

5 PLAN DIRECTEUR

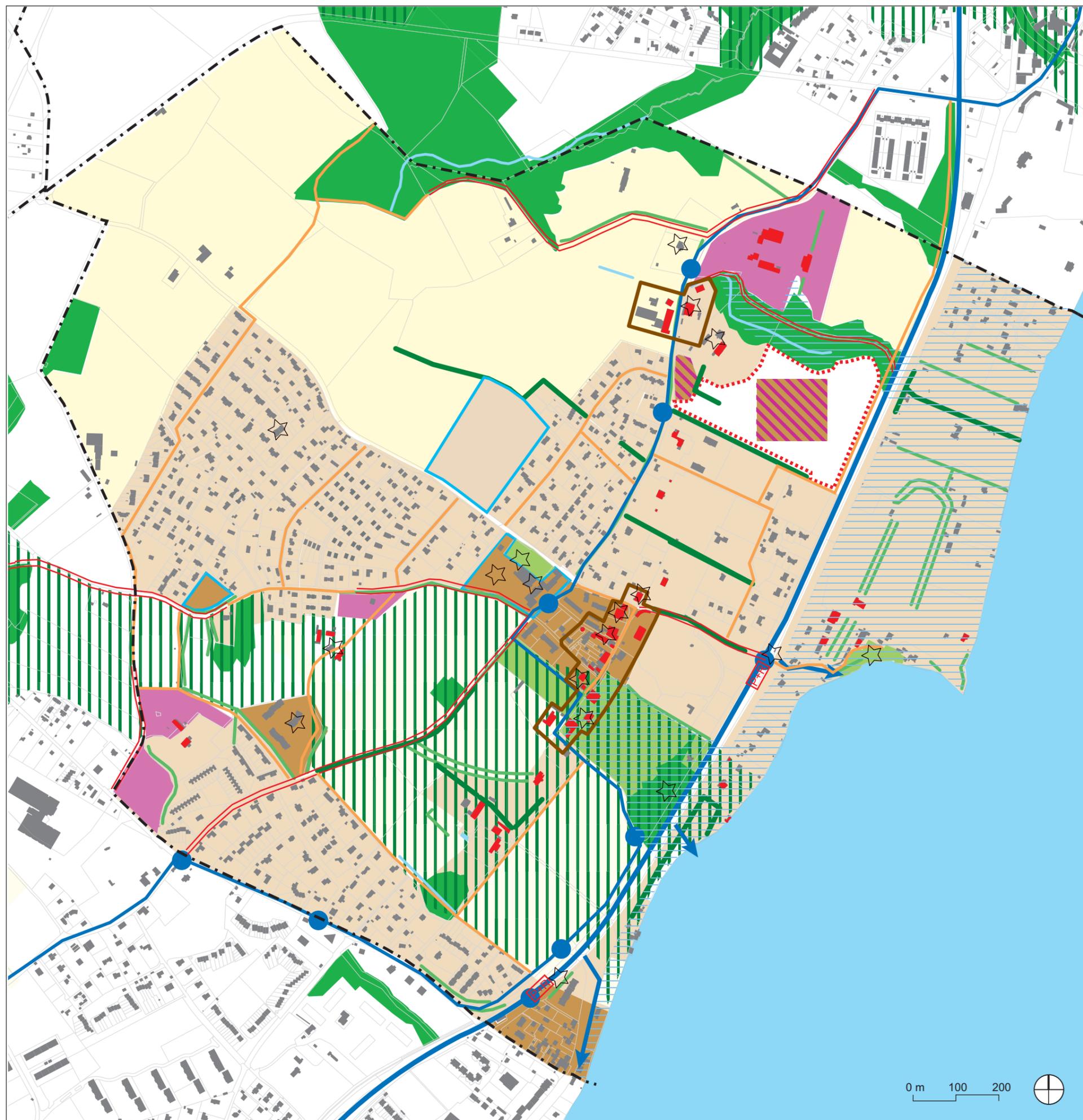
Les objectifs communaux s'inscrivent dans la continuité des options exprimées par le passé¹⁷. Ils traduisent une volonté forte de conforter les qualités exceptionnelles du patrimoine naturel et bâti de la commune. Une attention particulière est aussi portée aux conditions régionales de mobilité, afin de garantir durablement la bonne accessibilité de la commune d'une part, mais aussi de rendre les déplacements à l'intérieur de la commune agréables, en particulier pour les piétons et vélos.

Ces options communales sont rappelées ci-dessous :

- Privilégier la recherche d'un équilibre environnemental lors de l'examen des contraintes et restrictions induites par les nuisances sonores de l'aéroport.
- Maintenir des espaces agricoles homogènes de valeur.
- Conserver et entretenir le patrimoine naturel et paysager, préserver les pénétrantes de verdure.
- Préserver les qualités architecturales et spatiales des « grandes propriétés ».
- Développer de nouveaux espaces publics.
- Adapter les équipements publics aux besoins de la population.
- Promouvoir une mobilité douce en facilitant le déplacement des piétons et des deux-roues. Favoriser l'accessibilité aux transports publics.

¹⁷ Pour mémoire, les objectifs communaux formulés en 1983 se résumaient ainsi :

- Maintenir un secteur agricole homogène permettant une exploitation rationnelle du sol,
- Préserver les qualités architecturales et urbanistiques des grandes propriétés ainsi que leur site environnant,
- Eviter l'effritement et la géométrisation systématique des terrains à bâtir situés en zone de villas,
- Prévoir une possibilité d'extension du village afin d'en conforter la structure et de différencier l'offre potentielle de logements.

