

Genève - Plan directeur cantonal 2030

Première mise à jour

Enquête publique | décembre 2016 - février 2017

Synthèse des observations



Table des matières

TABLE DES MATIÈRES	1
INTRODUCTION	3
RAPPEL DES ENJEUX DE LA MISE À JOUR	3
MODALITÉS DE LA CONSULTATION	4
BILAN CHIFFRÉ DES RÉPONSES ÉCRITES	4
SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS	5
PRÉAMBULE	5
REMARQUES GÉNÉRALES	6
CONCEPT – ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	7
URBANISATION	13
MOBILITÉ	20
ESPACE RURAL	27
APROVISIONNEMENT, ÉLIMINATION, RISQUES	29
GRANDS PROJETS	30
SOURCE DES OBSERVATIONS	35

Introduction

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MISE À JOUR

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

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

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

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

MODALITÉS DE LA CONSULTATION

Afin de prendre l'avis des organisations concernées et de la population et, en vertu de la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LaLAT, art. 5), le projet de mise à jour a été soumis à enquête publique du 2 décembre 2016 au 15 février 2017.

Cette consultation a fait l'objet de séances d'information auprès des associations qui en ont fait la demande, dont notamment la Fédération des associations d'architectes et d'ingénieurs de Genève (FAI), les associations membres de la Coordination transports et déplacements (Pro Vélo, Actif trafic, WWF, ProNatura, Communauté d'intérêts des transports publics (CITraP), Mobilité piétonne, ainsi que l'Association des riverains de l'aéroport (ARAG)), l'Association qualité de vie à Bernex-Confignon (ASBEC).

A la suite de l'enquête publique, le projet de mise à jour a été soumis à la consultation des communes genevoises et des territoires voisins, du 16 février au 16 juin 2017. Un document de synthèse des prises de position des communes et des territoires voisins sera également élaboré à l'issue de cette phase.

Les phases d'enquête publique, de consultation des communes et des territoires voisins permettent ainsi de recueillir différents avis sur le projet de 1^{re} mise à jour du plan directeur et de le faire évoluer en vue de sa transmission par le Conseil d'Etat au Grand Conseil courant 2018. Une fois le projet adopté par ce dernier, le dossier sera transmis à la Confédération en vue d'une approbation par le Conseil fédéral.

BILAN CHIFFRÉ DES RÉPONSES ÉCRITES

Les réponses à la consultation publique ont été apportées sous forme de lettre (courrier postal) uniquement. Elles proviennent de partis politiques, institutions et associations cantonales (34), associations de quartier et groupements de propriétaires (23) ainsi que de particuliers. L'enquête publique a recueilli 373 avis de particuliers comprenant 47 avis individuels, 125 avis correspondant à trois lettres types en provenance principalement des communes de Vernier, Meyrin, Genève et Grand-Saconnex, ainsi que 201 avis de particuliers, principalement des communes d'Onex et Carouge, représentés par six études d'avocat.

Au total 430 personnes physiques ou morales ont répondu à l'enquête publique.

Synthèse des observations

PRÉAMBULE

Cette synthèse fait état des observations formulées dans le cadre de l'enquête publique. Pour rappel, la consultation porte essentiellement sur les modifications apportées dans le cadre de cette mise à jour. Il ne s'agit pas de remettre en question l'ensemble du plan directeur approuvé en 2015.

Différents types de remarques ont été formulées :

1. Les réactions générales par rapport aux modifications apportées sont regroupées et synthétisées par thématique.
2. Les demandes de modification du texte ou des cartes du projet de mise à jour du PDCn 2030 (contenu ou forme) ont été soigneusement recensées. Les plus importantes d'entre elles sont reprises dans cette synthèse mais la liste n'est pas exhaustive. En revanche, l'ensemble de ces demandes sera analysé précisément en coordination avec les départements et services concernés, en vue de l'adaptation du document à la suite des consultations. Les remarques de détail formulées à propos de certains projets font partie de cette catégorie.
3. Les demandes de modifications précises concernant des projets spécifiques de particuliers (par exemple des questions concernant les parcelles privées impactées par des propositions de retour en zone agricole ou par des déclassements de zone 5) ne sont pas citées mais ont également été recensées.
4. Certaines remarques remettent en question des éléments qui n'ont pas été modifiés dans le cadre de cette mise à jour. Cette synthèse ne reprend pas ces éléments puisqu'ils sortent du champ de cette consultation. Comme mentionné ci-dessus, la consultation porte sur les ajustements proposés pour répondre aux réserves et mandats de la Confédération et sur les nouvelles thématiques intégrées en réponse aux enjeux cantonaux (stratégie d'aménagement des lieux de vie nocturne, politique forestière, etc.). Elle ne porte pas sur les éléments inchangés, déjà adoptés par le Grand Conseil et approuvés par la Confédération.

Commentaires de l'administration

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

REMARQUES GÉNÉRALES

Un certain nombre de remarques relatives au cadre général de cette mise à jour ont été formulées.

Dans l'ensemble, la qualité des documents soumis lors de la consultation est soulignée. L'ASBEC relève la disponibilité du département durant la période de l'enquête publique et salue la prise en compte des implications de la nouvelle loi fédérale ainsi que l'introduction de nouvelles thématiques dont celle de la santé publique.

En revanche, certains représentants des milieux économiques (CCIG, FMB, UAPG), considérant que l'objectif principal de la mise à jour est de lever les réserves de la Confédération, estiment que l'introduction de ces nouvelles notions (préoccupations sanitaires, lieux nocturnes) n'est pas opportune, ou qu'elles devraient être clairement identifiées comme telles.

La FMB, tout en soulignant la qualité formelle et la lisibilité du document, considère que le remaniement effectué s'apparente plus à une révision qu'à une mise à jour, et que cette nouvelle version modifie les équilibres qui avaient conduit à son adoption. Elle estime que le document rompt avec la vision consensuelle du précédent PDCn et, de ce fait, exprime ses craintes quant à l'acceptabilité politique du projet. Cette rupture des équilibres concerne, selon la FMB, plus particulièrement la réorientation de la stratégie d'urbanisation (ce sujet est développé en p. 7 et 8 de cette synthèse).

Les Verts considèrent quant à eux que la démarche de mise à jour a été bien construite et que les objectifs stratégiques et transversaux sont pertinents. Ils demandent à être informés sur la manière dont le département envisage de conduire les prochaines mises à jour du PDCn qui semblent appelées à se succéder à un rythme plus soutenu à l'avenir.

Enfin, les associations environnementales (Pro Natura, l'ATE, le WWF et le KARCH-Genève) s'interrogent sur la suppression des références au monitoring du PDCn dans les fiches de mesures.

Des mises à jour plus fréquentes du plan directeur sont prévues à l'avenir, afin de pouvoir faire évoluer les états de coordination des projets, dont certains doivent être approuvés au stade de *coordination réglée* par la Confédération pour pouvoir être engagés, notamment les projets ayant des incidences importantes sur le territoire et l'environnement et l'ensemble des projets en extension sur la zone agricole (la définition des états de coordination figure en p. 50 du projet de mise à jour du PDCn).

Deux cas de figure existent pour l'instant. Les mises à jour mineures – ne remettant pas en cause les orientations du Concept de l'aménagement cantonal – relèvent de la compétence du Conseil d'Etat, qui en informe le Grand Conseil. Les mises à jour majeures sont de la compétence du Grand Conseil et suivent la procédure prévue aux articles 3 à 5 de la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LaLAT).

Les liens aux fiches du monitoring ont été supprimés car ceux-ci faisaient référence au monitoring du PDCn 2015. Le monitoring est en cours de restructuration pour s'adapter au PDCn 2030. Les références au monitoring seront réintégrées dans le PDCn lors d'une prochaine mise à jour, lorsque la nouvelle mouture du monitoring sera en ligne.

CONCEPT – ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

Cette première mise à jour du PDCn 2030 implique, sans remettre en question l'ensemble du plan, quelques réajustements stratégiques concernant principalement la protection des surfaces d'assolement, et, partant, le dimensionnement de la zone à bâtir avec une réduction des extensions urbaines sur la zone agricole et un renforcement de l'urbanisation vers l'intérieur. Les hypothèses d'évolution démographique et des emplois ont été mises à jour et l'évolution attendue à l'horizon 2040 a dû être intégrée au Concept à la demande de la Confédération. Les réajustements proposés ont suscité diverses réactions, synthétisées ci-dessous.

Protection des surfaces d'assolement

AgriGenève salue le renforcement de la protection des surfaces d'assolement et du paradigme d'une urbanisation vers l'intérieur et d'une maîtrise de l'étalement urbain, soulignant que la zone agricole est tout de même fortement sollicitée pour la réalisation des projets envisagés à l'horizon 2030 : une perte de 127 ha de surfaces exploitées planifiées jusqu'en 2023 et près de 260 ha à l'horizon 2030, qui implique une réduction du taux d'approvisionnement en biens alimentaires du canton, provoque des pertes de parts de marché et diminue le produit brut de l'agriculture genevoise.

Les Verts et les associations environnementales (Pro Natura, l'ATE, le WWF et le KARCH-Genève) relèvent avec satisfaction la réflexion engagée en vue de contenir l'extension constante du territoire construit sur les zones agricoles et naturelles. Ces dernières saluent le changement stratégique et politique de s'inscrire dans le quota de SDA ainsi que la recherche de zones à bâtir propices à un retour en zone agricole. Ces associations, ainsi qu'AgriGenève, félicitent le canton pour la mise en place d'un monitoring de l'espace rural ainsi que pour la nouvelle politique de limitation des extensions sur la zone agricole, accompagnée d'une recherche d'utilisation plus dense et plus efficace de la zone à bâtir.

Par ailleurs, la CCIG souscrit également à la volonté affichée de préserver la zone agricole, rappelant que Genève n'a pas attendu la nouvelle LAT pour s'en préoccuper, ayant de longue date limité les emprises en zone non-bâtie en évitant ainsi le mitage du territoire.

La CCIG mais aussi les PS, PLR, FMB, CGI, FSU, FAI, UAPG considèrent qu'il est nécessaire de renégocier le quota de SDA que le canton doit respecter et de faire valoir la spécificité de Genève par son caractère urbain ainsi que par le rôle important qu'il joue sur le plan économique.

