) Les **équipements d'importance internationale et régionale :**

- ▶ préserver les lieux d'excellence culturelle et leur grande diversité (voir priorité 7) ;
- ▶ privilégier la localisation d'équipements sur les pôles de transports (voir priorité 5) ;
- ▶ contribuer à la consolidation de l'infrastructure universitaire (voir priorité 7).

### b) Les **équipements de quartiers, besoins de base :**

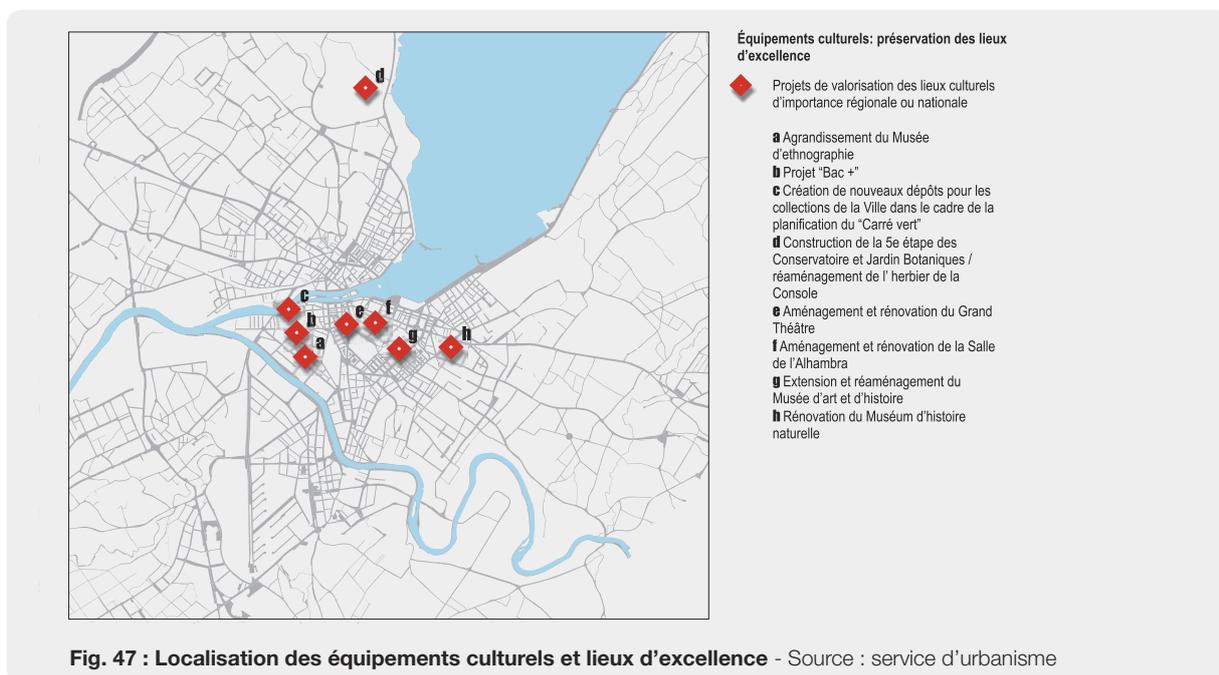
- ▶ offrir des conditions pour le maintien et le retour des familles en ville (voir priorité 4) ;
- ▶ offrir des espaces pour des équipements culturels, sociaux et sportifs (voir priorité 4) ;
- ▶ préserver une offre de locaux bon marché (voir priorité 4).

## a) Équipements d'importance internationale et régionale

La Ville de Genève participe au rayonnement international de l'agglomération transfrontalière, en contribuant au renforcement de son réseau de grands équipements.

### ► Préserver les lieux d'excellence culturelle et leur grande diversité

L'état de dégradation de plusieurs grands monuments impose un programme de constructions, d'aménagements et de restaurations. Ces missions figurent parmi les éléments permettant d'améliorer la fonction de vitrine internationale pour Genève et son agglomération.



### ► Privilégier la localisation d'équipements sur les pôles de transport

Les équipements culturels se localisent sur les centralités urbaines dont ils forment une composante essentielle: centre-ville de Genève, mais aussi Carouge, Lancy ou, hors schéma, Onex, Meyrin, Annemasse, etc. Dans cette logique, il est judicieux de privilégier l'implantation de nouveaux équipements, notamment la Maison de la Danse, à proximité des pôles de transports publics et du réseau de mobilité douce de façon à renforcer les synergies régionales et l'utilisation des transports publics.