PLAN DIRECTEUR - Synthèse

- forêts
- espaces verts, parcs
- zone agricole
- habitat collectif
- habitat individuel
- activités sans nuisance
- habitat et/ou activités sans nuisance
- protection des qualités patrimoniales du site
- terrains destinés à des équipements d'utilité publique
- protection des ensembles bâtis et de leur environnement : bâtiments figurant au recensement architectural, immeubles dignes d'être protégés, objets classés
- protection des rives du lac et des cours d'eau
- maintien de la pénétrante de verdure, des alignements d'arbres et cordons forestiers
- protection de la substance des tracés historiques
- réseau piétons
- transports collectifs / halte CFF, arrêt TPG
- équipements publics, privés
- parking d'échange, stationnement 2 roues
- accès au lac

0 m 100 200



5.1 Image directrice « sites, paysages et environnement »

Dans la commune de Genthod, les questions environnementales et paysagères ont une importance majeure. En effet, la qualité des espaces, qu'ils soient naturels ou bâtis, fait de cette commune un lieu de résidence privilégié. Les autorités communales ont pour objectif premier de protéger et d'entretenir ce patrimoine.

Le Nant de Malagny, principal cours d'eau sur le territoire communal, s'écoule au cœur des grandes propriétés, dans un environnement de grande valeur. Son lit, ainsi que ses rives, ont des qualités qui doivent être protégées à long terme. Il en est de même pour le ruisseau de Crève-Cœur et pour le Nant du Dézalley. Les qualités naturelles du lac et de ses rives sont quant elles protégées par la loi générale sur la protection des rives du lac du 4 décembre 1992.

Une large portion au sud du territoire est occupée par une entité continue de verdure, à laquelle appartient d'ailleurs le Nant du Dézalley. Composée notamment de bois, de forêts, de terres agricoles, d'alignements d'arbres et de cordons boisés, elle s'étire de l'autoroute jusqu'aux rives du lac. Cette pénétrante de verdure représente l'un des éléments les plus structurants à l'échelle cantonale et mérite, à ce titre, d'être sauvegardée. Mais elle joue aussi le rôle de maillage écologique, favorisant le développement de réseaux et couloirs biologiques à l'échelle locale et régionale. Elle se connecte ainsi par exemple au continuum vert qui relie les rives de la Versoix et du lac aux espaces agricoles de Louche, de Pré Roset et du nord de Bellevue. Ce continuum intègre en outre une pénétrante de verdure de dimension locale, à savoir la forêt et le Nant de Malagny. Ainsi, du point de vue de la protection de l'environnement, c'est bien l'ensemble de ces réseaux écologiques qui méritent une attention particulière. Dans cette perspective, il est prévu de restituer plusieurs terrains à la zone agricole, permettant simultanément d'assurer le non-morcellement des continuités naturelles et d'adapter les zones légales aux nouvelles contraintes OPB. Cet objectif implique également de veiller au respect du cadastre forestier. Le "toiletage" de la zone des bois et forêts est en outre recommandé.

Une aire de délasserement informel est indiquée sur le territoire de Genthod par le Plan directeur cantonal. L'espace concerné, situé dans la partie basse de la propriété du Petit-Malagny, représente en effet un lieu de grand intérêt pour accueillir éventuellement des activités de détente et de loisir. A moyen ou long terme, une modification de zone garantissant le maintien des qualités exceptionnelles du lieu devra être étudiée, en relation avec la réalisation des potentialités à bâtir de ce secteur. Une vision d'ensemble comprenant les parties bâties et les espaces libres devra, par conséquent, être élaborée et prendre en compte les qualités patrimoniales, paysagères et environnementales du site.

La commune possède un patrimoine bâti important, dont la grande valeur a été relevée dans l'inventaire des sites construits à protéger de Suisse (ISOS), ainsi que dans le recensement architectural et le répertoire des immeubles et objets classés de Genève et le guide « Arts et monuments. Ville et canton de Genève » de A. Brulhart et E. Deuber-Pauli. Ce patrimoine est essentiellement concentré sur la ligne de crête, de telle sorte qu'il jouit de percées visuelles sur le lac de grande valeur. Ces points de vue, autant que les qualités paysagères des grandes propriétés, devront systématiquement être sauvegardés, voire renforcés lors de la construction de nouveaux logements ou la densification de parcelles partiellement bâties. Considérant la situation particulière de Genthod (nuisances sonores) et différentes dispositions légales (règlement de 1984, protection des rives du lac, plan directeur localisé du Grand-Malagny et zone agricole), ce patrimoine n'apparaît aujourd'hui cependant pas faire l'objet de changements à court terme, mise à part la récente réalisation située au sein du village. Ce dernier secteur doit donc faire l'objet de mesures particulières¹⁸.