La FMB souligne encore que la zone agricole recèle le plus grand potentiel du canton en matière de construction et estime qu'il appartient au Conseil d'Etat d'imposer à la Confédération cette vision, notamment en portant à sa connaissance la réalité genevoise particulière et les efforts accomplis en matière d'aménagement depuis de nombreuses années. Le PLR insiste également sur ce point, mentionnant en outre que Genève subit une contrainte supplémentaire du fait que l'aéroport, d'importance nationale, implique une perte en termes de potentiel à bâtir, découlant de la législation fédérale et entièrement supportée par le canton, perte qui risque encore de s'accroître avec le prochain élargissement des courbes de bruit.

La FSU et la FAI listent les spécificités cantonales à faire valoir auprès de la Confédération (exiguïté du territoire cantonal, absence de friche industrielle, rôle de Genève sur le plan international, densité largement supérieure des secteurs urbains par rapport aux autres agglomérations suisses, mesures de protection agricoles pionnières, excellence de son projet d'agglomération reconnue par la Confédération, ...).

Les associations environnementales, le PS, le RPSL ainsi que la CGAS soutiennent l'ensemble des mesures engagées par le canton visant à corriger le décompte SDA : la création de nouvelles SDA notamment sur les surfaces défrichables de forêts de moins de 30 ans (démarche également soutenue par AgriGenève contrairement aux associations environnementales qui mettent en garde contre l'abus de cette mesure), l'éradication des occupations illicites, la prise en compte des surfaces de serres. La FSU et la FAI suggèrent en outre qu'une réflexion à l'échelle de l'agglomération du Grand Genève soit menée pour intégrer éventuellement des terres de territoires voisins, de classer en SDA des terrains non-boisés situés en zone de bois et forêt, de limiter l'étendue des ZAS. En revanche, ces deux associations professionnelles considèrent le retour en zone agricole de zones à bâtir contre-productif.

Le PS et les milieux immobiliers demandent à ce que les projets en emprise sur la zone agricole soient réalisés avec une densification qualitative importante et pensent qu'il y a lieu d'envisager un IUS minimal de 1.4 pour ces secteurs.

Le GIFORGE estime que les modalités de défrichement de forêts de moins de 30 ans devraient être définies précisément et méthodiquement et limitées à des exceptions en zone agricole afin

d'éviter une pression dommageable sur le patrimoine forestier cantonal. Les associations environnementales (citées plus haut) soulignent également la nécessité d'une pesée des intérêts prenant en compte l'importance du rôle des forêts en tant que pénétrantes de verdure et corridors biologiques.

L'approbation par la Confédération du PDCn 2030 a été possible grâce à une rediscussion avec l'ARE des critères définissant les SDA, dégageant la marge nécessaire pour réaliser les extensions prévues à court terme (2023). La 1^{re} mise à jour vise à permettre la mise en œuvre d'extensions complémentaires à moyen terme (2030), en démontrant que le quota pourra être respecté en comptabilisant des terrains supplémentaires en SDA. Pour le long terme, la nécessité de dégager d'autres possibilités de développement urbain est affirmée à travers la définition du territoire d'urbanisation à 2040. Pour les réaliser, il sera nécessaire de faire évoluer les conditions cadres actuelles du respect des SDA, ce que le canton s'applique à faire par sa participation à un groupe d'experts réuni par l'ARE en vue d'une révision du plan sectoriel fédéral y relatif. Ce dernier objectif pourrait être mentionné explicitement dans l'objectif 0.

Dimensionnement de la zone à bâtir et priorisation des développements sur la zone agricole

Différents avis sont formulés concernant la réduction des emprises urbaines sur la zone agricole. Saluée par certains, elle est décriée ou remise en question par d'autres.

Les Verts et Patrimoine suisse Genève soutiennent l'effort pour une réduction de l'emprise des zones à bâtir sur les surfaces agricoles.

Pour la FMB, l'objectif de la mise à jour devait être de lever les réserves de la Confédération en démontrant que les efforts considérables déjà accomplis par le canton, en matière de densité notamment, n'ont pas été pris en compte par la Confédération lors de son examen et de la formulation de ses réserves. Or la réduction des extensions et la réorientation de l'urbanisation proposée dans le projet vont à son avis à fins contraires. Ce thème, élément central de la mise à jour, n'est, de l'avis de la FMB, pas suffisamment concrétisé et comporte le risque d'interprétations subséquentes restrictives qui pourraient péjorer le potentiel de développement du canton. La CGI estime à ce propos que la priorisation des développements sur la zone agricole est conditionnée au calcul du dimensionnement de la zone à bâtir dont elle n'a pas connaissance à ce jour, c'est pourquoi elle réserve sa position concernant cette priorisation. Par ailleurs, la CGI et le PLR demandent à ce que ce calcul, exigé par la Confédération, figure explicitement dans le document.

Les associations environnementales, quant à elles, contestent tout déclassement de la zone agricole, y compris à des fins d'extensions villageoises. La densification urbaine des zones de développement puis de la zone 5 doit, à leur avis, être réalisées au préalable. De plus, ces associations demandent l'application et la mention dans le document d'un système de compensation foncière relative au déclassement de surfaces agricoles. Elles souhaitent en outre que les éventuels ajustements de l'extension du territoire de l'urbanisation en fonction des besoins soient analysés de manière objective, avec des critères clairs et un argumentaire accessible à la population.

Concernant le dimensionnement de la zone à bâtir, la Confédération exige que les cantons calculent un *taux cantonal d'utilisation* qui permet de déterminer si, au regard des besoins cantonaux à l'horizon de 15 ans – établis sur la base des projections démographiques et des emplois, le canton dispose d'une capacité d'accueil insuffisante ou excédentaire. Si les capacités sont insuffisantes, le canton peut envisager d'étendre sa zone à bâtir à hauteur de la surface manquante pour répondre aux besoins à 15 ans. Dans le cas contraire, le canton est tenu de réduire sa zone à bâtir surdimensionnée.

Le taux cantonal genevois indique que le canton pourrait prétendre à des extensions de sa zone à bâtir destinée au logement à hauteur de 169 ha à l'horizon 2030 et ce sans compter l'espace nécessaire pour les routes, les espaces verts, les équipements, les zones d'activités etc. Le canton reste néanmoins limité dans ses possibilités d'extension par le quota de SDA dont il doit garantir le respect.

Le calcul du dimensionnement mis à jour a été soumis à la Confédération pour examen préalable dans le rapport explicatif qui accompagne le projet de mise à jour du PDCn 2030. La Confédération n'exige pas que le calcul figure dans le plan directeur cantonal, ce chiffrage demeurant évolutif, mais il doit être mis à jour dans le cadre des rapports à établir tous les 4 ans par le canton en vertu de l'art. 9 al. 1 OAT.

Fondements quantitatifs du plan directeur cantonal

Les remarques reçues font ressortir l'inquiétude de certains milieux quant aux hypothèses de croissance de la population et des emplois retenues et à leur incidence sur l'organisation du développement territorial.

L'association Pic-Vert, soutenue par un grand nombre de particuliers et d'associations représentant les intérêts des habitants de quartiers de villas (AIC, GSPSG notamment), estime que les objectifs d'une qualité de vie durable sont mis en péril par les scénarios démographiques et d'évolution des emplois considérés dans le projet de mise à jour du PDCn. Pic-Vert remet clairement en question le dogme de la croissance économique et démographique et suggère de définir la croissance qui peut être absorbée par le canton par une approche systémique de la situation puis, au vu des résultats, de mettre en place des mesures pour la maîtriser et la conduire plutôt que de la subir.

Les Verts débattent également du type de croissance que la capacité environnementale du canton est en mesure de supporter. Ils souhaitent qu'à l'avenir le canton formule des objectifs vis-à-vis de son empreinte écologique.

La FAI et la FSU s'inquiètent de l'écart entre les objectifs affichés par le PDCn et les rythmes effectifs de l'urbanisation. Ces associations professionnelles considèrent que la mise à jour du PDCn, en limitant les emprises sur la zone agricole, pourrait contribuer à faire perdurer la crise du logement, prétendant qu'il est possible de maintenir les objectifs quantitatifs. Or le report sur la densification de zones déjà occupées ne s'effectuera pas dans les mêmes temporalités que les extensions sur des terrains libres de constructions. Du même point de vue, la FMB estime en outre que l'incapacité chronique du canton à faire aboutir rapidement des projets de qualité et suffisamment denses aurait mérité un traitement particulier, tant elle contribue à accentuer la pression territoriale régionale. Le PDCn 2030 pourrait, de l'avis de cette fédération, devenir un véritable contrat d'aménagement entre le canton, les communes, les habitants et les entreprises.

Le PS insiste, quant à lui, sur le fait que la diminution des potentiels de logements qui se profile par les normes liées aux SDA doit impérativement être compensée, non seulement quantitativement mais également qualitativement en assurant que les nouveaux logements à créer soient résistants aux effets spéculatifs induits par la pénurie et répondent aux besoins prépondérants de la population. Pour la CCIG l'objectif de 2500 logements construits par an doit être conservé. Celle-ci relève toutefois la dichotomie entre cet objectif global et sa transcription dans les nombreuses lois cantonales régissant l'acte de construire, qui imposent nombre de quotas et restrictions réduisant la production attendue.

Les hypothèses de croissance démographique et le nombre d'emplois prévus aux horizons de 15 ans (2030) et 25 ans (2040) font partie des contenus minimaux qui doivent dorénavant figurer dans les plans directeurs cantonaux. Dans le cadre de la mise à jour du plan directeur, ces chiffres ont dû être actualisés sur la base des nouvelles projections démographiques et des hypothèses d'évolution des emplois. En ce qui concerne l'évolution démographique, le nouveau scénario de l'office cantonal de la statistique sur lequel est fondée la mise à jour ne remet pas en question les orientations indiquées dans le plan en vigueur (+100'000 habitants entre 2010 et 2030). En revanche, l'horizon 2040 et les hypothèses d'évolution des emplois ont dû être ajoutés.

