



## 6. AÏRE

### 6.1 Situation

Sous-secteurs statistiques : 10-1 Aïre-Pont-BUTIN; 10-2 Aïre-Renard; 11-ch. de la Verseuse

#### Population

- > Population 1990 : 1'715
- > Population 2005 : 2'239
- > Evolution 90 – 05 : + 524 / + 30,5 %
- > Part de la population communale : 7,2 %

#### Logements

- > Logements : 832, dont 489 villas
- > Logements subventionnés (08.05) : 113, soit 13,6 %
- > Nombre d'habitants par logement : 2,7
- > Evolution depuis 1990 : + 151 logements (+ 36 % de villas)

#### Emplois / Activités

- > Emplois en 1991 : 736
- > Emplois en 2001 : 581 (71 % dans le secteur III et 29 % dans le secteur II)
- > Evolution des emplois 91-01 : - 155 / - 21 %
- > Part des emplois communaux : 4,6 %
- > Etablissements en 91 : 71
- > Etablissements en 2001 : 80 (70 % dans le secteur III et 30 % dans le secteur II)
- > Evolution 91-01 : + 9 / + 12,7 %

### 6.2 Documents de référence

- > Plan de protection des rives du Rhône (loi M 8 4)
- > Inventaire genevois d'architecture 1919 – 1975 :
  - STEP d'Aïre (arch. G. Brera, 1964)
  - immeubles au ch. Nicolas-Bogueret (arch. F. Maurice, J.-P. Dom, J. Duret, 1957)
- > PLQ 27'997A
- > Chemin de Sellières, presqu'île d'Aïre. Pré-étude de modération du trafic. Rapport technique. Trafitec, 25.10.2002

### 6.3 Potentiel à bâtir

Le potentiel réside en grande partie dans la densification du tissu de villas. Ce processus est difficile à calibrer dans le temps, mais pourrait représenter une augmentation relativement importante. En effet, la majorité des parcelles ont des surfaces supérieures à 1'000 m<sup>2</sup>, ce qui permet la réalisation de 3-4 villas jumelles.

Par ailleurs, l'Etat possède des terrains le long du chemin de la Bourdonnette totalisant environ 19'000 m<sup>2</sup>. En vertu de l'article 11A §2 de la LaLAT, tout terrain situé en 5<sup>ème</sup> zone, peu ou pas bâti doit faire l'objet d'un examen en vue d'évaluer l'intérêt d'une densification par changement de zone. Dans cette optique, une demande de renseignements a été déposée en vue de la réalisation d'un EMS de 72 chambres et de 90 logements avec encadrement médicalisé. Une étude de faisabilité démontrant le potentiel du secteur devrait être engagée avant l'élaboration de projets détaillés. La situation n'est toutefois pas idéale pour un EMS compte tenu de l'éloignement des services et de la faible desserte en transports publics.

### 6.4 Diagnostic et enjeux

La presqu'île d'Aïre jouit d'une situation très favorable à l'habitat, à l'écart des grands axes routiers et proche des rives du Rhône (lieux de promenade et de détente). Le quartier bénéficie en outre de la proximité d'équipements scolaires, sportifs, commerciaux et sociaux au Lignon. Sur la route d'Aïre, un petit centre de quartier offre également quelques services de proximité.

Ce quartier comprend essentiellement des villas. Comme dans nombre de quartiers similaires sur le canton, ces quartiers proches de la ville se densifient progressivement par la réalisation de villas mitoyennes sur des parcelles plus petites. Ainsi, depuis 1990, le nombre de logements a augmenté de plus d'un tiers. Cette croissance de la population d'une part et la structure de l'habitat d'autre part, nécessite d'offrir dans le quartier des espaces publics qui aujourd'hui font défaut.

Les emplois dans le secteur sont principalement liés aux établissements scolaires et à la STEP.

A proximité de la STEP se trouve une zone de développement industriel et artisanal abritant quelques entreprises et des terrains servant de dépôts de matériaux pour la voirie de la ville de Genève. Cette situation peu visible et insérée dans un tissu résidentiel ne peut convenir que pour des activités ne générant pas de nuisances (trafic, bruit, poussières). Cela étant, un usage plus valorisant que des dépôts pourrait être envisagé.

Comme dans beaucoup de quartiers résidentiels, le volume de trafic n'est pas très important, d'autant plus que la majeure partie des chemins est en impasse et de statut privé. Toutefois, les caractéristiques d'aménagement ne garantissent pas toujours un confort et sécurité pour les piétons et cyclistes : trottoirs étroits, vitesse excessive des voitures, etc.

## **6.5 Objectifs généraux**

- > Valoriser les atouts du secteur pour l'habitat.
- > Préserver et renforcer la centralité de quartier.
- > Améliorer la sécurité et le confort des piétons et cyclistes.
- > Tirer un meilleur parti des terrains occupés par des dépôts.

## **6.6 Objectifs et principes sectoriels**

### **a) Options d'urbanisation**

- > Zone de villas : poursuite de la densification dans les limites de la 5<sup>ème</sup> zone afin de favoriser d'autres formes d'habitat tel que l'habitat groupé par exemple.
- > Terrains de l'Etat au ch. de la Bourdonnette : développement d'un projet exemplaire (logements ou équipements publics) s'intégrant dans le quartier de villas (gabarits, circulations, etc.). Indice max. de 0,6.
- > Zone d'activités près de la STEP : mis à part la parcelle de la ville de Genève (dépôts de la voirie) destinés à accueillir une centrale géothermique, le solde de la zone ne présente pas un intérêt majeur pour le développement des activités. La commune souhaite qu'à terme, ce secteur puisse revenir accueillir des équipements de sports et de loisirs.
- > Centralité de quartier : maintenir et si possible renforcer la présence d'activités commerciales.