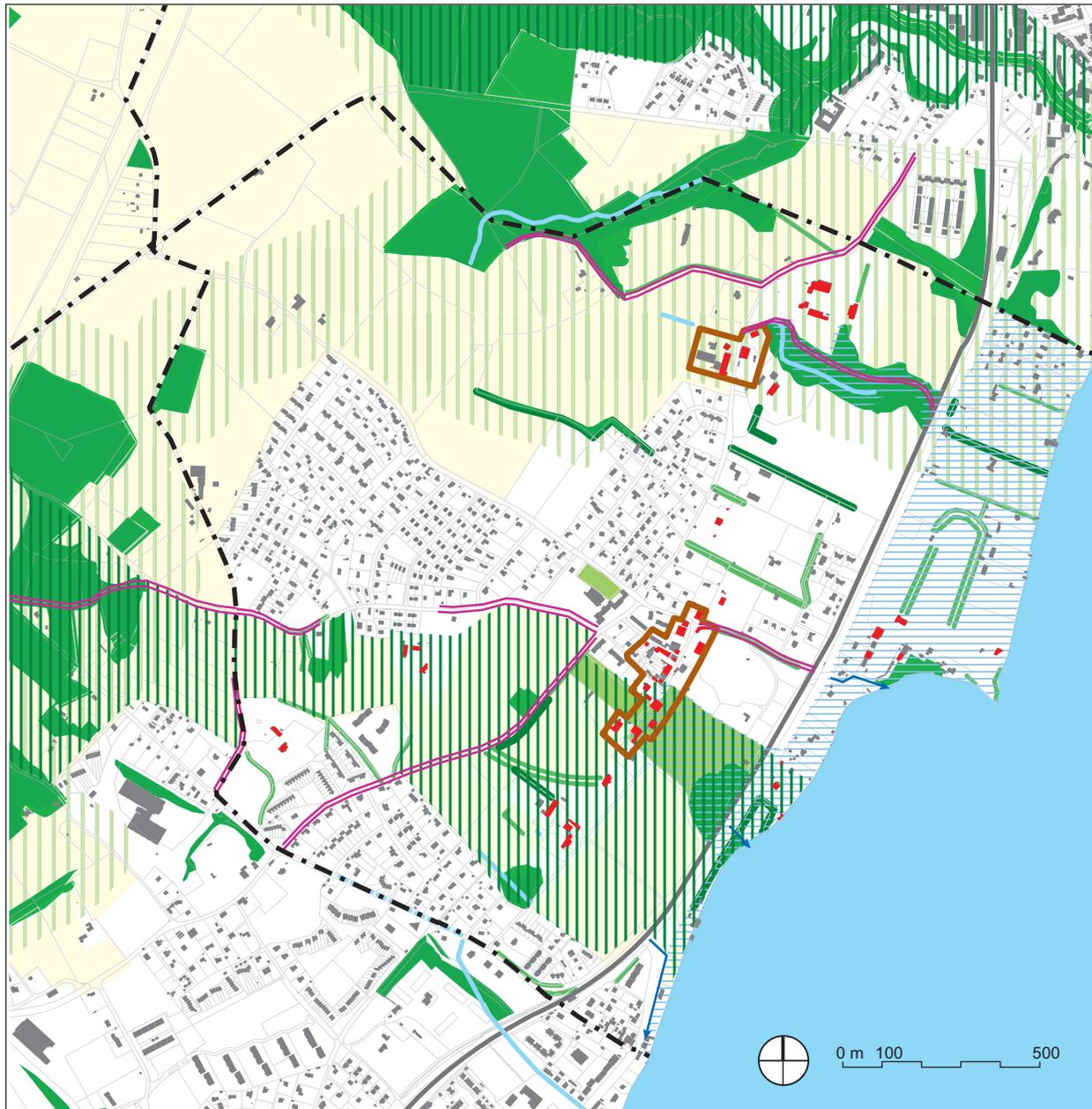
Le caractère rural de Genthod est aussi à préserver. A cet égard, les terrains agricoles bénéficient d'une attention particulière. Les efforts entrepris contre le mitage de ces surfaces par l'extension de la zone à bâtir, principale menace révélée par l'étude précédente (1983), doivent être poursuivis. Attentives à cette problématique, les autorités communales souhaitent maintenir une affectation agricole à certains terrains situés aux Champs Chavanne, actuellement

¹⁸ Cf. Mesure d'aménagement « Centre du village ».

en zone de développement 5.

Les études menées par la commune sur l'environnement pourraient être utilisées comme une aide à la décision dans le cas de demande de densification ou, au contraire, de changement de zone.

IMAGE DIRECTRICE DES SITES, DU PAYSAGE ET DE L'ENVIRONNEMENT



	protection des ensembles bâtis et de leur environnement : bâtiments figurant au recensement architectural, immeubles dignes d'être protégés, objets classés		forêts
	protection des rives du lac et des cours d'eau		espaces verts, parcs
	maintien de la pénétrante de verdure, du continuum vert, des alignements d'arbres et des cordons forestiers		zone agricole
		protection de la substance des tracés historiques	

5.2 Image directrice « déplacements »

Les autorités communales sont confrontées, depuis plusieurs années, à une augmentation du trafic de transit sur les trois axes principaux qui coupent le territoire (route de Valavran, de Rennex et de Malagny). Afin de lutter contre les nuisances résultant de ce transit (nuisances sonores, pollution de l'air, insécurité des piétons), elles ont mis en place diverses mesures de modération (giratoire, revêtements de sol, éléments à contourner). Cette politique sera poursuivie à l'avenir afin de maintenir des conditions de vie et une circulation interne agréables.

En fonction du développement futur d'activités dans le secteur de Malagny (réalisation du PLQ du Grand-Malagny et constructions dans une partie du Petit-Malagny), cette politique devra être accompagnée de mesures concrètes destinées à contenir l'augmentation du trafic sur la route de Malagny. Différentes actions peuvent être envisagées, telles le renforcement et l'incitation à l'utilisation des transports publics (p.ex. mise en place de navettes aux heures de pointe) ou l'élaboration d'un plan de mobilité d'entreprise.