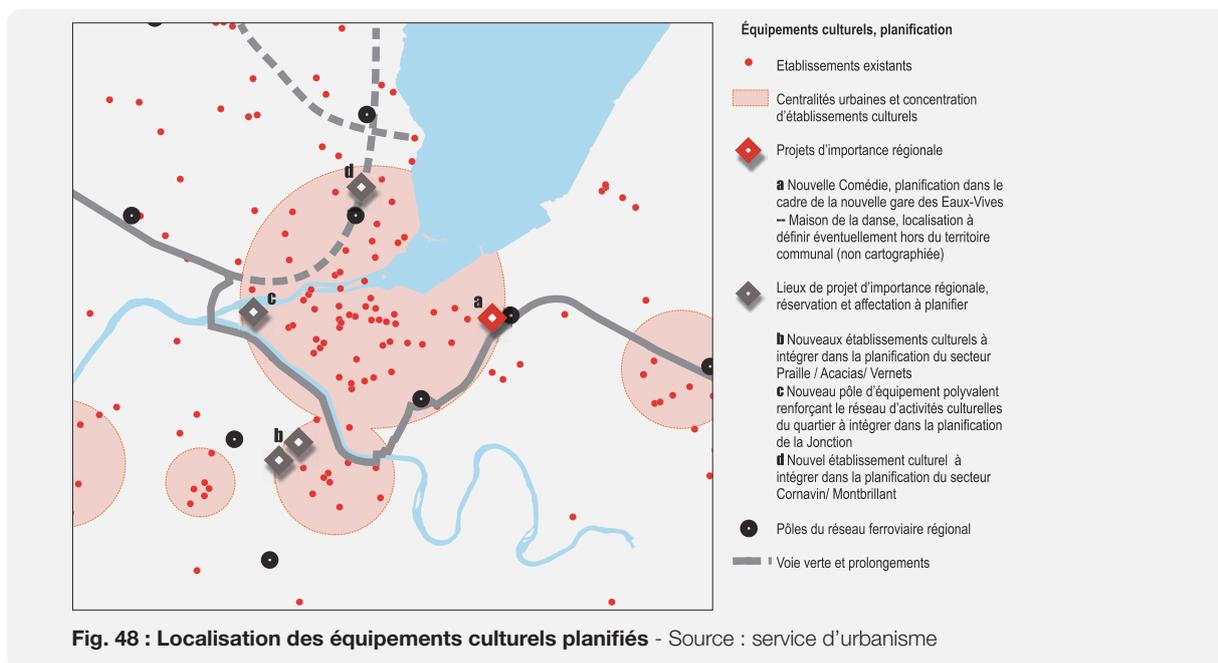


Fig. 48 : Localisation des équipements culturels planifiés - Source : service d'urbanisme

A noter que des projets de relocalisation d'infrastructures majeures sont à planifier et nécessitent une collaboration étroite avec l'Etat et les communes concernées, notamment :

- la caserne SIS rive droite (Asters) dans le secteur de l'aéroport ;
- la gare routière (sauf cars touristes) dans le secteur Pont-Rouge et/ou aéroport ;
- le dépôt TPG de la Jonction (voir Fiche PL1 Jonction).

► **Contribuer à la consolidation de l'infrastructure universitaire**

La présence d'un réseau universitaire de qualité est une composante importante du rayonnement de Genève, mais aussi de la vitalité de ses quartiers. Concentré près du centre, de ses services et de son histoire, ou présent également à proximité des organisations internationales, le réseau actuel peut être renforcé.

