

1. RAPPEL DU CONTEXTE

1.1 Situation

Le plan directeur de quartier de Versoix-Centre porte sur les terrains compris entre la route de Suisse, les voies CFF, la rampe de la Gare et le chemin Vandelle.

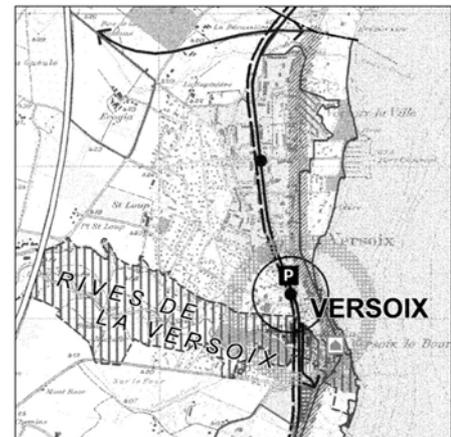
Ces terrains sont régis par deux PLQ datant du début des années 70 qui contiennent une réserve pour la construction de la route d'évitement du Bourg (REB). Ce projet ayant été officiellement abandonné au profit d'un réaménagement de la route de Suisse et du prolongement du chemin de la Scie, ces plans d'aménagement doivent être abrogés et remplacés par de nouveaux documents de planification.

Au-delà de l'abandon de la REB, c'est tout le contexte cantonal et communal qui a beaucoup évolué en 30 années et qui justifie l'élaboration d'un nouveau projet d'aménagement de ce secteur.

L'avenir de Versoix-Centre se dessine au travers des visions du plan directeur cantonal, du plan directeur communal et des exigences qui découlent de l'annexe 5 de l'OPB.

Le plan directeur cantonal (PDCa)

Le plan directeur cantonal reconnaît à Versoix le statut de **centre périphérique**, dont le soutien "vise la lutte contre le mitage du territoire et un rééquilibrage de la localisation des activités. L'implantation d'équipements et de fonctions exceptionnelles peut y drainer des emplois complémentaires. Ces centralités sont importantes par la quantité et la qualité des échanges qui s'y déroulent. Ainsi, la qualité de leur aménagement représente un enjeu déterminant. Leur développement est toutefois conditionné par une bonne desserte par les transports publics¹."



Extrait du plan directeur cantonal

Objectif 2.1 : Promouvoir une organisation concertée entre les diverses centralités de l'espace franco-valdo-genevois.

Moyens : Renforcer les centres périphériques situés dans les cantons de Genève et de Vaud ainsi qu'en France voisine en y favorisant l'accueil de fonctions régionales, voire internationales.

Mesure d'application : Renforcement du rôle des centres périphériques genevois, en particulier ceux desservis par le chemin de fer.

Dans ce contexte, la mise en place d'un RER avec une fréquence au quart d'heure (planifié pour 2008), va constituer un réel enjeu pour le développement de la commune et plus particulièrement pour le secteur autour de la Gare. Versoix va en effet se retrouver, en termes de fréquence et de temps de parcours, dans une position similaire aux communes de la périphérie urbaine (Carouge, Lancy, Vernier, Onex, etc.), tout en bénéficiant d'une situation géographique privilégiée au bord du lac et entourée par des espaces de grande qualité paysagère (aire rurale, bois et forêts).



¹ Concept de l'aménagement cantonal, page 25

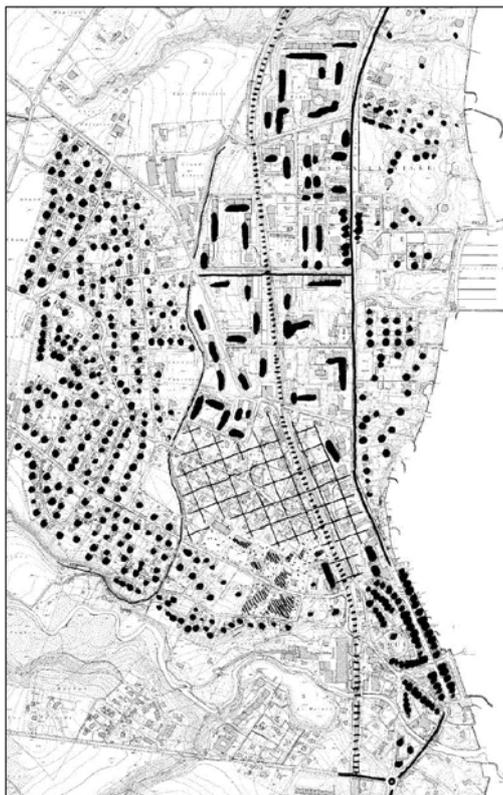
Le réaménagement de ces terrains pratiquement en friche, constitue donc une réelle opportunité de valoriser le secteur.