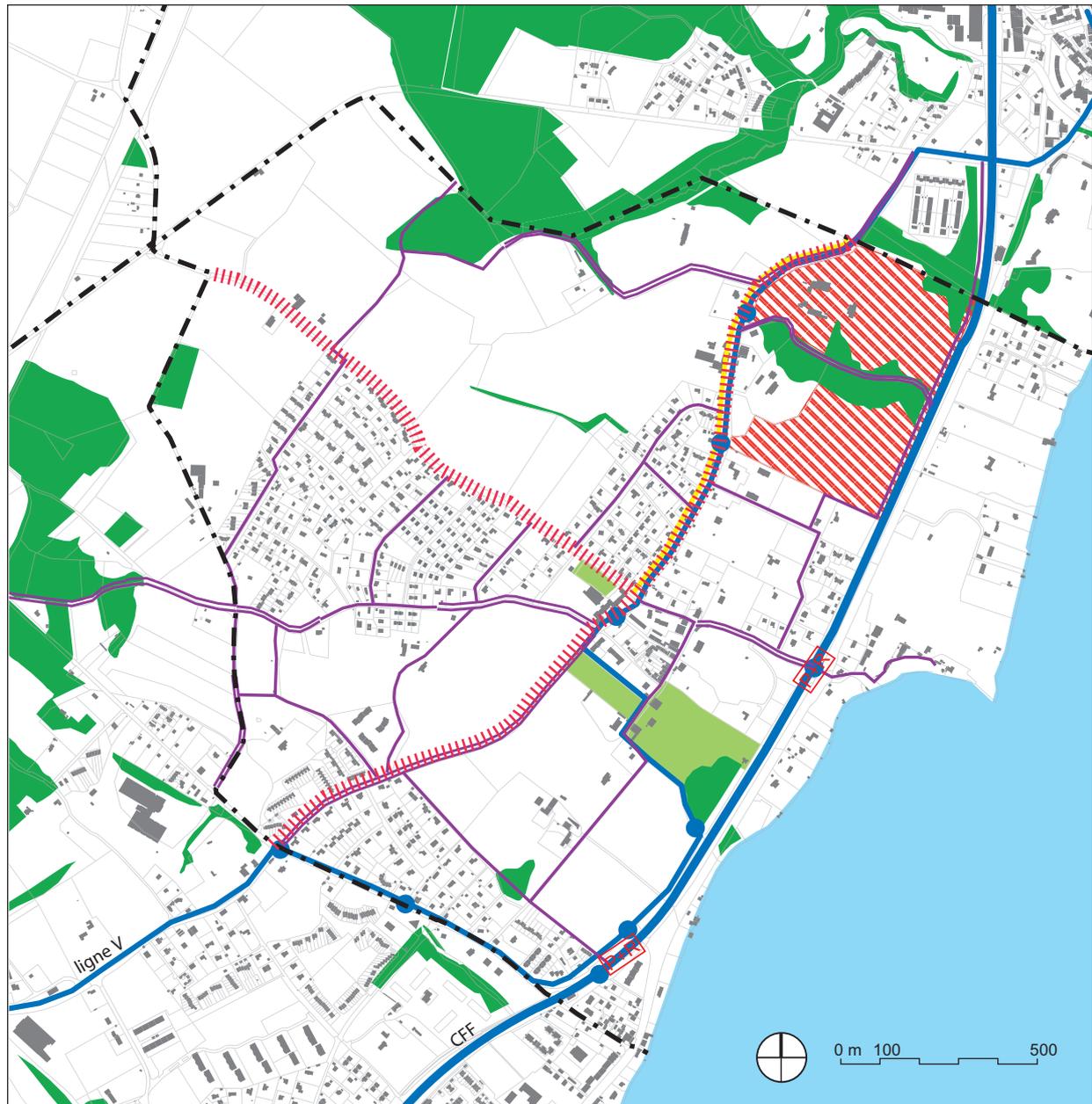
La commune dispose d'une double desserte par le train. Elle s'est donnée pour objectif de mettre en valeur ce réseau de transport collectif performant, d'en favoriser l'accès et ainsi d'inciter au transfert modal. Dans ce but, il pourrait notamment s'avérer intéressant de développer des P+R à proximité des deux haltes CFF, ainsi que de créer des emplacements sécurisés pour le stationnement des deux-roues. Pour renforcer l'attractivité du train, les cheminements qui mènent aux gares doivent en outre être facilités, notamment par la création d'un nouveau tronçon menant directement à la gare de Genthod-Bellevue.

Du point de vue des transports en commun routiers, l'offre pourrait sans conteste être améliorée, notamment en terme de fréquence. La commune souhaite par ailleurs que Genthod-le-Haut bénéficie d'une meilleure desserte. Considérant la densité de ce secteur, un système de Proxibus présente dans cette optique maints avantages.

Les autorités communales souhaitent finalement promouvoir une mobilité douce à Genthod, en facilitant le déplacement des piétons et des deux-roues. Cet

objectif pourrait en particulier se réaliser en complétant les mailles du réseau de promenade, en garantissant des conditions de sécurité optimales pour les déplacements et en mettant en valeur les itinéraires les plus agréables et les plus directs.

IMAGE DIRECTRICE DES DEPLACEMENTS



<p>PIETONS</p> <ul style="list-style-type: none">  protection de la substance des tracés historiques  réseau piéton 	<p>DEUX ROUES</p> <ul style="list-style-type: none">  aménagement d'une piste cyclable  parking d'échange à aménager, stationnement deux-roues
<p>TRANSPORTS COLLECTIFS</p> <ul style="list-style-type: none">  ligne train, bus / halte CFF, arrêt TPG 	<p>VEHICULES MOTORISES</p> <ul style="list-style-type: none">  modération du trafic de transit  étude d'impact pour l'ensemble du secteurs

5.3 *Image directrice « urbanisation, équipements et espaces publics »*

Les autorités n'envisagent pas de susciter une forte augmentation démographique, alors que les zones à bâtir déjà légalisées recèlent encore des potentialités à bâtir. Il n'est ainsi pas envisagé, à moyen terme, de modifier le plan d'affectation dans le but de permettre d'importants développements.