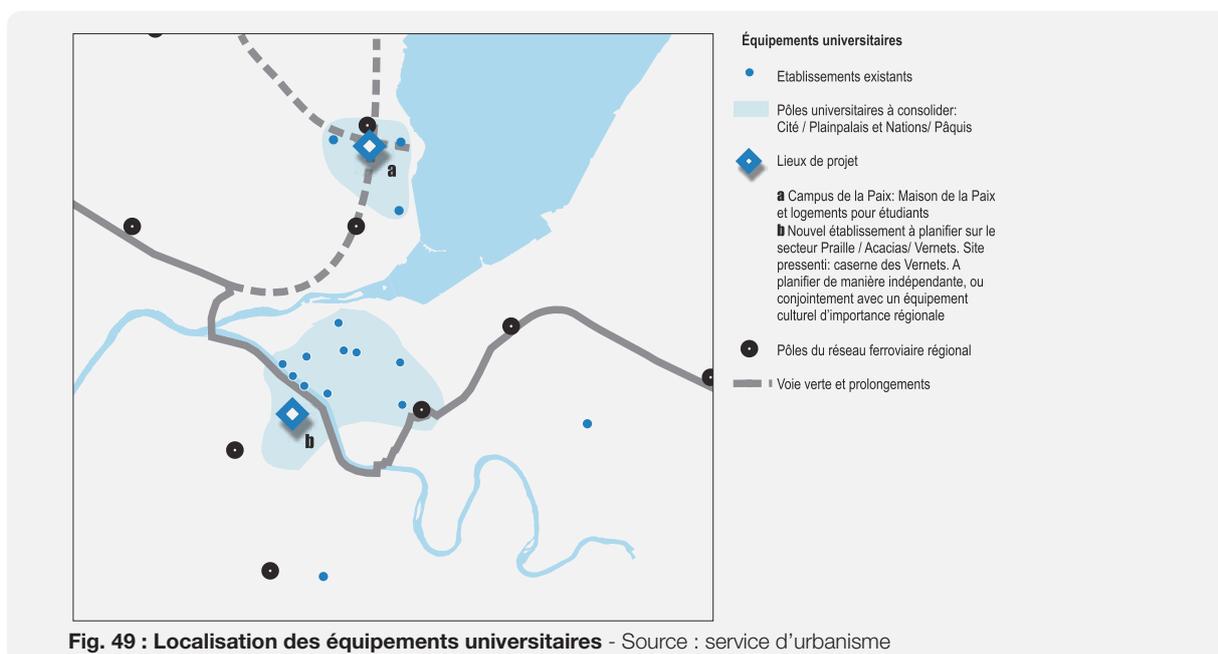


Fig. 49 : Localisation des équipements universitaires - Source : service d'urbanisme

## b) Équipements de quartiers, besoins de base

La Ville de Genève entend poursuivre sa politique d'équipement des quartiers urbanisés et consolider l'équipement des secteurs en développement ou en mutation. La stratégie d'équipement des quartiers vise essentiellement à répondre aux besoins de base de la population. Indirectement ces équipements, ont pour objet de favoriser la mixité sociale et le retour des familles en ville.

### ► Offrir des conditions pour le maintien et le retour des familles en ville

▷ Renforcer les capacités d'intervention pour la couverture des besoins en écoles et en crèches

Une des principales missions de la Ville de Genève est d'assurer la mise à disposition d'un réseau d'équipements scolaires adapté aux besoins de la population. Elle assume dans ce cadre la planification, la charge foncière, la production, la gestion et l'entretien des bâtiments scolaires. En produisant un effort accru sur la mise en service de crèches et d'autres équipements formant une couverture du territoire, elle garantit un niveau de services devenu indispensable dans la vie quotidienne des habitants.

Au-delà des quelques projets de mise à niveau planifiés de longue date dans une perspective de développement connue, le principal enjeu à terme se situe dans la capacité d'adaptation de cette couverture en regard des incertitudes conjoncturelles. Relativement stable et prévisible aujourd'hui, la population scolaire est susceptible d'évoluer selon de multiples facteurs connus ou imprévus.

A conjoncture constante, le surcroît de population issu des projets de densification souhaités ou subis sur le territoire communal est globalement assimilable dans le réseau actuel et prévu d'équipements. Ce constat ne devra toutefois pas occulter le fait que ces prévisions « stables » se basent sur des phénomènes susceptibles d'évolution : comme le vieillissement de la population (phénomène cyclique), la baisse de la mobilité résidentielle et la sous occupation des logements. En tant que Ville internationale, Genève est par ailleurs plus exposée que d'autres villes à des mouvements conjoncturels de population (installations ou départs de sièges mondiaux d'entreprises, ou d'organisations internationales, vagues migratoires).



**Fig. 50 : Le pavillon scolaire des Ronzades, en 1994 : une illustration des difficultés à débloquer des solutions d'équipement scolaire d'urgence dans le contexte du début des années 90**

Source : documentation photographique

Pour répondre à cette situation, il est primordial de réserver les terrains qui seront nécessaires aux besoins à long terme. Les temps lents de la planification rendent la tâche difficile, dans la mesure où ils imposent la gestion de terrains ou de biens immobiliers sur des durées intermédiaires parfois longues.

La Ville souhaite poursuivre sa mission d'équipement scolaire des quartiers et intensifier son action sur les crèches, en anticipant sur les processus de développement urbain.