Concernant le nombre de logements que l'on estime pouvoir réaliser d'ici à 2030, l'hypothèse n'a pas été modifiée dans la fiche A18 – *Développer une politique du logement et d'aménagement du cadre de vie*, en revanche le schéma (p.18 du concept d'aménagement cantonal) montre à quel niveau, avec la réorientation effectuée, cet objectif peut être atteint et souligne l'importance de continuer à négocier auprès de la Confédération pour une réduction du quota de surfaces d'assolement genevois.

Concernant les rythmes de l'urbanisation, les taux de réalisation des projets utilisés pour l'estimation du nombre de logements réalisés à 2030, sont ajustés selon le type de mesures d'urbanisation et en fonction de l'état foncier. Ils tiennent compte des mesures prises pour accélérer la densification. Un suivi est par ailleurs mis en place pour réajuster le tir si nécessaire.

En termes de production de logements, le canton de Genève a enregistré en 2016 un gain de 2095 logements. Total le plus élevé depuis 20 ans et dépassant les 2000 logements pour la deuxième année consécutive. En outre, le potentiel de construction est important, puisque tant le nombre de logements autorisés en 2016 (2413) que celui de logements en cours de construction (1939) en fin d'année sont élevés (chiffres de l'office cantonal de la statistique, mars 2017).

Développement vers l'intérieur

Ce renforcement du principe d'un développement urbain orienté vers l'intérieur rencontre une adhésion variable selon les instances mais les avis s'accordent sur le fait que ce développement doit être réalisé en portant une attention particulière à l'existant (patrimoine, espaces publics et verts) pour assurer une qualité de vie dans les quartiers.

Cet objectif est salué par les associations environnementales (Pro Natura, ATE, WWF et KARCH), AgriGenève, Mobilité Piétonne, Les Verts, Patrimoine suisse Genève et la CCIG, qui soulignent l'importance du développement de l'urbanisation dans les zones bien desservies par les transports collectifs.

La CCIG souscrit pleinement à l'objectif de densification du périmètre bâti qui permet une utilisation rationnelle du sol, denrée rare à Genève. Elle considère, en effet, que la notion d'urbanisation vers l'intérieur est essentielle pour permettre à la ville de se reconstruire sur elle-même de manière efficiente en repensant certains quartiers, à l'instar de Praille Accacias Vernets. Il s'agit d'exploiter l'ensemble des potentiels tout en préservant des espaces de détente et les sites patrimoniaux d'importance.

Les Verts et Patrimoine suisse Genève approuvent particulièrement le développement d'outils financiers, comme le fonds intercommunal pour le développement urbain (FIDU) qui facilitera cette urbanisation vers l'intérieur et permettra de faire évoluer qualitativement les nouveaux quartiers.

Les associations environnementales sollicitent des choix d'urbanisation encore plus conformes à la nouvelle LAT et préconisent une priorité à la densification des zones de développement, car la zone 5 comporte des éléments écologiques importants au niveau régional, notamment habitats, faune, flore et corridors biologiques. À ce sujet, elles souhaitent que la concrétisation du déclassement de périmètres de la zone 5 soit dépendante du préavis de la sous-commission sites et biotopes désignée par la commission consultative de la diversité biologique.

D'un avis opposé, la CGI, met en exergue le fait que la restriction d'usage de la zone agricole ne doit pas se traduire par des compensations disproportionnées en empiètement sur la zone 5 et tient à ce que les déclassements par modification de zone "s'en tiennent aux 11% prévus dans le PDCn". L'association Pic-Vert est du même avis, soulignant le fait que la disparition de la zone 5 équivaut à une disparition de recettes fiscales et porte atteinte à la biodiversité. La réalisation de nouveaux logements doit, de l'avis de Pic-Vert, se concentrer sur les parcelles réalisables rapidement, au centre-ville (PAV) et à la périphérie, (Quartier de l'Étang, Communaux d'Ambilly), dont la centralité ou la proximité d'infrastructures importantes allégeront les besoins de mobilité. Pic-Vert propose les mesures suivantes:

- se concentrer sur la construction de logements dans les quartiers où les habitants en acceptent le principe, en adoptant une démarche participative et concertée avec ceux-ci ;
- prioriser les ressources et les actions de l'Etat en les allouant de manière prioritaire aux grands périmètres non bâtis dans les meilleurs délais ;
- renoncer à des déclassements systématiques en zone de développement et se laisser un choix plus étendu ;
- imposer la règle de création de deux logements pour tout nouvel emploi ;
- revoir l'urbanisation des zones 5 appelées à rester en zone 5, en conditionnant l'application de l'article 59 alinéa 4 de la LCI au respect strict des critères énoncés par la loi, permettant notamment de préserver l'harmonie des quartiers visés ;
- encourager la création de logements par la transformation de locaux commerciaux en simplifiant notamment les exigences légales et réglementaires en la matière.

Une vingtaine de particuliers ont signé une lettre type demandant un moratoire « contre l'enlaidissement de Genève – face au développement outrancier du territoire de la ville et du canton ». Ces habitants, estimant que l'ensemble des développements envisagés (surélévations, densifications, modifications de zone) sont dommageables pour le patrimoine bâti, paysager et environnemental, et contraires au développement durable, demandent le respect d'un moratoire d'un an, le temps de dresser un inventaire des projets entrepris et un bilan de la mise en œuvre du PDCn 2030, de tenir compte du recensement architectural du canton, actuellement en cours d'élaboration, de réévaluer la prétendue pénurie de logements en dressant l'inventaire des surfaces commerciales, appartements, villas libres.

L'inquiétude de ces habitants rejoint les préoccupations de Patrimoine suisse Genève, qui met en garde contre les effets d'une l'urbanisation vers l'intérieur considérée uniquement sous l'angle opérationnel et quantitatif. Pour cette institution, la pression du développement dans les zones constructibles nécessite une vision globale et culturelle du patrimoine bâti et paysager (point de vue soutenu également par la CCIG, Pic-Vert, Le Boulet et l'ASC). Patrimoine suisse Genève relève qu'il manque à Genève un état des lieux global et critique permettant de dépasser les affectations par zones pour tenter une approche plus morphologique et typologique. L'institution propose d'établir un recensement (carte des invariants, proposition soutenue également par Les Verts)

présentant les objets dignes d'intérêt, de classement ou d'autres mesures de protection et pouvant servir de préalable à toute opération d'urbanisation. L'association pour la protection de Carouge (Le Boulet) relève à ce propos qu'il n'est pas fait mention, dans le projet de mise à jour du PDCn, du recensement architectural actuellement en cours, ni des principes à fixer en la matière.

Dans la même ligne, la FAI et la FSU regrettent que la présente mise à jour – en corollaire au développement vers l'intérieur – ne mette pas en évidence les enjeux liés aux espaces publics, à la création de quartiers urbains mixtes et diversifiés, aux espaces ouverts, à l'aménagement des rues, tant en termes d'ambition qualitative que d'actions foncières et de gouvernance. Les associations environnementales formulent également le souhait que des exigences soient formulées pour favoriser la qualité de l'urbanisation et de l'espace libre. Les Verts regrettent pour leur part le manque de développement de la politique du paysage dans le PDCn, celui-ci devant ancrer les démarches paysagères qui avaient stimulé les projets d'agglomérations 1 et 2. Ils soulignent le rôle essentiel des surfaces vertes dans les structures urbaines et périurbaines et le manque de ressources pour la réalisation des voies vertes.

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

Le principe d'une *densification différenciée*, prenant en compte les caractéristiques (dont les valeurs patrimoniales et naturelles) des différents secteurs pour orienter les densités, les formes urbaines, les espaces libres à réserver, est inscrit dans la fiche A03. Il est d'ores et déjà mis en œuvre à travers des démarches associant communes et habitants sur les premiers secteurs étudiés.

La thématique du paysage doit conduire à identifier des mesures phares pour valoriser la qualité du cadre de vie, qui devront se mettre en œuvre pour accompagner la densification. Les bases en ont été jetées par les projets d'agglomération successifs (plan paysage, PPP, études diverses), des approfondissements ont été effectués tant par l'OU que la DGAN (pénétrantes de verdure, contrats corridors, nature en ville, etc.) et la DGAN a organisé une série d'ateliers interdépartementaux en vue d'une conception cantonale du paysage (reprise en 2017).

Ces travaux se poursuivent conformément aux préconisations de la fiche C04 par le biais de diverses études, qui permettront de consolider la place du paysage comme composante structurante et identitaire des espaces ruraux et urbains, de valoriser et mettre en cohérence les actions déjà menées et identifier de nouvelles mesures.

La fiche A11 comporte des préconisations sur le réseau des espaces verts et publics aux différentes échelles.

Exigences de densification

L'APCG, la CGI, le PLR et la FMB regrettent qu'aucune nouvelle réflexion n'ait été menée relativement aux exigences de densification en réponse à la nécessité d'une utilisation optimale de la zone à bâtir, notamment en centre-ville et dans les grands projets en extension. L'occasion aurait pu être saisie d'intégrer à ce travail de révision de réelles mesures incitatives, voire dans certains cas contraignantes, en vue d'augmenter les densités des projets immobiliers. La CGI estime que les densités de 1,2 à 1,4 pratiquées tant en plein centre-ville dans les PLQ issus de déclassements, par exemple aux Charmilles, ou les densités prévues par exemple aux Cherpines ou à Bernex, sont insuffisantes. L'APCG rappelle que, si les indices de densité prévus dans l'art. 2a al. 2 LGZD sont des minimas légaux, il appartient au département d'affirmer l'importance d'une densification intelligente et de qualité des projets immobiliers, afin d'éviter le gaspillage du sol.

Le projet de mise à jour du PDCn introduit l'art. 30 al. 1bis OAT, exigeant, pour le classement en zone à bâtir de SDA, que le projet réponde à un objectif que le canton estime important et que les surfaces sollicitées soient utilisées de manière optimale (article ajouté dans les bases légales des fiches A05 et A06 du PDCn). Cette exigence d'une utilisation optimale du sol fait l'objet d'un nouvel objectif (objectif 0) du Concept cantonal, rendant notamment contraignante l'utilisation compacte et dense des extensions urbaines sur la zone agricole et indiquant la priorité donnée à l'urbanisation vers l'intérieur.