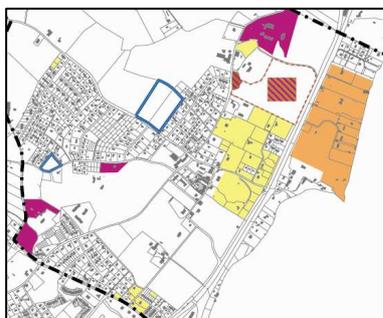


Fig.43 : Potentialités à bâtir pour des activités (en mauve), du logement (en brun) et des villas (en jaune). En orange : potentialités selon le règlement de protection des rives du lac. En liseré bleu : potentialités pour des équipements publics.

Soucieuse de « privilégier la recherche d'un équilibre environnemental lors de l'examen des contraintes et restrictions induites par les nuisances sonores de l'aéroport », et de « maintenir des espaces agricoles homogènes de valeur », la commune souhaite redonner une affectation agricole à certains espaces à bâtir situés dans la courbe des nuisances sonores de l'aéroport. Elle désire par ailleurs promouvoir un développement mesuré et harmonieux du village et des autres secteurs bâtis. Elle souhaite finalement sauvegarder la cohérence urbanistique des grandes propriétés via une application stricte du règlement de construction de 1984.

Lorsque les potentialités à bâtir sont examinées dans le détail, il apparaît tout d'abord que les espaces peu ou pas bâtis situés en zone de villas sont relativement importants. Ils sont majoritairement situés entre la route de Malagny et la voie de chemin de fer, ainsi que dans une moindre mesure dans le secteur qui jouxte la commune de Bellevue. Au total, près de 36'000 m² de terrain sont théoriquement disponibles dans cette zone, ce qui équivaut, pour un coefficient d'utilisation du sol de 0,25, à 9'000 m² de surface de plancher. Près de 45 nouvelles villas pourraient potentiellement être construites à Genthod¹⁹.

Les grandes propriétés du bord du lac, très faiblement urbanisées, forment elles aussi un potentiel important de surfaces à bâtir, mais elles font toutefois l'objet de restrictions, imposées par le règlement de protection des rives du lac.

En plus de ces potentialités, plusieurs parcelles déjà construites, situées en zone de villas, n'atteignent pas le coefficient d'occupation du sol relatif à leur zone. Elles pourraient à l'avenir faire l'objet de densifications.

¹⁹ En prenant comme moyenne 200 m² de surface brute de plancher par villa.

Les potentialités à bâtir pour des logements ou des activités (zone 4B protégée) sont localisées dans la propriété du Petit-Malagny, ainsi que sur la parcelle limitrophe de l'Ecole anglaise, située le long de la route de Malagny. Plus de 15'000 m² de terrain sont constructibles dans ce secteur, ce qui représente plus de 8'000 m² de surface de plancher (U=0,54). Plusieurs hypothèses sont envisageables : environ 50 nouveaux logements²⁰ pourront être réalisés, mais ces terrains pourraient également accueillir des activités ou un programme mixte de logements et d'activités.

Le haut du domaine du Grand-Malagny est susceptible de connaître une densification. Dans cette éventualité, la construction de nouveaux bâtiments devrait respecter les qualités architecturales et spatiales hors du commun de cette propriété du 18^e siècle, conformément au plan localisé de quartier valant plan de site adopté en 2005. Ces bâtiments ne pourraient pas accueillir du logement, en raison des nuisances sonores dues au trafic aérien.

Par le biais d'un plan localisé de quartier adopté dans les années 1990, la commune dispose d'un secteur dans lequel peuvent s'installer d'autres types d'activités, au chemin des Limites. Un deuxième périmètre d'activités pourrait voir le jour à la route de Collex, à l'angle du chemin des Limites, sur une parcelle située en zone de villas, mais non propice au logement du fait des valeurs limites d'exposition au bruit de l'aéroport. Finalement, une portion du domaine de Pierre-Grise, localisée en bordure du chemin des Chênes, pourrait également accueillir des locaux d'exploitation sans nuisances.