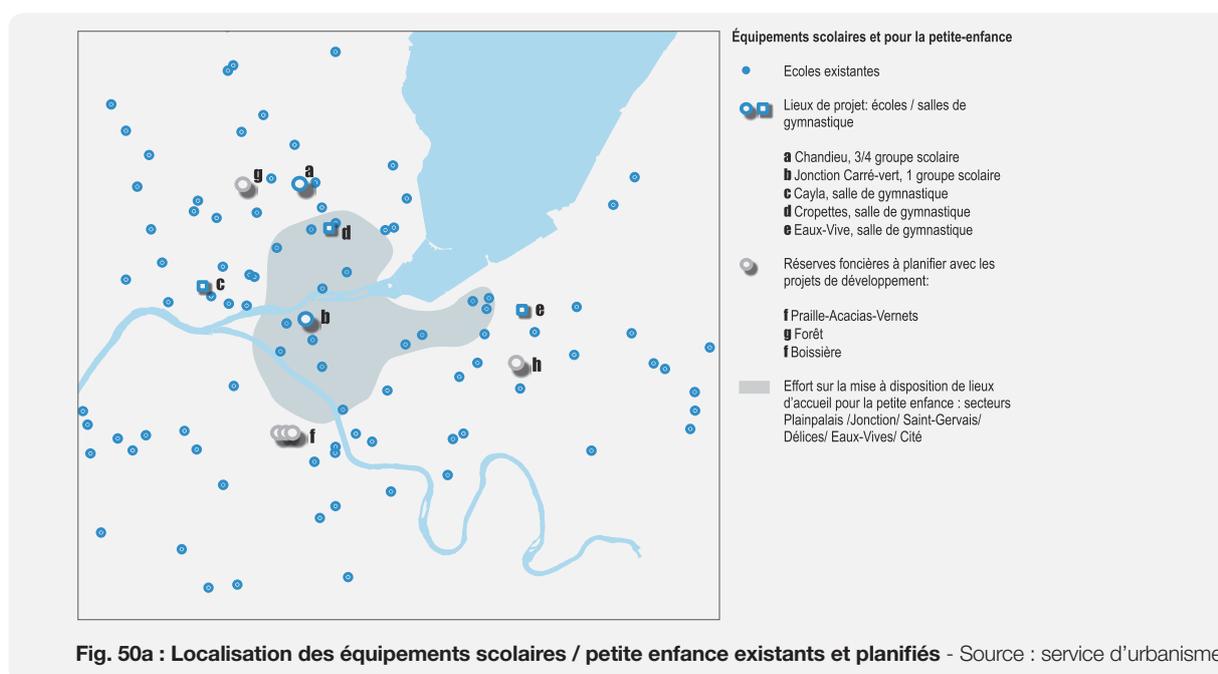


Fig. 50a : Localisation des équipements scolaires / petite enfance existants et planifiés - Source : service d'urbanisme

Dans le contexte de l'agglomération, la Ville de Genève contribue déjà à la planification scolaire de 14 grandes communes du canton. En partenariat avec ces communes, elle souhaite mettre à profit cette mission, en incitant à une programmation intercommunale des futurs équipements scolaires et en explorant des solutions d'équipements scolaires partagés.

Lieux de projet :

- Chandieu, réalisation d'un trois-quart de groupe scolaire
- Site Jonction « Carré Vert », réalisation d'un demi groupe scolaire
- Cayla, réalisation d'une salle de gymnastique
- Cropettes, réalisation d'une salle de gymnastique
- Eaux-Vives, réalisation d'une salle de gymnastique

De plus, la Ville entend harmoniser la planification scolaire avec les grands projets de développement et de renouvellement urbain en constituant des réserves foncières pour l'équipement scolaire, notamment dans les secteurs Praille-Acacias-Vernets, Forêt et Boissière.

Enfin, la Ville souhaite ouvrir 680 places d'accueil supplémentaires pour la petite enfance sur la période 2008 à 2016. A cet effet, elle entend intensifier la planification et la mise à disposition de locaux dans les quartiers du centre-ville : à Plainpalais, Jonction, Eaux-Vives, Saint-Gervais, Délices et Cité.

► **Offrir des espaces pour des équipements culturels, sociaux et sportifs**

La Ville de Genève souhaite dégager des conditions permettant d'étoffer la couverture de son territoire en équipements sociaux, culturels et sportifs.

Les activités économiquement faibles, mais socialement utiles, sont écartées du centre par une intensification de la pression foncière et l'urbanisation des friches industrielles (par exemple : atelier d'artiste, compagnie de danse contemporaine, chorégraphe,...). La Ville souhaite planifier **les besoins émergents en locaux associatifs, culturels, sportifs ou artisanaux et assurer ainsi des conditions d'implantation pérennes à ce tissu diversifié d'activités** (voir priorité 4).

A cet effet, la Ville entend :

- Rationaliser l'utilisation du parc immobilier municipal : en recherchant systématiquement une optimisation des usages de terrains existants ; en intensifiant l'usage de locaux disponibles par une gestion optimisée des temps de planification et d'exploitation et la promotion d'usages partagés ; en orientant la configuration de ses locaux dans le sens d'une polyvalence et d'une réversibilité ; en mettant en oeuvre, si nécessaire, des rocade d'affectation et en privilégiant les occupations associatives sur les occupations individuelles de locaux.