### **b) Equipements publics**

Maintien des jardins familiaux existants.

### **c) Espaces publics et collectifs**

Le quartier bénéficie de peu d'espaces publics sous la forme de places ou parcs. La possibilité de créer de tels espaces doit être recherchée dans le cadre des futurs développements. La réalisation de jardins de quartier est à envisager :

- > à proximité de l'école d'Aire,
- > dans le cadre de l'éventuel projet d'EMS de la Bourdonnette ou d'un autre projet sur ces terrains de l'Etat,
- > le long de la route du Bois-des-Frères (aboutissement de la promenade du nant des Grebattes).

### **d) Circulations, stationnement**

- > Mise en œuvre des mesures de modération préconisées par l'étude Trafitec.
- > En cas de réalisation d'un EMS à la Bourdonnette, un renforcement de la desserte en transports publics sera nécessaire (employés, visiteurs, résidents).

### **e) Aménagements cyclables**

- > L'aménagement de pistes ou bandes cyclables sur les routes d'Aire et du Bois-des-Frères constitue un objectif prioritaire.
- > Un aménagement facilitant le passage des vélos par la passerelle située dans le prolongement du chemin des Platières est à prévoir.
- > Equiper l'arrêt TPG du chemin du Bois-des-Frères / chemin des Sellières de parkings deux-roues.

### **f) Aménagements piétonniers**

- > Un itinéraire piétonnier majeur relie entre eux les différents établissements scolaires en empruntant des rues de quartier à trafic tranquillisé, soit : chemin des Platières, chemin Nicolas-Bogueret, chemin du Grand-Champ, chemin H.-de-Buren. Des servitudes de passage doivent être négociées entre le ch. du Wellingtonia et le ch. Henri-de-Buren pour assurer la continuité du parcours entre les Libellules et le collège du Renard.
- > Amélioration de l'éclairage des passerelles sur le nant des Grebattes.
- > Nouvelles traversées piétonnes à aménager sur la rte du Bois-des-Frères (voir chap. 11).
- > Ch. de Sellières : élargissement du trottoir.

#### **g) Paysage**

> Les falaises bordant le Rhône à l'ouest du pont Butin présentent une grande qualité paysagère. Cet espace est peu à peu grignoté par de nouvelles constructions qui envahissent la pente et altèrent le caractère naturel des lieux.

L'objectif est d'éviter le mitage et la banalisation de ce paysage très exposé aux vues. Les constructions doivent se tenir en retrait de la limite naturelle (rupture de pente) afin de préserver la lisibilité et les caractéristiques paysagères du site. Le respect strict des limites du plan de protection des rives du Rhône doit être garanti.

#### **h) Environnement**

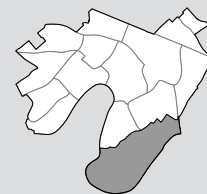
> Assainissement des routes selon l'OPB : route d'Aïre, ch. de Sellières, rte du Bois-des-Frères.

#### **i) Milieux naturels**

> Nant des Grebattes : l'objectif est de le revaloriser tant du point de vue écologique que du point de vue de son usage par les habitants du quartier (voir secteur 7 : Le Lignon).

## Secteur Aire : programme de mise en œuvre - tableau récapitulatif

Projets et opérations à entreprendre	Instance responsable	Délais / priorités	Références / Renvois
<b>Urbanisation</b> - Engager une procédure de changement de zone pour pérenniser les jardins familiaux : zone de villas -> zone de jardins familiaux. - Engager une réflexion avec la ville de Genève sur l'avenir de l'ensemble de ses terrains dans les secteurs 5 et 6.	Commune Commune	Selon opportunités Court terme	
<b>Equipements publics</b> - Négocier avec l'Etat la réalisation d'équipements publics pour le quartier sur son terrain de la Bourdonnette.	Commune	Court terme	
<b>Espaces publics et collectifs</b> - Négocier l'acquisition ou la cession de terrains en vue de la réalisation de nouveaux parcs et jardins de quartier.	Commune	Selon opportunités	
<b>Circulations, stationnement</b> - Mettre en œuvre les projets de modération des vitesses au ch. des Sellières. - Evaluer la nécessité de renforcer la desserte TC en cas de réalisation de l'EMS de la Boudonnette	Commune Canton	Court terme Selon opportunités	Chap. 10
<b>Aménagements piétons - vélos</b> - Négocier les servitudes de passage à travers la zone de villas. - Etudier l'aménagement de la route du Bois-des-Frères : bandes cyclables, hors-ligne, traversées piétonnes. A coordonner avec l'assainissement du bruit routier.	Commune Commune	Selon opportunités Court terme	Chap. 10.4 Chap. 11
<b>Environnement</b> - Programmer et mettre en œuvre les mesures d'assainissement de la route du Bois-des-Frères, de l'av. d'Aire et du chemin de Sellières. A coordonner avec la réalisation d'aménagements cyclables et la rénovation des réseaux souterrains.	Commune	Avant 2018	Chap. 9
<b>Milieux naturels</b> - Mettre en œuvre le programme de renaturation du Nant des Grebattes.	Commune	Moyen terme	Chap. 5



**Objectifs généraux:**

- Valoriser les atouts du secteur pour l'habitat
- Préserver et renforcer la centralité de quartier
- Améliorer la sécurité et le confort des piétons et cyclistes
- Tirer un meilleur parti des terrains occupés par des dépôts