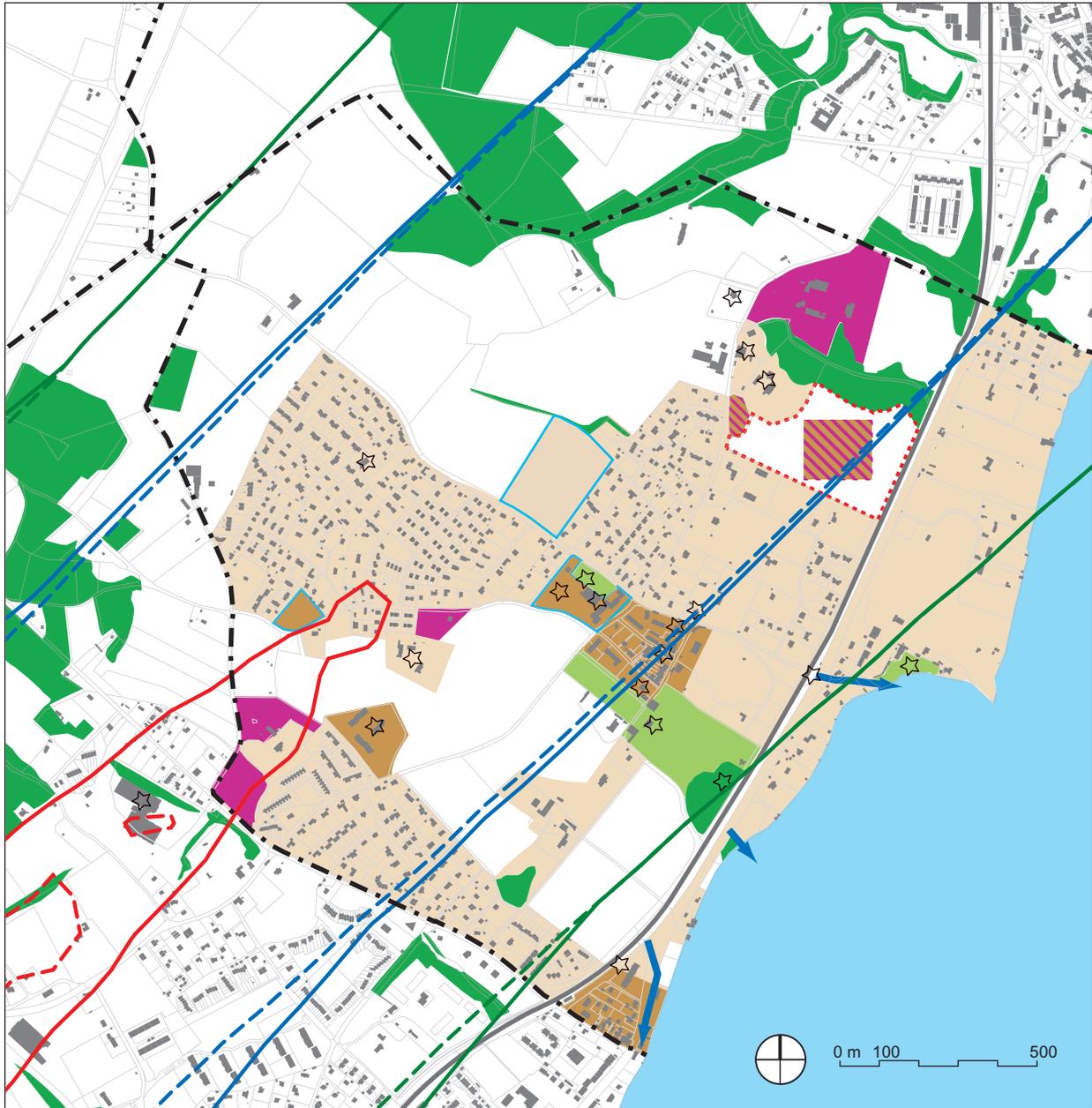
Du point de vue des équipements publics, il est prévu d'installer le nouveau centre de la voirie sur un terrain que la commune souhaite acquérir au chemin des Chênes.

L'accès au lac de la population sera quant à lui amélioré par l'élargissement et la rénovation du ponton du parc Lullin, approuvé par le Conseil municipal en 2006. Cet accès sera complété par la mise en place d'une plate-forme carrée située du côté

²⁰ En prenant comme moyenne 150 m² de surface brute de plancher par logement.

du lac. La construction de logements par la commune, au centre du village, représente finalement l'occasion de mener une réflexion d'ensemble sur les espaces publics centraux et par-là même de conforter l'aménagement des lieux piétonniers.

IMAGE DIRECTRICE DE L'URBANISATION, DES EQUIPEMENTS ET DES ESPACES PUBLICS

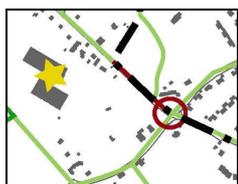


<ul style="list-style-type: none"> habitat collectif habitat individuel activités sans nuisance habitat et/ou activités sans nuisance protection des qualités patrimoniales du site terrains destinés à des équipements d'utilité publique forêts/ espaces verts, parcs équipements publics, privés accès au lac 	<p>Valeurs limites d'exposition au bruit de l'Aéroport de Genève-Cointrin (EMPA 2000) pour le DS II et le DS III</p> <ul style="list-style-type: none"> Valeur de planification (VP) DSII Valeur limite d'immission (VLI)DSII Valeur d'alarme (VA) DSII Valeur de planification (VP) DSIII Valeur limite d'immission (VLI)DSIII Valeur d'alarme (VA) DSIII
---	--

5.4 Image directrice des chemins pour piétons



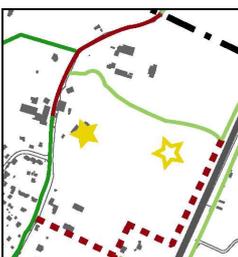
Route du Creux-de-Genthod



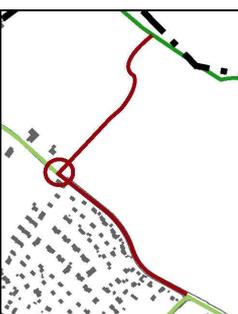
Route de Collex



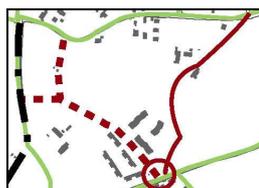
Liaison ch. des Rousses – Rte de Collex



Malagny



Mont-Rose et route de Rennex



Pierre-Grise

Afin de favoriser le déplacement des piétons et en application de la loi fédérale des chemins pour piétons et de randonnée pédestre (LCPR), il appartient aux communes de mettre en œuvre des plans directeurs communaux de chemins pour piétons (objet 4.10 du Plan directeur cantonal). Le but d'un tel document est d'indiquer les cheminements existants et le tracé de ceux dont la création paraît souhaitable²¹. L'image proposée ici ne constitue pas le plan directeur des chemins pour piétons, qui fera l'objet ultérieurement d'une procédure séparée.