Lieux de projet :

Comédie, développement d'une nouvelle stratégie d'utilisation du bâtiment liée au projet de reconstruction sur un autre site ;  
 Réaffectation après déplacement du centre d'incendie et de secours des Asters ;  
 Transformation et réaffectation des serres horticolas du parc Beaulieu ;  
 Transformation des anciennes toilettes publiques du parc Saint-Jean en local à l'usage des habitants du quartier ;  
 Avenue Giuseppe Motta, révision du plan localisé de quartier N° 28'748, avec définition de surfaces destinées à l'animation socio-culturelle ;  
 Chandieu, programmation de surfaces d'équipements complémentaires dans le projet de construction d'un 3/4 groupe scolaire ;  
 Parc Trembley, (terrain de foot et aire de jardins familiaux) réflexion à développer conjointement à la réalisation programmée du 3/4 groupe scolaire à Chandieu et du dernier maillon de la pénétrante de verdure.



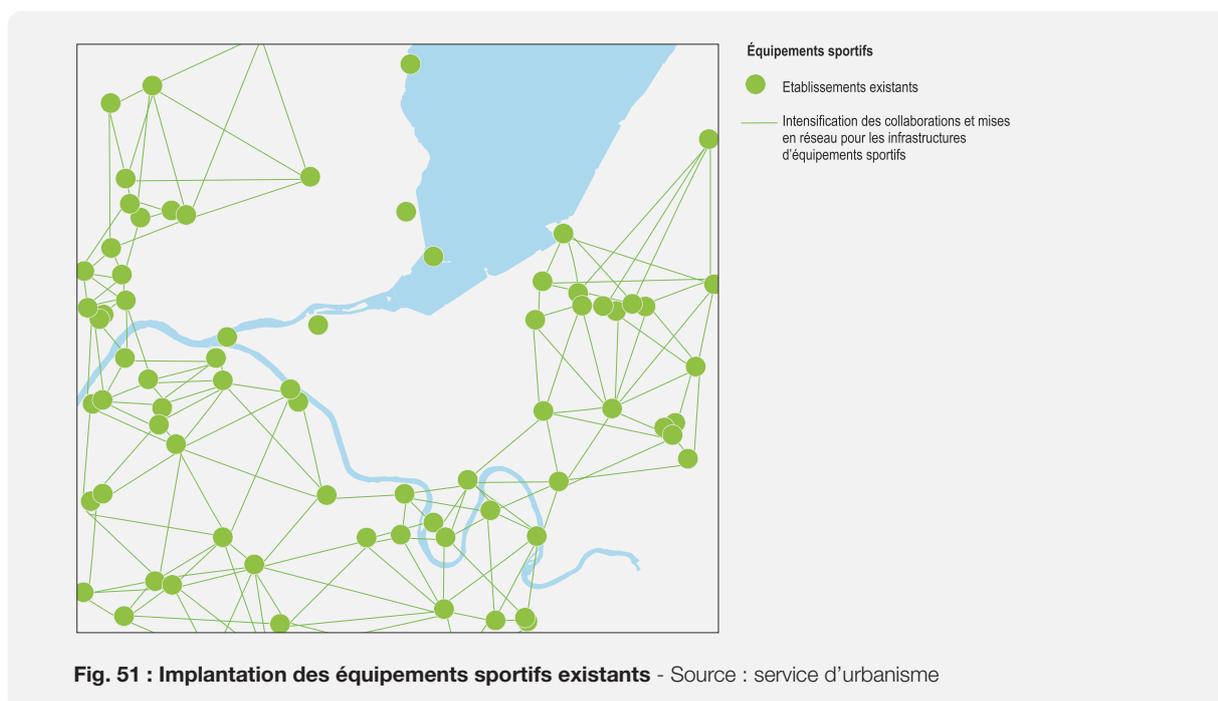
- ▷ Inciter à une optimisation de l'usage des terrains d'équipement cantonaux

La Ville de Genève à l'intention de contribuer, avec ses partenaires, à une valorisation de l'usage du sol et éventuellement au développement de potentiels supplémentaires (par exemple école des Artichauts à Vermont). Cette valorisation peut être orientée dans le sens d'une qualification d'espaces libres ou d'une production de surfaces bâties, mais vise avant tout à une meilleure cohérence entre d'une part, la fonction d'équipement des sites, et d'autre part, leur qualité d'insertion dans le quartier (par exemple collège Voltaire).

Il s'agit également de prévoir des affectations temporaires liées aux besoins des quartiers sur les terrains dont le développement est en suspens depuis plusieurs années (par exemple, terrain pour la location de voitures comme à l'École d'ingénieurs de la rue de la Prairie).