En ce qui concerne les densités minimales, le PDCn a maintenu celles figurant dans la LGZD. Les augmentations de densité doivent se mettre en place en tenant compte des caractéristiques et conditions de chaque projet, plutôt que de façon nivelante. De plus l'injonction de rechercher

une optimisation des densités tout en ménageant la qualité urbaine figure déjà dans les fiches A05 et A06 en tant que condition pour les déclassements de zone agricole (p.86 et p. 93 du document). En outre, des exigences en termes de qualité urbaine figurent dans le Concept et dans l'ensemble des fiches urbanisation du PDCn.

Par ailleurs, une révision des densités et une accélération des processus de projet sont prévues dans les grands projets en extension sur la zone agricole. Cette révision est indiquée en p. 54 et p. 90 du document.

Finalement, outre l'obligation de respecter l'art. 30 al.1bis OAT, la Confédération, dans les réserves qu'elle formule, ne demande pas une révision à la hausse des densités.

Objectifs transversaux

La mise à jour du PDCn 2030 a été l'occasion de renforcer l'objectif 19 du Concept, le complétant avec les thématiques transversales de l'énergie, du changement climatique et de la santé. Ce renforcement a suscité peu de réactions et celles-ci sont contrastées.

Si Les Verts, l'ASBEC ainsi que les associations environnementales soulignent la pertinence de ces objectifs transversaux, ces dernières regrettent qu'ils ne soient pas plus présents dans les fiches de mesures. L'ASBEC déplore notamment le fait que les considérations de santé publique ne se déclinent pas en mesures contraignantes pour les autorités. Cette association estime en outre que le PDCn est en contradiction avec le Plan climat cantonal (PCC) qui prévoit de prendre le cap d'une société post-carbone. L'association demande que les objectifs du PCC soient repris dans le PDCn et que la transition énergétique s'applique aux projets.

La FMB estime que la prise en compte des considérations de santé publique n'a pas sa place dans un PDCn au regard de la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT). Cette même instance relève le fait que, concernant le nouvel objectif visant à anticiper le changement climatique, les mesures proposées sont plutôt des mesures correctives d'une situation existante.

Ces réorientations de la stratégie d'urbanisation ont impliqué un ajustement d'une grande partie des fiches de mesures de la thématique urbanisation. L'ensemble des fiches a été actualisé (avancement des projets, bases légales, références etc.), à l'exception de la fiche A20, concernant l'urbanisation dans les secteurs soumis au bruit des avions. Les abondantes remarques reçues concernant les modifications apportées sont synthétisées et regroupées par thèmes dans ce chapitre.

Densification de la zone 5 par modification de zone

Si un grand nombre d'instances (Les Verts, CCIG, ACPG, FMB, PS) reconnaissent le potentiel d'urbanisation important de la zone 5 et la nécessité de sa mutation, les avis sur la réalisation de ce potentiel sont contrastés, allant du plus volontariste au plus protectionniste.

De nombreux particuliers – propriétaires et habitants des zones 5, notamment dans les communes du Grand-Saconnex, Vernier, Meyrin, Carouge, Genève (Petit-Saconnex) – et les associations d'habitants de ces quartiers (FLAGS, ACO, GHCE, AES, ASPSV), s'opposent à cette densification, pour différentes raisons selon les quartiers : la santé des futurs habitants, au vu de certaines contraintes existantes (nuisances sonores liées à l'aéroport notamment), les densités déjà élevées des quartiers environnants, les risques OPAM qu'une population plus nombreuse viendra accentuer (habitants de Vernier, Meyrin). D'autres (Pic-Vert, ASPSV, AIC, GSPSG, habitants du Grand-Saconnex) relèvent les atteintes aux droits des propriétaires, et soulignent les atouts de la zone 5 : un maintien de la biodiversité, un environnement gage de qualité de vie pour les habitants et leurs voisins, des revenus fiscaux, une garantie de la mixité sociale.

Le PLR et les milieux immobiliers, notamment l'UAPG, la FMB et la CGI, soulignent le fait que la réorientation de la stratégie d'urbanisation remet en question l'équilibre retenu lors de l'adoption du PDCn 2030, entre les extensions sur la zone agricole et la densification de la zone 5. Ces trois instances sont opposées à une augmentation du nombre de déclassements en emprise sur la zone 5 par rapport au PDCn en vigueur. La FMB rappelle que l'accord portait en 2013 sur 11% de déclassements. À ce sujet, le GHCE mentionne que le paragraphe du PDCn concernant la part de zone 5 vouée à muter mérite d'être clarifié.

La CGI estime au demeurant que la sous-densification du centre-ville et des périmètres en zone agricole déclassés est inacceptable et qu'une densification plus judicieuse permettrait d'atteindre les objectifs quantitatifs et qualitatifs sans porter une atteinte disproportionnée aux habitants des zones 5. Elle s'interroge également sur la faisabilité des objectifs de densification par modification de zone (relogement, compensations, blocages, etc.).

La CGI, le GHCE et l'AES souhaitent que des mesures de compensation soient proposées : échanges avec des terrains en zone 5, échanges entre le terrain, la villa et des appartements à bâtir, compensation fiscales (CGI), indemnisation et dédommagement (GHCE, AES). L'UAPG et la FMB relèvent la nécessité de sacrifice symétrique que doit défendre le PDCn et soulignent également l'importance de sauvegarder la zone 5 en raison de son haut potentiel fiscal et du respect de la diversité sociale du canton. L'UAPG soutient la densification de la zone 5 mais s'oppose aux mesures plus radicales qui porteraient atteinte au droit de la propriété.

La CCIG estime qu'une analyse fine doit être menée en vue de la mutation des secteurs de villas, en respectant strictement les critères énoncés pour l'identification des secteurs voués à une modification de zone (bonne desserte en TC, périphérie de la proche couronne, proximité d'axes structurants).

Le PS constate que la zone de développement s'épuise et qu'il incombe au politique, via le PDCn, de promouvoir de nouvelles zones de développement et donc d'anticiper pour répondre aux besoins avérés de la population. De son point de vue, les projets prévus en extension sur la zone agricole qui ont dû être abandonnés doivent être compensés par la création de zone de développement en emprise sur la zone 5. Les mesures accompagnant ce processus (droit d'emprise et expropriation) doivent se faire en faveur d'une maîtrise publique du foncier afin de soutenir des constructeurs et des bailleurs à but non lucratif (coopératives, fondations publiques, communales, maîtres d'ouvrage d'utilité publique, etc.).

L'association de quartier le Boulet relève le fait que la densification des zones à bâtir déclassées à proximité de zones protégées 4A ou 4B crée des ruptures visuelles et urbanistiques problématiques et demande que soit mentionnée la nécessité de préserver les gabarits caractéristiques des quartiers à valeur historique ainsi que la substance bâtie existante.

La FLAGS demande, considérant les efforts déjà fournis pour produire des logements et pour préserver une mixité sociale dans ses quartiers, que le projet de MZ sur la zone 5 du Grand-

Saconnex soit abandonné. Le GHCE et l'AES formulent une demande similaire concernant respectivement les projets de l'Étang et des Vergers, tout comme l'ACS concernant le périmètre route de Chancy et le GSPSG concernant le périmètre du « Champignon » à Lancy. L'ADMF à Versoix s'oppose au projet de modification de zone à destination d'activités et d'équipement pour le quartier Molards - Fayards et à la volonté de proscrire la construction de tout logement dans cette zone pour la seule raison des nuisances sonores (restriction liée aux courbes de bruit du plan sectoriel des infrastructures aéronautiques). Les courbes de bruit étant susceptibles d'être modifiées, cette association demande de surseoir à l'affectation de cette zone.

La mise à jour a été l'occasion d'actualiser les données de l'ensemble des projets urbains en cours sur le territoire du canton. Concernant les secteurs de zone 5 visés par des modifications de zones (MZ), cette révision a mené à des ajustements. Certains périmètres ont été adoptés depuis l'entrée en vigueur du PDCn 2030, certains ont été précisés, d'autres ajoutés, d'autres supprimés. Au final, la mesure A03 (densification différenciée à destination de logement) s'étend sur 9 hectares de plus tandis que la mesure A07 (densification différenciée à destination d'activités) concerne 29 hectares de moins que dans le PDCn 2030. La part de zones 5 destinées à un changement de zone d'affectation, pour permettre des densités plus importantes, n'a donc pas augmenté dans le projet de mise à jour du plan directeur par rapport à la version en vigueur.

Zones réservées

La mention de l'outil des zones réservées dans le PDCn est contestée par de nombreux propriétaires et habitants des périmètres impliqués, ainsi que par les associations de quartiers (GHCE, AES, ANPVA, ASC) et les milieux immobiliers (CCIG, CGI, FMB, APCG).

La CCIG, des particuliers et des associations de quartiers (GHCE, AES) constatent que l'adoption de ces zones pose des problèmes importants du point de vue du droit de propriété, restreignant très fortement l'exercice de ce droit pour de nombreuses années. Pour ces raisons, la CCIG, le GHCE et l'AES ainsi que près de 200 particuliers des communes d'Onex et de Carouge représentés par deux études d'avocat, considèrent que la mention des zones réservées ne devrait pas apparaître spécifiquement dans le PDCn (fiche A03).

La CGI, la FMB et le PLR estiment que l'Etat fait un usage abusif de l'institution fédérale des zones réservées en utilisant massivement un outil prévu à titre exceptionnel. La CGI, ainsi que le groupe de particuliers représenté par voie d'avocat, remettent en question la légalité d'une telle utilisation, celle-ci violant le principe d'égalité de traitement, le principe de hiérarchie des normes, et allant, de leur point de vue, à l'encontre du droit cantonal et fédéral.

L'APCG constate en outre que l'intérêt initial de la zone réservée ne fait plus sens si sa procédure d'adoption prend autant de temps que la procédure de déclassement qu'elle est censée favoriser. Il lui paraît dès lors essentiel que les zones réservées déjà prévues soient initiées dans les plus brefs délais (avant la fin du 1^{er} semestre 2017) pour tous les secteurs concernés.