La procédure d'adoption du plan est réglée par l'article 8 de la loi cantonale d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre. Le Département du territoire ouvre premièrement l'enquête publique. Le Conseil municipal adopte le plan sous forme de résolution avant la décision finale d'adoption du plan directeur des chemins pour piétons par le Conseil d'Etat. Une des phases importantes de l'élaboration d'un tel plan est la coordination intercommunale ainsi que la concertation avec le Département du territoire, de manière à assurer la cohérence du document par rapport à la planification cantonale.

Dans la commune de Genthod, le maillage des cheminements piétonniers est relativement dense, convergeant vers le centre du village. Les itinéraires sont très souvent de grande qualité, serpentant par endroits sous des alignements de vieux chênes. Le déplacement à pied se fait globalement de manière agréable sur le territoire.

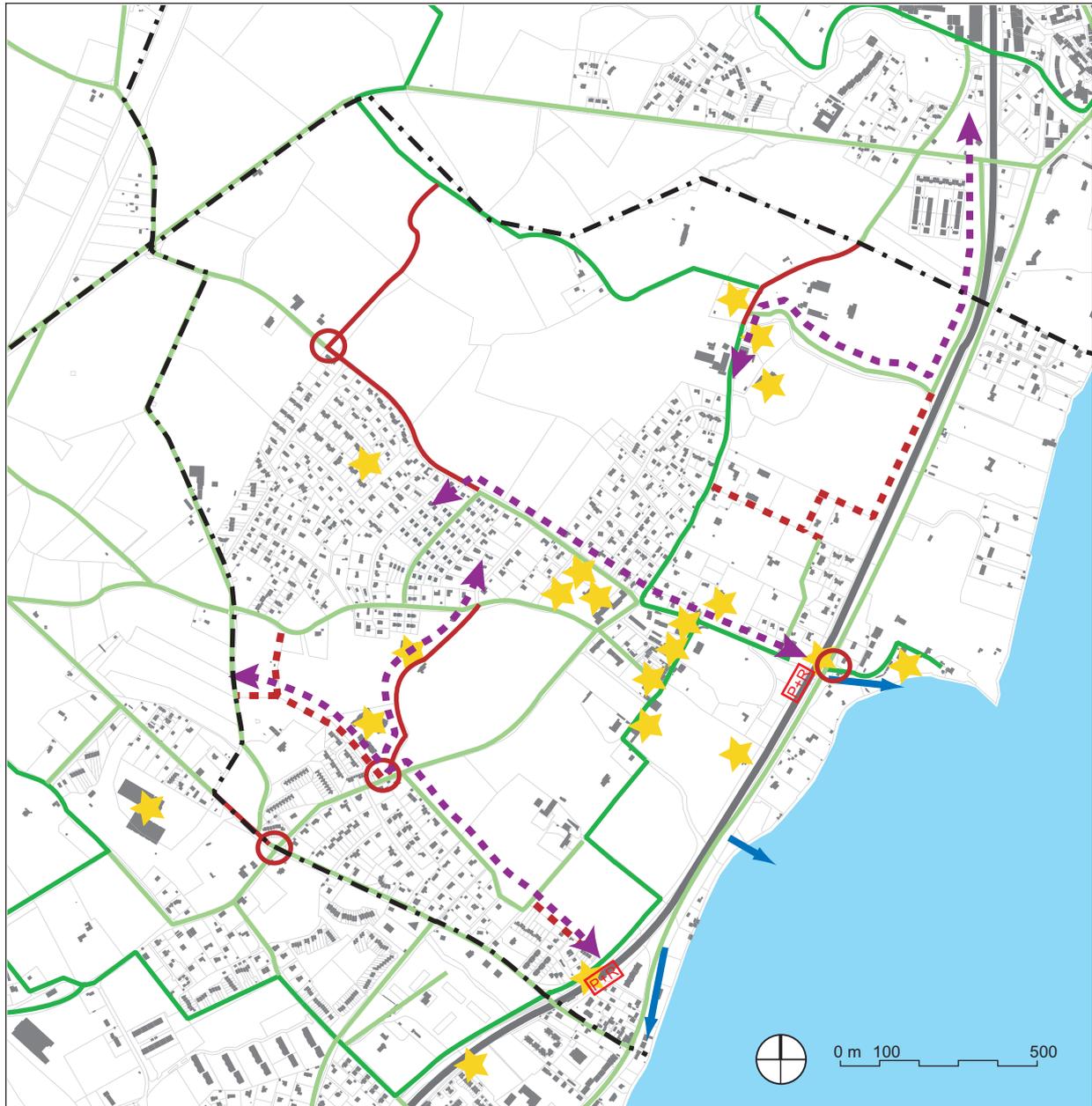
Toutefois, plusieurs tronçons pourraient être encore aménagés afin d'offrir aux piétons des cheminements véritablement sécurisés, en particulier au Creux-de-Genthod, où la traversée des piétons est difficile, ainsi que le long des routes de Malagny, de Rennex et de Collex, où le cheminement des piétons est rendu dangereux par l'absence de trottoirs. En outre, certaines liaisons pourraient être améliorées par la création de nouveaux tracés, notamment au sud du domaine du Petit-Malagny, au nord-ouest et au centre de Pierre-Grise, à travers le pré de Mont-Rose

²¹ DT (2002), *Planifier et réaliser les chemins pour piétons*.

ainsi qu'au nord de la gare de Genthod-Bellevue (ch. des Rousses – rte de Collex).