Le projet de plan directeur communal

Le projet de plan directeur communal cherche à anticiper ces transformations et à en tirer parti pour structurer son développement. Ainsi le développement du secteur de la gare répond à plusieurs objectifs :

Versoix-Centre : un quartier à l'articulation entre Versoix-la-Ville, Versoix-le-Bourg et le quartier de villas.

- > Renforcer le rôle de centre périphérique et pôle régional en accueillant des équipements et des services de niveau cantonal ou régional.
- > Augmenter le nombre d'emplois afin de ne pas aggraver le déséquilibre du ratio emplois/habitants.
- > Localiser les emplois à proximité des transports publics afin de favoriser le report modal.
- > Transformer progressivement les terrains autour de la gare (de part et d'autre des voies) en un quartier mixte faisant le lien et l'articulation entre Versoix-le-Bourg, Versoix-la-Ville et la zone de villas.
- > Offrir au niveau local des espaces publics de qualité et emblématiques.



Situation locale

Le secteur autour de la gare constitue un espace stratégique à différents titres :

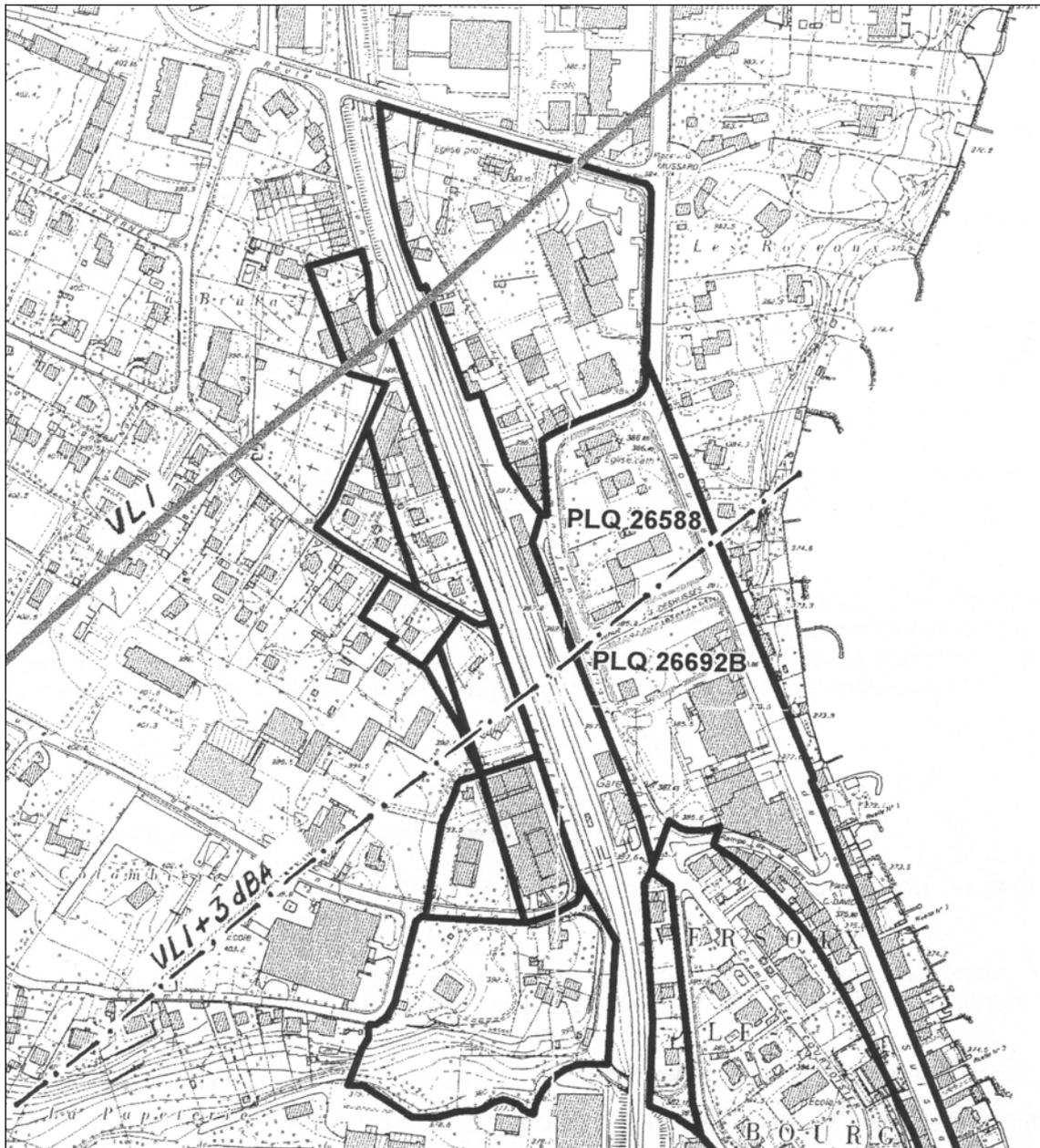
- > Un lieu de passage (8-900 passagers par jour) qui va prendre de l'importance dans les prochaines années avec le RER à la fréquence du quart d'heure ;
- > Un point de passage obligé, les passages sous-voies suivants sont situés à 500-600 mètres ,
- > De l'espace à disposition : l'occupation du sol est aujourd'hui faible ;
- > Plusieurs terrains appartiennent à des collectivités publiques et aux CFF ;
- > Le secteur offre une très belle vue sur le lac ;
- > Proximité de commerces et services (PTT, banques, médecins) : un potentiel d'animation déjà important.