La CGAS, au contraire, soutient cette pratique, soulignant le fait que les parcelles en zone 5 aptes à changer d'affectation vont devenir la ressource principale de terrains destinés à créer du logement et « de la ville ». Il lui paraît dès lors essentiel que la mise en régime de zones réservées soit étendue, d'une part, et qu'elle ne concerne pas la seule rive droite du lac, mais aussi les communes dites résidentielles de la rive gauche. Les Verts relèvent aussi un manque d'équité entre les rives dans l'application des zones réservées.

Le GHCE et l'AES demandent à ce que le PDCn stipule la concertation nécessaire avec les habitants dans le mandat de planification du canton, en conformité avec l'art. 4 LAT.

L'art. 27 al. 1 LAT permet à l'autorité compétente de prévoir des zones réservées dans des territoires strictement délimités. Le Grand Conseil a demandé au département de l'aménagement, du logement et de l'énergie, via la motion 2278, de préserver le potentiel de densification prévu par le PDCn 2030, notamment en appliquant ces dispositions du droit fédéral pour permettre l'adoption de zones réservées. Aujourd'hui, des zones réservées sont prévues sur environ la moitié des secteurs destinés à être densifiés par modification de zone. Ces zones répondent à un intérêt public défini par le plan directeur visant à une meilleure utilisation des périmètres constructibles.

La zone réservée ne constitue qu'un instrument destiné à délimiter des territoires pour lesquels une adaptation du plan d'affectation s'impose, en vue d'une meilleure densification. Le contenu

de la planification future n'est pas connu au stade de l'adoption de la zone réservée. Il sera tenu compte, au cours de l'élaboration de la planification, des particularités du secteur, au sens de l'aménagement du territoire. Les périmètres concernés devront faire l'objet d'une densification différenciée (mesure A03 du PDCn), cela signifie que le type de zone retenu dépendra des caractéristiques des secteurs concernés.

Densification de la zone 5 sans MZ

La CCIG juge que le potentiel offert par la densification de la zone 5 doit être pris en compte en évitant la prolifération de villas en bande, en maintenant une diversité et une cohérence du tissu bâti et en préservant les biens d'exception. Ainsi, elle soutient la nécessité de ne pas octroyer systématiquement la dérogation de densité prévue à l'art 59 al. 4 LCI. Elle regrette la suppression, dans les principes d'aménagement de la fiche A04, de la possibilité de créer ponctuellement de nouvelles zone 5 dans le but d'offrir des options d'échanges de terrains aux propriétaires de villas sises dans les zones à densifier.

Le PLR et la FMB, quant à eux, s'opposent au principe de ne pas octroyer dans certains secteurs les dérogations de densité prévues à l'art 59 al. 4 LCI, celles-ci permettant la construction rapide de logements, ne nécessitant pas l'intervention de l'Etat, et étant économe en termes de ressources de l'administration. Certaines associations de quartier (ASS) et de nombreux propriétaires (lettre type signée notamment par des habitants du Grand-Saconnex) s'opposent également à cette pratique de non-application de l'art. 59 al. 4 LCI à laquelle leur quartier est soumis.

Selon Les Verts, le débat ne fait que commencer sur cette nécessaire mutation des espaces urbanisés de trop faible densité. Ils mentionnent notamment les limitations actuelles au développement d'habitats groupés de qualité (limitations réglementaires en zone 5, distances aux limites de propriété) et appellent de leurs vœux une révision de la LCI en la matière sur la base d'expériences pilotes avec des propriétaires volontaires.

La CGI souhaite que soit maintenue la dénomination de la zone "villas" pour parler de la cinquième zone.

Le refus d'octroyer les dérogations de densité ne concerne que les secteurs visés à terme par une modification de zone, afin de ménager des possibilités concrètes de densification plus conséquentes qui seraient mises en péril par la construction de nombreuses villas en bande. Pour la large majorité de la zone 5, qui n'est pas concernée par cet objectif, il s'agit de créer les conditions d'une mise en œuvre qualitative de ces dispositions dérogatoires (mesure A04), notamment grâce à des orientations que les communes sont invitées à développer dans leurs plans directeurs. Un guide sera prochainement publié afin de les accompagner dans cette tâche.

Le choix de l'appellation zone 5, telle que figurant dans la loi, plutôt que zone villas, vise à reconnaître qu'avec les possibilités d'augmenter l'IUS maximal offertes par l'art. 59 al. 4 LCI, les réponses données à la demande d'habitat individualisé ne se bornent pas à la seule villa mais ouvrent la possibilité de proposer d'autres typologies plus économes en sol, telles que l'habitat groupé ou de petits bâtiments à plusieurs logements.

Équité territoriale – équilibre entre les rives

La réorientation de la stratégie d'urbanisation, notamment la nécessité de reporter dans le temps ou d'abandonner certains projets en extension sur la zone agricole, ne permet pas de rétablir l'équilibre des développements urbains entre les deux rives du canton. Cette problématique du déséquilibre entre les rives est relevée par de nombreuses instances (Les Verts, Pro Natura, ATE, WWF, KARCH, FSU, FAI, PDC, RPSL, ASBEC, FMB, FLAGS et PS). Ce dernier ainsi que le RPSL et la CGAS, proposent, pour y pallier, de privilégier la zone Arve-Lac lors de la création de nouvelles zones constructibles et de la mise en œuvre du PDCn, plus particulièrement celle des grands projets.

Les Verts et les associations environnementales demandant un rééquilibrage du nombre de grands projets sur tout le canton, en coordination avec les projets de mobilité, tout en tenant compte des spécificités locales, relevant en particulier l'importance des zones naturelles et des corridors biologiques.

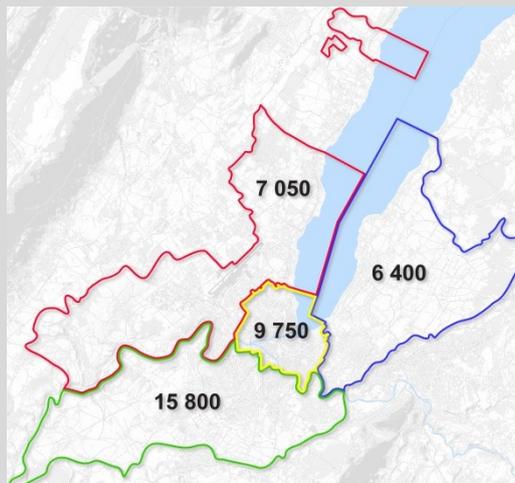
La FMB souligne que la traversée du lac contribuera à l'urbanisation de la rive gauche ce qui favorisera le rééquilibrage souhaité entre les rives. La CCIG estime à ce propos que le

développement de la rive gauche ne doit intervenir qu'en lien avec cette traversée et le bouclage du contournement autoroutier mais ne doit pas être un objectif en soi, l'aménagement du territoire étant une conséquence naturelle de la situation géographique : les accès ferroviaires, routiers et aéroportuaires et l'ouverture vers le territoire suisse étant localisés sur la rive droite. Par ailleurs, pour des considérations fiscales, elle estime qu'il convient de préserver l'habitat individuel sur la rive gauche qui, au demeurant, développe déjà plusieurs grands projets (PAV, La Chapelle-Les Sciez, Grands Esserts, Communaux d'Ambilly).

Le principe d'une bonne coordination urbanisation-transport vise à urbaniser les secteurs bien desservis par les transports collectifs (TC) ou amenés à l'être. La marge escomptée sur les SDA est donc affectée prioritairement, par exemple, à des projets d'urbanisation situés autour des lignes de tram. Cela concerne non seulement la rive droite, mais aussi le sud du canton. Sur Arve-Lac, des potentiels importants ont été dégagés autour de l'axe Genève-Annemasse, à plus long terme ; cet effort devrait aussi être poursuivi sur l'axe Genève-Thonon, en lien avec une amélioration des TC.

Nombre de logements estimés à l'horizon 2030 par secteurs, selon le scénario présenté dans le projet de mise à jour du PDCn 2030 soumis à l'enquête publique et à la consultation des communes et des territoires voisins.

Nombre de logements à 2030	
réalisés 2010 - 2015	9'500
estimés 2015 - 2030	39'000
Total 2010-2030	48'500



Extensions urbaines - Extensions villageoises

Concernant les extensions urbaines et villageoises, les prises de position sont à nouveau contrastées.

La CCIG convient qu'il s'agit de promouvoir des projets denses, comme le recommande la Confédération. Offrant un potentiel important tant en volume de logements qu'en temporalité des réalisations, la construction sur un territoire nu rendant les projets plus aisés, le sacrifice de ces périmètres de zone agricole doit, à son sens, être exploité au maximum. La CCIG approuve également le principe de concentrer les extensions urbaines sur la zone agricole sur les périmètres proches des secteurs déjà urbanisés.

Patrimoine suisse Genève se préoccupe particulièrement de l'intégration au grand paysage des nouveaux quartiers comme Bernex nord, les Cherpines, les Grands Esserts. Pour cette institution les principes du Projet de Paysage du Grand Genève doivent être davantage pris en compte afin de garantir sa mise en œuvre en phase opérationnelle, et de ne pas fragiliser ou abandonner les mailles vertes existantes ou prévues dans les grands secteurs de la couronne suburbaine. Patrimoine suisse Genève souligne encore le fait que l'aménagement des espaces urbains ouverts joue un rôle fondateur dans les processus d'urbanisation, tant sur les tissus existants que sur les limites entre ville et campagne, qui permettent d'établir des relations paysagères fondatrices et intégratives. Dans ce sens, les extensions urbaines prévues dans les villages ou les bourgs doivent faire l'objet d'une grande attention.

Plus radicales, les associations environnementales (Pro Natura, WWF, ATE, KARCH) s'opposent à toute nouvelle extension sur la zone agricole à l'horizon 2030, même pour les villages, demandant que la priorité soit donnée au développement de l'urbanisation vers l'intérieur. Concernant les extensions d'ores et déjà prévues, elles préconisent leur mise en œuvre par gradient (afin que les zones naturelles et la zone agricole soient suivies de zones à faible densité puis à densité moyenne et finalement à forte densité). De plus, elles recommandent de tenir compte des continuités biologiques lors du choix des périmètres à déclasser.