A Genthod plus que dans d'autres communes de la périphérie de l'agglomération genevoise, les cheminements piétonniers pourraient à terme acquérir une importance considérable. Etant donné la qualité de la desserte ferroviaire de la commune, des cheminements de qualité reliant les haltes des chemins de fer et les quartiers résidentiels sont en effet à même d'encourager fortement le recours aux transports publics. Outre la dimension de sécurité des usagers, les tronçons à aménager et les projets de nouveaux chemins devront ainsi être élaborés de sorte à mettre en valeur les qualités paysagères des sites traversés.

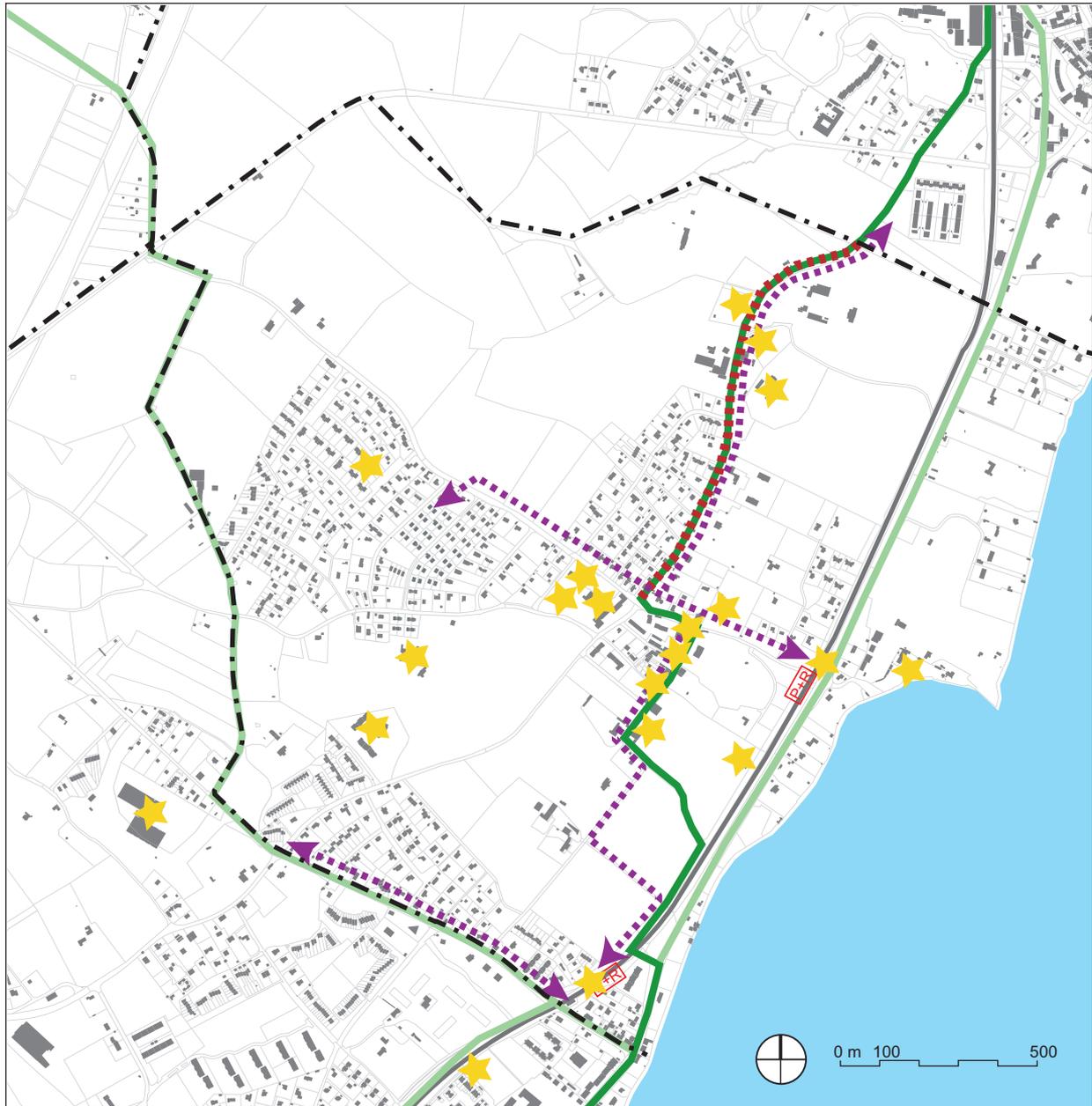
IMAGE DIRECTRICE DES CHEMINS POUR PIETONS



ITINERAIRES	POLES GENERATEURS
itinéraires selon le plan directeur cantonal	★ gare, école, église, mairie, centre sportif, centre-ville, espace vert
— existants	🅑🅖🅓 parking d'échange à aménager, stationnement deux-roues
itinéraires communaux	
— existants	
- - - projets de chemin	
— tronçons à aménager	
○ jonctions à aménager	
↔ axes à favoriser	
➡ accès au lac	

Cette image directrice ne constitue pas le Plan directeur des chemins pour piétons, lequel fera l'objet ultérieurement d'une procédure distincte.

IMAGE DIRECTRICE DES DEPLACEMENTS A VELO



ITINERAIRES		POLES GENERATEURS	
	tronçon difficile (aménagement à réaliser)		gare, école, église, mairie, centre sportif, centre-ville, espace vert
	axes à favoriser		parking d'échange à aménager, stationnement deux-roues
	itinéraire cyclable d'importance régionale (Plan directeur cantonal)		
	autres itinéraires recommandés (Carte vélo 2004)		