L'annexe 5 de l'OPB

L'annexe 5 de l'OPB concerne le bruit des avions. Selon les courbes isophones admises par le canton, environ 40 % des zones à bâtir de la commune (soit 96 ha) sont concernés par des dépassements des valeurs limites d'immission pour le degré de sensibilité II. A l'intérieur de ce secteur, 43 ha sont en principe inconstructibles pour du logement.

Le plan directeur de quartier de Versoix-Centre est directement concerné par ces prescriptions. Ainsi, les terrains situés au sud de l'av. Deshusses sont inconstructibles pour du logement. Il a par contre été admis que les terrains au nord, pouvaient recevoir des logements moyennant une dérogation. Les projets devront toutefois démontrer le respect des valeurs limite.

Extrait d'un document de travail du DAEL (29.09.03) : courbes de bruit de l'aéroport agrégées pour le DS III (VLI et VLI + 3 dBA)



1.2 Rappel de la démarche

Le plan directeur de quartier "Versoix-Centre" est le résultat d'une série d'études et démarches qui sont succinctement résumées ci-dessous :

De janvier à mai 2001, une planification-test a été organisée conjointement par le canton, la commune et les principaux propriétaires concernés. Trois équipes d'urbanistes ont été conviées à définir un programme et sa traduction spatiale. A ce moment, l'annexe 5 de l'OPB n'était pas encore en vigueur et le programme de base devait comprendre 3/4 de logements et 1/4 d'activités.

De juin 2001 à novembre 2002, le programme initial a dû être remanié et affiné en raison de plusieurs facteurs :

- > L'entrée en vigueur de l'annexe 5 OPB qui a complètement bouleversé les données de départ.
- > L'intérêt manifesté par la Coop (occupant des locaux dans le secteur) à agrandir ses surfaces de vente.
- > Le plan directeur cantonal EMS 2010 qui a retenu le site de la gare pour l'implantation d'un EMS.
- > Le concept régional des P+R établi par l'OTC et fixant un objectif de créer 80 places à Versoix.

En fonction de ces nouvelles données, une expertise économique a été établie en vue de calibrer un programme d'activités sur le site. Sur cette base, une synthèse de la planification-test a été établie en novembre 2002.