- ▷ Intensifier la collaboration avec les communes voisines pour optimiser l'usage des bâtiments et terrains destinés aux activités sportives

Les équipements sportifs existants sont majoritairement situés en couronne urbaine. Cette implantation, relativement récente, résulte d'un équilibre entre la réponse aux besoins de la population et la contrainte de localisation imposée par la recherche de grands terrains disponibles.



La densification progressive de Genève et des communes voisines intensifie le besoin, tout en raréfiant les sols disponibles. Le contexte de l'agglomération constitue une opportunité de repenser plus globalement ce système, en exploitant le potentiel de synergies possibles pour un meilleur partage des prestations d'équipement. La Ville de Genève, qui gère une part conséquente d'équipements sportifs hors de son territoire, souhaite orienter sa mission dans le sens d'un accroissement des coopérations intercommunales, en collaborant notamment aux travaux de planification établis au niveau de l'agglomération et en renforçant sa contribution aux pôles d'équipements intercommunaux.

- Renforcer les capacités de planification pour les équipements de sport urbain

Depuis de nombreuses années, la demande d'équipements sportifs pour les adolescents (sur une très large plage d'âge) a été relevée. Les installations de terrains de foot de petite dimension, street basket, rampes ou bowls de skate-board, font partie du paysage urbain des villes européennes. A Genève, plusieurs installations ont été réalisées, dont le skate parc très fréquenté de Plainpalais. La demande reste encore forte et les conditions d'implantation difficiles à réaliser.



**Fig. 52 : Bruxelles, square des Ursulines : un « Bowl » inséré dans un quartier d'habitation, mais aussi un espace public pour toutes les générations** – Source : service d'urbanisme

On relève deux débouchés possibles à explorer dans le cadre d'un renforcement des capacités de planification de la Ville : d'une part les réserves foncières en situation d'attente, où des aménagements légers peuvent être installés de manière transitoire. D'autre part, les réalisations plus pérennes, développées avec une prise en compte soigneuse des conditions d'insertion environnementales et sociales dans les quartiers.

#### ▸ **Préserver une offre de locaux bon marché**

Afin de préserver une offre de locaux bon marché, la Ville de Genève souhaite contribuer, avec ses partenaires, à :

- limiter les possibilités de changement d'affectation lorsque les conditions d'habitation ou de travail satisfaisantes ne sont pas garanties (entresols, locaux sur cour, ou peu éclairés, etc.) ;
- définir de nouveaux modes de production de surfaces bon marché comme alternative au maintien de friches ou de locaux désaffectés : en planifiant et en produisant, sur les terrains communaux, de nouvelles surfaces, dotées de moindres standards de finition et de confort, mais visant un maximum de polyvalence (par exemple modèle des ateliers familiaux sur la couverture des voies de St-Jean), ou en renouvelant l'usage des surfaces disponibles pour dégager de nouvelles opportunités.

## 2.5 Stratégie de la durabilité

La Ville de Genève entend promouvoir une gestion durable de son territoire, de ses activités et réduire son empreinte écologique. A travers sa volonté de signer les «Engagements d'Aalborg», elle confirme son engagement pour une ville durable.

La coordination générale de l'action de la Ville en matière de durabilité est du ressort de l'unité Agenda 21. Néanmoins, le plan directeur communal doit relever le défi d'un développement durable dans une approche intégrée. Ceci avec l'objectif d'harmoniser les enjeux environnementaux, sociaux et économiques, mais également les instruments de planification, de gestion et d'aide à la décision à l'échelle de la ville. Dans la mesure de ces prérogatives, le plan directeur sert de catalyseur aux actions de développement durable en leur offrant un cadre facilitant la mise en œuvre par le biais d'un décloisonnement et d'une approche transversale.

Le présent document s'intègre dans la démarche vers une ville durable et en traite les aspects territoriaux. Afin d'apprécier sa contribution, les objectifs et mesures du plan directeur ont été intégrés dans la structure en 10 thèmes définis lors de la Conférence européenne des Villes durables.

### a) Thème 1 : gouvernance

Dans le but de stimuler les processus décisionnels par le recours à la démocratie participative, le plan directeur communal propose de :

- ▷ développer des modèles participatifs exemplaires avec les habitants dans les processus de planification (voir chapitre 2.1) ;
- ▷ stimuler les facteurs de cohésion sociale par des actions d'aménagement et valoriser l'appropriation du territoire par ses habitants (voir fiche A1 urbanisme-habitants) ;
- ▷ stimuler la participation citoyenne en développant les contrats de quartiers ;
- ▷ responsabiliser la communauté locale sur les différents aspects d'un développement local durable (voir fiches A4 Ville propre, A7-100% renouvelable, A8a-Nature en Ville et biodiversité, A9-Gestion des eaux, etc.) ;
- ▷ intensifier les actions de collaboration, en premier lieu avec les communes limitrophes, afin d'aboutir à des visions plus concertées dans les dossiers et partager les expériences vécues avec les autres communes (voir fiche IA2-Collaboration intercommunale) ;
- ▷ partager les préoccupations des villes en collaborant activement aux postulats du «positionnement des villes suisses» (groupe de réflexion associant les principales villes suisses).