La FAI et la FSU considèrent important de conserver une marge pour un développement modéré des villages. Ces associations professionnelles préconisent une augmentation des gabarits de la zone 4B de développement à 12 m pour les extensions villageoises.

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

Pour les nouveaux projets d'extension villageoise qui pourraient voir le jour dans le contexte de la révision des plans directeurs communaux, une réserve de 10 ha est conservée pour les mettre en œuvre, à condition qu'ils répondent aux critères énoncés dans la fiche A06.

Activités

Concernant les activités, la CCIG appelle de ses vœux la poursuite de la mise en œuvre des zones de développement d'activités mixtes (ZDAM) et des Ecoparcs. Elle souligne que, lors de la mise à disposition de terrains pour l'industrie, les mêmes exigences de densité et de connexion aux réseaux de transport des périmètres destinés à l'habitation doivent être appliquées. Les associations environnementales saluent également la volonté de créer des Ecoparcs et la mention de la législation environnementale dans la fiche A07 du PDCn. Ces associations s'opposent, en revanche, aux emprises pour des activités sur la zone agricole et les SDA.

Comme solution à la suroffre potentielle de surfaces de bureaux, les associations environnementales préconisent de redéfinir l'offre afin qu'elle soit proportionnelle à la demande et, en cas d'offre trop élevée, d'introduire un ratio maximum de surfaces de bureaux par rapport à l'offre globale.

L'UAPG se réjouit de l'actualisation effectuée de l'état d'avancement des projets et du lien établi avec la stratégie économique du canton. Elle déplore en revanche qu'il ne soit pas suffisamment tenu compte du fait que certaines activités industrielles s'accommodent difficilement de la mixité car elles sont grandes consommatrices d'espace et responsables de diverses nuisances.

La FMB constate que la demande pour les zones industrielles reste importante, qui plus est dans un contexte de mutation urbaine au profit de l'habitat et du secteur tertiaire. Elle fait également remarquer que l'augmentation de la densité des zones industrielles et leur mixité ne sera pas une solution pour répondre aux besoins des entreprises industrielles et artisanales, notamment celles qui produisent des nuisances et ont un besoin effectif en surface important. Elle mentionne par ailleurs que l'équipement de ces zones est souvent insuffisant et que le prix des surfaces dans les nouvelles zones industrielles, les conditions de leur mise à disposition et les éventuels déménagements à envisager pour libérer d'autres surfaces appelées à voir leur affectation changer, représentent une charge financière problématique. L'industrie de la construction est particulièrement concernée et, si la FMB a soutenu les modifications légales en la matière, elle reste réservée quant à l'évolution de la politique foncière industrielle cantonale.

La nécessité de maintenir des secteurs à faible densité pour permettre le développement et l'installation d'activités consommatrices d'espace et génératrices de nuisances a été introduite dans la fiche A07 – *Optimiser la localisation des activités* (effets attendus) et elle est clairement stipulée dans la fiche A08 – *Densifier les zones industrielles existantes et créer de nouvelles zones industrielles ou d'activités mixtes* (p. 109).

Un développement a été ajouté dans la fiche A08 pour mieux décrire les écoParcs industriels et en préciser les principes de gestion.

Politique foncière

La CCIG et la CGI considèrent que les options prises pour renforcer la politique foncière, notamment les objectifs et l'action fiscale évoquée, restent floues et semblent peu efficaces. Selon la CGI, le renforcement du contrôle des prix de mutation foncière et l'intervention publique visant à acquérir des terrains ou à procéder à des expropriations sont inopportuns (sources d'oppositions, lourdeurs administratives, dépenses). Elle demande en outre :

- que soit précisé le concept d'opérateur urbain en mentionnant que celui-ci n'acquiert pas les terrains ;

- l'élaboration d'un inventaire des biens immobiliers du petit Etat, des établissements autonomes et des communes pour déterminer les potentialités à bâtir des logements d'utilité publique sur ces parcelles, afin de répondre de manière conséquente aux Motions M2244 et M2246 ;
- une modulation du contrôle des prix en zone de développement, en revenant sur un concept de localisation qui régit l'ensemble de l'économie immobilière ;
- de compléter la fiche A16 afin d'indiquer que c'est prioritairement la recherche de mise à disposition de terrains de collectivités publiques qui sera effectuée pour construire des logements sociaux ;
- d'intégrer, conformément aux dispositions constitutionnelles genevoises, le fait que les procédures en matière d'aménagement du territoire et de construction devraient être rapides et proposer des mesures concrètes de mise en œuvre de cette exigence.

Le PLR partage la position de la CGI quant au rôle de l'Etat en matière foncière et invite le Conseil d'Etat à faire l'inventaire de ses possessions et d'en faire un usage efficient notamment pour la construction de logements.

Le PS considère que les zones à bâtir doivent prioritairement servir l'intérêt public et donc répondre aux besoins prépondérants de la population. Il estime primordial que le canton mette en œuvre une politique publique du logement qui permette de réaliser les objectifs de l'IN 161, impliquant des déclassements exclusivement en zone de développement (comme demandé, par ailleurs, par l'IN 162) et la mise en œuvre d'une véritable politique publique d'acquisitions foncières.

AgriGenève salue le développement du concept d'opérateur foncier, seule méthode permettant une réalisation rapide des grands projets. L'association souhaite en revanche que des compensations quantitatives et qualitatives en faveur des agriculteurs touchés par des mesures d'aménagement soient prises en compte dans ce cadre.

Évolution de l'urbanisation dans les secteurs soumis au bruit des avions (A20)

Les Verts, les associations environnementales (ATE, WWF, Pro Natura et KARCH), l'ACO et de nombreux particuliers de la commune de Meyrin ont fait part de leur inquiétude en raison des nuisances (pollution, bruit), quant aux logements prévus aux alentours de l'aéroport, notamment à la densification du quartier de Cointrin. Le risque d'amplification du bruit des avions par réflexion et diffusion sur les parois des grands immeubles prévus dans le grand projet Vernier Meyrin Aéroport (VMA, fiche P08), ainsi que le manque d'études à ce sujet, sont soulignés. En outre, la « vitrine commerciale » annoncée par le grand projet n'est pas jugée nécessaire par les associations environnementales, au vu des nombreux bureaux vides à Genève et de l'offre commerciale suffisante dans le quartier.

Certains particuliers et groupement d'habitants (ACO) considèrent que l'ensemble des projets de déclassements de terrains devrait attendre la validation du protocole de coordination du Plan sectoriel des infrastructures aéronautiques (PSIA). Les Verts estiment impératif de respecter le principe de précaution et proposent de supprimer le principe de pesée des intérêts lié au bruit des avions. Ils regrettent, par ailleurs, que parmi les mesures pour améliorer la qualité de l'air, aucune ne concerne la limitation du nombre de vols.

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

Les demandes de renoncer à densifier ces secteurs remettent en question un principe déjà validé par l'adoption du Grand Conseil et l'approbation de la Confédération. De plus, elles vont à l'encontre de ce qui est demandé par la Confédération. Quant aux modalités de mise en œuvre de ces projets, elles sont traitées dans le cadre des démarches ad hoc en place, notamment pour les grands projets. Le cas échéant, les décisions validées dans ces cadres-là seront intégrées lors d'une mise à jour ultérieure du PDCn.

Stratégie d'aménagement pour les lieux de vie nocturnes, culturels et festifs (A21)

Le PS, la CCIG, l'ARV, le Collectif nocturne, le Grand Conseil de la nuit, la FSU et la FAI saluent la création d'une fiche dédiée à cette problématique dans le PDCn, en réponse à la pétition 1945 et à la demande du Collectif pour une vie nocturne riche, vivante et diversifiée.

Pour le PS, cette fiche dessine des pistes de travail constructives. La CCIG relève qu'elle répond à une nécessité de planification qui devrait permettre l'émergence de solutions innovantes. Le Collectif nocturne rappelle que la fiche est la première étape de l'élaboration d'une politique publique de la nuit. Suivi en cela par le Grand Conseil de la nuit et l'ARV, il estime qu'un outil de suivi (une plateforme pérenne), réunissant les acteurs et services concernés, est essentiel pour garantir la mise en application de cette fiche. L'ARV souligne encore l'importance de la concertation et de l'intégration des acteurs concernés dès les premiers stades de la planification ainsi que la nécessité d'accompagner les compétences de planification directrice par la connaissance du terrain et par des compétences liées à la mise en œuvre opérationnelle de lieux nocturnes et culturels.

Selon le Collectif nocturne, plusieurs points méritent toutefois d'être renforcés et mieux définis dans cette nouvelle fiche du PDCn : la dimension sociale de la vie nocturne, le processus d'apprentissage qu'elle implique, les processus de coordination avec les communes, la mobilité nocturne et, finalement, les modalités de gouvernance à mettre en place en vue de la mise en œuvre (plateforme et/ou référent cantonal chargé de la coordination de la politique publique de la nuit).

Le Grand Conseil de la nuit propose de revoir le titre de cette nouvelle fiche. Deux nouveaux titres sont proposés: *Favoriser la prise en compte de la vie nocturne dans les politiques territoriales* ou *Développer et valoriser la vie nocturne dans ses dimensions culturelles et festives*. Le Grand Conseil de la nuit estime que les principes d'aménagements esquissés devront être consolidés. En outre, il partage le souci d'inventorier l'offre, les pratiques et les besoins. Tout comme le Collectif nocturne, il soutient qu'un outil de gouvernance méthodologique, opérationnel et analytique doit être mis en place, par exemple par le biais d'une cellule d'analyse et de suivi et par la nomination d'une personne de référence dans l'administration. Il souligne le fait que cette stratégie ne devrait pas rester figée dans l'espace et dans le temps ; que l'identification des potentiels devra donner lieu à des échanges constants entre les acteurs concernés et il insiste sur le fait que la politique de soutien à la vie nocturne ne doit pas se limiter à la recherche et à la création de nouveaux lieux, mais doit aussi valoriser et favoriser l'existant et viser à l'amélioration des conditions cadres pour l'ensemble des acteurs.