A ce moment, la loi cantonale sur les plans directeurs localisés est entrée en vigueur. Dès lors, il est apparu que ce nouvel instrument pouvait constituer une base de planification utile en tant que :

- > document de référence pour les futurs PLQ,
- > outil de coordination et d'harmonisation des projets, notamment sur les aspects de circulation, accès, stationnement, espaces publics, énergie, etc.
- > instrument de négociation (mesures foncières et juridiques).

L'étude du plan directeur de quartier a ainsi démarré en 2003 sur la base de contacts étroits avec les propriétaires et opérateurs potentiels. Ces derniers manifestant un réel intérêt pour la réalisation de parties du programme, des études de faisabilité ont été lancées afin de vérifier de manière précise les réelles possibilités de construction.

Ces études ont été menées par :

- > M. Bruno MARCHAND du bureau DeLaMa pour l'îlot sud,
- > M. Jean-Pierre STEFANI du bureau Frei & Stefani pour l'îlot nord et les terrains CFF.

Ces études ont abouti en avril 2004 et ont servi de base à l'élaboration au projet de plan directeur de quartier.

Dans le cadre de l'étude du plan directeur de quartier des contacts bilatéraux ont eu lieu avec certains services cantonaux pour préciser les contraintes et conditions d'aménagement :

- > avec le SEPA pour clarifier la question des droits à bâtir liés aux PLQ en vigueur,
- > avec le SFPNP pour définir les exigences quant à la végétation présente sur le site,
- > avec l'OTC et la Fondation des parkings pour définir les besoins en places de stationnement et les contraintes liées au P+R,
- > avec la division de la gérance pour les questions relatives à l'usage de la parcelle cantonale,
- > avec le service de l'énergie afin de définir le cahier des charges du concept énergétique,
- > avec le service des plans directeurs localisés pour la mise au point du document final.

Enfin, des informations sur l'avancement des études ont été fournies à la population (séances publiques le 12 février 2003 et 22 mars 2005) et aux propriétaires concernés par l'aménagement (SI Le Carillon, Consorts Alessi).

La séance d'information publique lançant la procédure de consultation publique a eu lieu le 22 mars 2005 et a réuni plus de 120 personnes. La consultation publique s'est déroulée du 18 avril au 20 mai 2005. Deux associations, un parti politique et une personne individuelle ont formulé des remarques sans que celles-ci ne remettent en cause le développement du projet. Les principales remarques portent sur :

- > les questions relatives aux sens de circulation et aux entrées et sorties des parkings : ces questions de détail devront être réglées dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement et lors des procédures de demandes de permis de construire. Le PDQ intègre toutefois ces préoccupations sans figer une solution. Ce d'autant plus que ces mesures relèvent de la législation sur la signalisation routière et non sur l'aménagement du territoire.
- > le dimensionnement insuffisant du P+R : pendant la période de consultation publique des discussions se sont poursuivies et ont permis d'arriver à une solution agréée par le DAEL, le DIAE et la commune. Le nombre de places de stationnement dévolues au P+R est ainsi augmenté.
- > le nombre global de places de stationnement, jugé insuffisant : le PDQ définit un mode de calcul des places, mais ne fige pas leur nombre, car une certaine souplesse existe concernant la programmation. Il faut toutefois relever que dans une situation aussi centrale et bien desservie (à terme) par les transports publics, il serait contraire aux objectifs de développement durable de trop favoriser le trafic motorisé individuel.
- > la qualité architecturale des futurs bâtiments inquiète de nombreux citoyens soucieux du devenir du centre de leur commune. Si le PDQ ne peut que se limiter à fixer des objectifs qualitatifs, le Conseil administratif, conscient de l'enjeu majeur pour l'image future de Versoix collabore étroitement avec les opérateurs et suit ainsi de près le développement des projets.
- > l'absence d'information des locataires actuels des immeubles destinés à être démolis. Les autorités communales sont conscientes des problèmes que cela peut poser pour les personnes concernées, mais indique que, d'une part cela ne relève pas de leur compétence (terrains privés) et que, d'autre part, ces démolitions sont prévues depuis 1972 dans les PLQ en vigueur.

En date du 26 août 2005, la Direction de l'aménagement du territoire informait la commune que le document final pouvait être présenté au Conseil municipal en vue de son approbation.

Le plan directeur de quartier a été approuvé à l'unanimité par le Conseil municipal lors de sa séance du 19 septembre 2005.