Le processus d'élaboration du présent document répond à ces principes et a permis aux acteurs et groupes d'intérêt de la société civile, ainsi qu'aux représentants politiques de l'agglomération de participer à la réflexion dans le cadre du Forum « Citoyens » du 26 novembre 2007 (voir annexe 4.1, processus d'élaboration du plan directeur communal).

## b) Thème 2 : gestion locale vers la durabilité

Dans l'optique de cycles de gestion efficaces, le plan directeur s'engage à :

- ▷ établir un « monitoring » permettant de suivre dans la durée la progression de la mise en œuvre du plan directeur communal et d'établir des liens avec les autres indicateurs mis en place parallèlement, dans d'autres domaines, pour mieux connaître les réalités communales et mieux maîtriser les effets des actions municipales, par exemple les diagnostics de quartiers (voir chapitre 3.1 et fiche A1).

## c) Thème 3 : biens naturels communs

Afin d'assumer la responsabilité de protéger et préserver les biens naturels communs et dans la garantie d'un accès équitable à ceux-ci, la Ville de Genève s'engage à :

- ▷ favoriser la biodiversité en intensifiant la présence et la diversité des espaces verts en milieu urbain (voir fiche A8a) ;
- ▷ gérer de manière différenciée les parcs et espaces verts en intégrant des objectifs en matière d'entretien, d'usage, de qualité environnementale et de qualité paysagère (voir fiche A8a) ;
- ▷ tendre vers l'objectif d'une énergie « 100% renouvelable en 2050 » pour les besoins en chauffage des bâtiments propriété de la Ville (voir fiche A7) ;
- ▷ renforcer les critères environnementaux dans la construction, la rénovation et la gestion de son patrimoine immobilier ;
- ▷ mettre en relation les rives avec les quartiers environnants, multiplier les accès à l'eau et en assurer une meilleure accessibilité (voir fiche PL6) ;
- ▷ améliorer durablement la qualité de l'air et mettre en œuvre les objectifs fixés par l'ordonnance fédérale pour la protection de l'air (Opair) (voir chapitre 2.2) ;
- ▷ mettre en valeur les cours d'eau (voir fiche PL6 et A9) ;
- ▷ garantir un taux d'espace vert en application du plan d'utilisation du sol (PUS voir chapitre 2.1.a).

## d) Thème 4 : consommation responsable et choix de style de vie

Dans la perspective d'une utilisation prudente et efficace des ressources, la Ville de Genève entend :

- ▷ éclairer mieux et consommer moins d'énergie pour son éclairage public (voir fiche A3) ;
- ▷ intensifier la construction de sites de collecte sélective des déchets (voir fiche A4) ;
- ▷ diminuer la quantité d'eau potable affectée au nettoyage, en installant un réseau de réservoirs de récolte des eaux de pluie (fiche A9) ;
- ▷ développer les possibilités d'infiltration d'eaux météoriques selon les particularités des secteurs urbains ainsi que des opérations de rétention d'eau (toitures vertes, bassins d'eau pluviale) (fiche A9).

## e) Thème 5 : planification et conception

Assumant son rôle stratégique dans la planification et la conception urbaine, la Ville de Genève intègre dans son plan directeur communal les aspects environnementaux, sociaux et économiques de façon transversale et se fixe comme objectifs particuliers de :

- ▷ valoriser le potentiel constructif de certains secteurs restés en marge du développement (voir chapitre 2.1) ;
- ▷ assurer un bon équilibre entre logements et emplois (voir priorité 1, fiches PL2, PL3, PL4) ;
- ▷ éviter la spécialisation des rues et quartiers (voir priorités 4 et 7) ;
- ▷ accorder la priorité à l'utilisation résidentielle de la ville (voir chapitre 2.1) ;
- ▷ optimiser les potentiels de la zone de développement à travers une approche qualitative de la densité (voir chapitre 2.1 et fiche PL2) ;
- ▷ promouvoir dans le cadre d'opérations de densification des quartiers centraux une approche orientée vers le maintien de l'habitat et la qualité des espaces libres et accessibles aux habitants (voir chapitre 2.1 et fiches de programmes localisés) ;
- ▷ privilégier la localisation d'équipements sur les pôles de transport (voir chapitre 2.5) ;
- ▷ assurer la conservation, la rénovation, l'utilisation et la réutilisation appropriée de l'héritage culturel urbain (voir chapitre 2.1.d) ;
- ▷ initier des projets et/ou des plans localisés de quartier exemplaires sous l'angle de la durabilité (voir chapitre 2.1 et fiche PL1).