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

Remarques générales concernant la thématique mobilité

Les associations environnementales réaffirment leur soutien aux principes de base contenus dans le Concept cantonal d'aménagement. Elles déplorent, en revanche, que le document n'annonce pas explicitement une échéance temporelle pour faire le point sur les grands projets. Elles proposent que l'ensemble des projets structurants, y compris ceux concernant la mobilité, puissent faire l'objet d'une évaluation permanente et régulière.

La CCIG estime que la mise à jour du PDCn va au-delà des injonctions de la Confédération en introduisant de nouvelles orientations (B01 à 03 sont entièrement remaniées) laissant apparaître un biais dans l'orientation politique des transports au détriment des transports individuels motorisés (pour exemple la discrète mention de la traversée du lac au contraire de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée). Elles demandent en outre qu'une identification précise des modifications apportées au document soit proposée.

Les TPG estiment que le lien entre les différentes thématiques de la mobilité n'apparaît pas clairement, alors qu'elles sont toutes étroitement liées – particulièrement la desserte des transports en commun (TC) et l'offre ferroviaire qui sont complémentaires – notamment afin d'obtenir des interfaces de qualité adaptées à l'offre envisagée. Il est important pour les TPG de pouvoir mieux articuler ces deux sous-thèmes de la mobilité également en ce qui concerne la hiérarchie entre les différents modes.

Coordination urbanisation – transport

Plusieurs instances (Pro Natura, ATE, WWF, KARCH-Genève, CCIG, Les Verts) réaffirment leur position en faveur de la réalisation d'un réseau dense et efficace de transports publics ainsi que leur soutien au principe d'une urbanisation vers l'intérieur à proximité des axes forts de transports collectifs. AgriGenève relève avec satisfaction les améliorations planifiées des infrastructures de mobilité (CEVA, extensions des lignes de tram, améliorations prévues du réseau routier) qui devraient contribuer à améliorer la qualité de vie des citoyens de la région. La CCIG confirme également la nécessité d'un développement urbain coordonné à celui des infrastructures de transport. Elle demande à ce que le phasage cohérent du développement de la mobilité sur sol cantonal soit explicitement mentionné dans le PDCn 2030. Les Verts relèvent l'importance de mettre en place des mécanismes transversaux entre les services de la mobilité et de l'urbanisme permettant de coordonner efficacement les projets. Les associations environnementales demandent, en outre, que la trame des transports prenne en compte les corridors biologiques afin de ne pas péjorer leur continuité.

Patrimoine suisse Genève met l'accent sur l'aménagement des espaces publics, qui constitue pour cette institution l'un des enjeux majeurs, les critères utilitaristes et techniques prenant souvent le dessus sur les considérations patrimoniales et du paysage urbain. Les exemples de Cornavin, Bel-Air, route de Meyrin ou route des Acacias démontrent pour Patrimoine suisse Genève, la complexité de cette coordination et les risques encourus en traitant les projets uniquement du point de vue de l'ingénierie au détriment de l'architecture de la ville.

Le canton a mis en place un dispositif permettant de renforcer la coordination entre le phasage temporel des développements urbains et celui des infrastructures de transport. Cet outil cartographique, développé à l'échelle de l'agglomération, sera mis à jour régulièrement pour vérifier la pertinence des choix et faciliter les arbitrages éventuels.

Ce phasage cohérent entre urbanisation et transport figure dans l'objectif 20 du Concept d'aménagement cantonal – *Organiser un développement équilibré dans le temps*.

L'aménagement des espaces publics autour des principales interfaces de transport et des grandes voies urbaines structurantes est effectivement un enjeu majeur prévu par le PDCn, notamment par la fiche A10 – *Développer et valoriser les espaces publics d'importance cantonale*.

Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée

Cette mise à jour introduit dans le PDCn 2030 la nouvelle loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), adoptée en votation populaire le 5 juin 2016. Cette loi implique une réorganisation de la mobilité sur le territoire genevois en fonction de zones aux priorités différenciées selon les modes de transports. Son introduction dans le PDCn est saluée par les associations environnementales (Pro Natura, ATE, WWF et KARCH-Genève) et Actif-traffic qui souhaitent en outre que les mesures visant une priorisation des TC et de la mobilité douce (MD) dans les secteurs centraux de l'agglomération soient exprimées plus clairement dans les fiches du PDCn. Les TPG suggèrent également d'introduire une carte dans le PDCn 2030, rappelant les principes de cette loi pour bien identifier les secteurs centraux (zones I et II) tels que définis par le texte.

La mise en application de cette loi suscite quelques inquiétudes, notamment pour la CCIG, qui rappelle qu'elle ne soutient pas une approche coercitive de la mobilité visant le seul report modal des transports individuels motorisés (TIM) vers les TC et la MD. Si ces derniers sont privilégiés en zone urbaine, il convient de veiller à ce que les infrastructures nécessaires (TC, stationnement, P+R) soient mises à disposition en amont de toute forme de restriction envers les TIM.

La LMCE a été adoptée le 5 juin 2016, alors que le processus de mise à jour du PDCn était déjà bien engagé. Ses principes ont été intégrés dans le Concept de l'aménagement cantonal ainsi que dans les fiches de la thématique mobilité concernées. Des mesures plus précises, en vue de l'application de la loi sur le territoire, se développeront dans les prochains temps et pourront faire l'objet de mises à jour ultérieures.

Réseau ferré (B01)

Les associations environnementales (Pro Natura, l'ATE, le WWF et le KARCH-Genève) formulent une série de remarques. Elles considèrent qu'une ligne rapide Genève-Lausanne doit être planifiée pour soulager la ligne historique qui pourrait alors être dédiée au trafic régional, interrégional et de marchandises. Ces associations regrettent que le tronçon ferroviaire prévu vers les Cherpines et Bernex soit en cul-de-sac, alors qu'à leur sens, une ligne ferroviaire devrait être pensée en termes de réseau. Concernant la ligne Genève-La Plaine, une augmentation de sa fréquence au 1/4 d'heure est prioritaire, de leur point de vue, et devrait être réalisée avant le prolongement des quais. Saluant l'ajout de la raquette, elles s'interrogent sur l'échéance de réalisation de cette infrastructure ainsi que de l'agrandissement annoncé de la gare Genève-Aéroport.

Concernant les liaisons ferroviaires internationales, ces associations appellent de leurs vœux l'amélioration du raccordement de Genève au réseau TGV européen dans une optique de diminution des émissions de CO₂. Il s'agit également d'améliorer les relations interrégionales vers Lyon et vers le Sillon Alpin. Elles considèrent également que les travaux en gare de la Plaine, permettant l'arrêt des RER Genève-Bellegarde, sont urgents. La CGAS et le PS encouragent l'Etat de Genève à reprendre contact avec les autorités du département de l'Ain qui, aujourd'hui, envisagent la modernisation de la ligne ferroviaire du pied du Jura, afin de relancer les études sur sa liaison au réseau suisse et sur la réalisation du «barreau nord» en direction de Bellegarde-sur-Valsérine. La modernisation de la ligne du Tonkin est également souhaitée par le PS.

Les TPG rappellent que l'offre ferroviaire doit également être réfléchiée en complémentarité de l'offre routière de TC. L'entreprise s'interroge par ailleurs sur le concept de desserte des trains RE ainsi que sur la capacité d'accueil des gares et tronçons qui, de son point de vue, ne sont pas tous en lien avec les sites et potentiels à bâtir identifiés dans la mesure *A01- Intensifier le renouvellement urbain* du PDCn. Les TPG donnent deux exemples significatifs de pôles régionaux pour lesquels l'offre ne suit pas l'aménagement :

- Versoix, où l'offre ferroviaire est insuffisante ou trop peu attractive pour un pôle régional. Un renfort de desserte par les trains RE serait intéressant, à leur avis, pour développer des rabattements TC et viser une complémentarité train-bus avec des temps de parcours nettement plus attractifs en direction du centre de Genève.
- L'offre ferroviaire envisagée avant 2030 pour Genève – Pont-Rouge et Genève – Eaux-Vives reste identique à l'offre initiale prévue pour le Lemman Express en 2019. Un renforcement progressif de l'offre de ces deux gares à l'horizon 2030 serait opportun au vu du nombre de nouveaux logements et emplois prévus dans ces secteurs.

Finalement, les TPG ont des difficultés à comprendre l'articulation des nouvelles infrastructures ferroviaires introduites dans la mise à jour du PDCn avec le développement sur les mêmes liaisons des axes bus et trams.

Actif-trafiC estime qu'il ne faut pas attendre le plan directeur des transports collectif pour planifier les futures infrastructures de tramway, le besoin pour ces infrastructures étant avéré. L'association considère en outre, au vu des problèmes de congestion, que la halte de Châtelaine et l'axe Cornavin–Aéroport –France, ainsi que les extensions à l'échelle de l'agglomération devraient être avancées dans le calendrier au lieu d'être reportées à l'horizon 2030.

Pro Vélo demande, pour sa part, de mentionner la construction systématique de vélostations et de stationnements vélo adaptés aux haltes et gares ferroviaires.

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

Le PDCn liste les mesures d'infrastructures à réaliser en accord avec le développement urbain. Les modalités de leur développement sont précisées dans les planifications ad hoc (plan directeur et plans d'actions des transports collectifs, notamment).

Les infrastructures prévues à plus long terme figurent à titre d'information préalable. Ces projets doivent faire l'objet de scénarios afin d'évaluer s'ils sont effectivement opportuns. Leur connexion avec les axes forts TC doit être appréciée dans ce cadre.

Réseau de transports en commun (B02)

D'une manière générale, le développement des TC est plébiscité. Ainsi, la CGAS, le PS et le RPSL soutiennent qu'un accent fort doit être mis sur le développement des TP et des moyens financiers substantiels doivent leur être alloués. L'ASBEC estime même que le projet manque d'ambition à ce sujet. Plusieurs associations et partis (TPG, FAI, FSU, CGAS, TPG, Les Verts, l'ASBEC, le PS et le RPSL) soulignent notamment la nécessité d'un renforcement de l'offre TC par des lignes radiales et tangentielles, afin de contrebalancer la radio-concentricité du réseau et d'interconnecter les nouvelles urbanisations et zones d'activités entre elles. L'ASBEC souligne en particulier l'absence de ligne tangentielle entre St-Julien et Satigny via Bernex, et les Cherpines, absence qui implique, selon elle, une part de plus de 50% des travailleurs de la zone d'activités de Bernex devant se déplacer en TIM.