## f) Thème 6 : mobilité améliorée, trafic limité (voir priorité 5 et chapitre 2.3)

La mobilité urbaine est un enjeu territorial et environnemental prioritaire pour les villes modernes. Afin d'assurer une mobilité durable et préserver la qualité de vie des habitants et usagers du domaine public, la Ville de Genève entend notamment :

- ▷ contribuer à réduire le trafic individuel motorisé ;
- ▷ limiter le "stationnement pendulaire" (voir fiche A6) ;
- ▷ modérer l'impact du "stationnement habitants" par la réactualisation des normes de stationnement ;
- ▷ inviter le canton à réguler le stationnement des deux-roues motorisés et à mieux contrôler leur circulation ;
- ▷ optimiser le stationnement du fret urbain ;
- ▷ proposer une restructuration du réseau de transport public autour du CEVA et du futur RER ;
- ▷ favoriser l'intermodalité et la multimodalité ;
- ▷ renforcer les réseaux de mobilité douce (voir fiches PL7 et PL8) ;
- ▷ poursuivre les aménagements pour les piétons, les cyclistes et les personnes en situation de mobilité réduite (extension de l'aire à priorité piétonne du centre-ville, Voie Verte d'agglomération, aménagement du pont du Mont-Blanc, zones de rencontre,...).

## g) Thème 7 : actions locales pour la santé

Les considérations de santé publique traversent le plan directeur communal, sans être des mesures spécifiquement sanitaires. Ainsi, la réduction du trafic ou l'augmentation de la biodiversité et la nature en ville auront des effets indéniables sur la santé, tout en répondant également à d'autres objectifs. En outre, la Ville de Genève se propose notamment :

- ▷ d'évaluer les exigences d'assainissement des sites pollués sur les propriétés de la Ville de façon à intégrer les coûts de dépollution dans les plans financiers d'éventuelles opérations de densification ou de reconversion partielle (voir fiche A10 sites pollués) ;

- ▷ tendre à assainir la totalité de ses rues d'ici 2018 conformément aux exigences légales relatives à la protection contre le bruit (voir fiche A11 assainissement OPB) ;
- ▷ renforcer les réseaux de mobilité douce et dégager des conditions permettant d'étoffer la couverture de son territoire en équipements sportifs afin de favoriser l'activité physique.

### **h) Thème 8 : économie locale vivante et durable**

Afin de promouvoir une économie locale qui donne accès à l'emploi sans porter préjudice à l'environnement, la Ville de Genève entend :

- ▷ soutenir les entreprises émergentes et socialement utiles en offrant un parc de surfaces d'activités accessibles (voir priorité 4) ;
- ▷ encourager des marchés de produits locaux et régionaux (voir chapitre 2.3) ;
- ▷ contribuer au maintien d'activités accessibles au public dans les rez-de-chaussée en application du plan d'utilisation du sol (PUS voir chapitre 2.1 et 2.3).

### **i) Thème 9 : équité sociale et justice**

Dans le but de soutenir les communautés ouvertes et solidaires, la Ville de Genève s'engage à travers son plan directeur communal à :

- ▷ soutenir la réalisation de logements à bas loyers et promouvoir une mixité sociale (voir priorité 3 et fiche PL5 Aire -Ain) ;
- ▷ négocier par tous les moyens une part élevée de logements sociaux dans les opérations de développement (voir chapitre 2.1) ;
- ▷ équilibrer l'usage social et urbain du territoire communal et ses qualités naturelles (voir chapitre 2.3 maillage vert et fiches PL6 Rade et Rives, PL7 Voie Verte d'agglomération).
- ▷ créer une diversité d'équipements de proximité de qualité dans tous les quartiers de la ville.

### **j) Thème 10 : du local au global**

Dans le but de contribuer au ralentissement du changement climatique, la Ville de Genève entend :

- ▷ réduire son impact sur l'environnement par le biais d'une politique énergétique volontariste sur son parc immobilier (voir fiche A7 100% renouvelable) ;
- ▷ intégrer des préoccupations climatiques globales dans sa politique de mobilité (voir chapitre 2.2) ;
- ▷ établir un suivi détaillé de ses consommations d'énergie et de ses émissions de gaz à effet de serre.