Actif-trafiC considère que cette fiche devrait contenir des mesures pour donner la priorité aux transports en commun et à la mobilité douce. L'association apprécie l'importance accordée à la continuité des espaces publics, accent qui favorise l'essor de modes de déplacements respectueux de l'homme et de l'environnement. Actif-Trafic préconise un axe fort TC en site propre de Douvaine au plateau de Frontenex et des Trois-Chênes à Annemasse-nord.

Le PS et le RPSL appellent de leurs vœux la mise en place de plateformes de liaison entre les TC de très haute performance et les des lignes tangentielles et de campagne. Les TPG, portant une attention particulière à la problématique de la vitesse commerciale, partagent cet avis. Dans un but d'efficacité, de meilleure qualité et attractivité des TC – comme attendu dans le plan d'action des transports collectifs (2019-2023) – ainsi que de maîtrise des coûts financiers, les TPG relèvent la nécessité de donner la priorité aux TC dans les secteurs centraux par des aménagements spécifiques dédiés aux TC (sites propres, insertion facilitée, etc.) et une meilleure prise en compte des franchissements de carrefours. Les TPG soulignent que dans l'hypercentre, compte tenu des nœuds saturés (Cornavin, Rive, Bel-Air, etc.), l'écoulement des charges de trafic futures (tous modes confondus) ne pourra être garanti sans réaffectation des priorités en faveur des TC. Des solutions ambitieuses de libération d'espace doivent donc être évaluées (tronçons dénivelés pour les TIM par exemple). Ils considèrent en effet que le succès des prolongements des lignes en périphérie dépendra de mesures fortes pour fluidifier le centre-ville. Ils rappellent encore que d'ici à 2030, certains arrêts trams vont voir leur fréquentation atteindre des niveaux équivalents aux futures gares Léman express. Pour ces arrêts, une nouvelle approche de halte urbaine devra être prévue, l'aménagement et l'équipement classiques n'étant plus adaptés.

Pro Natura, l'ATE, le WWF et le KARCH-Genève font remarquer que la représentation générale du réseau souhaité est rendue difficile à appréhender par la multitude de projets – qui ne seront sûrement pas tous réalisés, et estiment que les priorités ne sont pas clairement énoncées. En outre, considérant que l'accent pourrait être mis davantage sur les liaisons transfrontalières car celles-ci représentent le plus gros potentiel de transfert modal, ces associations accueillent positivement la prolongation de la ligne Genève – Malagnou – Thônex-Vallard jusqu'à Gaillard. En revanche, elles s'étonnent de l'absence du bus à haut niveau de service (BHNS) vers Thonon-Evian. De même, une ligne de bus Viry-Bernex, avec un P+R près du nouvel échangeur autoroutier serait préférable à un P+R à Bernex car elle permettrait d'éviter le transit tant décrié par les villages

genevois (par exemple à Soral). Des lignes de bus de rabattement entre le pied du Jura français, le Pays de Gex et les gares RER seraient également souhaitables.

Concernant les renforcements du réseau TC, Pro Vélo souligne et demande qu'il soit précisé dans le PDCn que ceux-ci ne devraient pas se faire au détriment du renforcement du réseau structurant de mobilité douce (MD). De la même façon, les efforts développés pour une progression optimale des TC doivent prendre en compte les besoins locaux de MD, les infrastructures TC constituant des contraintes et obstacles à la MD pouvant être dissuasives, selon Pro Vélo.

Transport par câble

Nouveauté de cette mise à jour, la proposition de construire un téléphérique urbain est saluée par l'ASBEC qui demande une prolongation du tracé jusqu'à Saint-Julien, contrairement à l'ASC qui s'inquiète des nuisances qui accompagneront cette installation : impact visuel dans une zone protégée, vue directe sur les lieux d'habitation, édification des pylônes, gares, parkings, bruit continu, etc. Cette association ne comprend en outre pas que l'on envisage de réaliser un transport par câble sur la césure verte, et demande à ce qu'un choix soit fait entre ce transport par câble et la ligne prévue en site propre sur le même tronçon.

Réseau routier et autoroutier (B03)

Actif-traffic conteste les objectifs de cette fiche, relevant qu'à long terme élargir les routes n'est pas une solution pour éliminer les goulets d'étranglement. Soutenant le concept de poches fermées au trafic de transit, cette association s'exprime en faveur d'une diminution des capacités du réseau secondaire plutôt que d'un renforcement du réseau primaire.

Les Verts et les associations environnementales notent, au sujet de la LMCE qu'aucunes mesures ne portent sur la réalisation de zones piétonnes plus étendues et le renforcement des espaces publics. S'inquiétant de la multiplication des déplacements TIM, Les Verts appellent de leurs vœux des mesures incitatives pour favoriser le report modal.

Traversée du lac et bouclage autoroutier

L'UAPG, la FMB et la CCIG estiment que le projet de mise à jour ne tient pas suffisamment compte du vote des citoyens concernant la traversée du lac. Aussi, la CCIG préconise, afin de marquer l'engagement du canton, que le projet de traversée du lac soit nommément identifié dans le cadre de la "réalisation des connexions routières manquantes" (objectif 8 du Concept) et que l'IN 157 "oui à la grande traversée du lac" soit inscrite dans le PDCn 2030 mis à jour. La FMB, considérant que cette réalisation va favoriser le rééquilibrage entre les rives, estime qu'une fiche du PDCn devrait lui être consacrée.

Le PS et le RPSL restent, au contraire, opposés à la réalisation de la traversée lacustre et considèrent dans tous les cas qu'il ne s'agit pas d'un investissement prioritaire. Sa réalisation ne devrait pas être envisagée, selon le PS, avant le rééquilibrage territorial sur le secteur Arve-Lac, prévu au-delà de 2030.

Pour les associations environnementales, un projet autoroutier de traversée du lac est incompatible avec les objectifs d'évolution des parts modales. C'est pourquoi elles considèrent que les TC doivent être intégrés à la traversée. Par ailleurs, le tracé étant encore incertain (notamment son rattachement sur le réseau français), il devrait être représenté de manière plus schématique. De plus, du point de vue de ces associations, cette traversée est incompatible avec les exigences de la Confédération qui met comme condition à son financement le développement de la rive gauche du lac, ce qui est impossible avec le souhait de préserver les SDA. Finalement, au vu des besoins en logements, il est, pour ces associations, déraisonnable d'utiliser la zone agricole pour construire des routes. Actif-Traffic considère que le projet devrait rester au stade de l'"information préalable", son tracé n'étant pas encore acquis.

La CGAS considère, de son côté, que les études de faisabilité de la traversée lacustre doivent intégrer la possibilité de compléter le franchissement routier avec le rail et le potentiel de liaisons ferroviaires régionales qu'elle pourrait offrir :

- la liaison au réseau français vers Annemasse ;
- le complément nord du CEVA, en vue de créer un périphérique ferroviaire urbain complet ;
- la légitimation, auprès de la France, de la Haute-Savoie et de la Confédération, d'une relance du projet en sommeil du doublement et de la modernisation de la ligne du Tonkin, dont découleraient les avantages suivants :
 - soulagement du trafic pendulaire routier en provenance de Thonon et d'Evian ;
 - soulagement de la ligne CFF Genève - Valais par une ligne sud du Léman, plus courte, pour les voyageurs et les marchandises ;
 - soulagement sur la route sud du lac d'une part importante de ses trains routiers.

L'association « Seymaz-Rivière » conteste le tracé du bouclage autoroutier entre la Pallanterie, la plaine de la Haute-Seymaz et Sous-Moulin. Celle-ci, entrant en contradiction avec l'objectif 19 du Concept, aurait des impacts négatifs sur les plans social, financier et environnemental, menaçant la qualité du paysage, l'équilibre hydrologique des sols et du bassin versant de la Seymaz, induisant une fragmentation des écosystèmes et une péjoration du cadre de vie, et ce, que le tracé soit en tunnel ou en galerie couverte.

L'association estime en outre que la réalisation de la jonction à Sous-Moulin est absurde dans une zone inondable, lieu privilégié d'activités sportives de plein-air et de loisir.

La réalisation de la traversée autoroutière du lac, en coordination avec l'urbanisation du territoire franco-valdo-genevois, est mentionnée en divers endroits du Concept d'aménagement cantonal. Elle est notamment inscrite dans l'objectif 10 du concept (p. 25 du document en consultation), le canton s'engageant à sa réalisation. Elle fait également l'objet d'un développement dans la fiche B03 – *Optimiser et compléter le réseau routier et autoroutier*. La mise à jour du PDCn 2030 permet de faire avancer l'état de coordination du projet de traversée du lac, consécutivement aux études menées (le projet passe du stade d'*information préalable* à celui de *coordination en cours*).

La possibilité offerte par la traversée du lac d'une nouvelle ligne TC tangentielle est également mentionnée (p. 27 du document en consultation).

L'IN157 y est inscrite également (p. 218) ainsi que la nécessité de développer des mesures d'accompagnement et de requalification et la possibilité de recourir à un partenariat public-privé pour en accélérer la réalisation (art. 192A).

En lien avec la traversée du lac, voir aussi les chapitres de cette synthèse sur l'équilibre territorial (p. 14-15), le réseau ferré (p. 20-21) et les grands projets (p. 29).

Contournements de villages

La CCIG constate avec satisfaction l'ajout de la problématique des routes de contournement absente auparavant de la fiche B03. Le PDC estime, quant à lui, que les projets de contournement de villages doivent figurer sur la carte et être intégrés à la liste des projets de cette fiche. Les associations environnementales considèrent en revanche que les jonctions autoroutières et les contournements de villages sont des principes de gestion de la mobilité complètement dépassés : gourmands en SDA, ils ne règlent pas les problèmes de pendularité TIM et ont des impacts négatifs sur l'environnement, la faune, la flore et le paysage. Ils sont, de l'avis de ces associations, incompatibles avec plusieurs principes majeurs du plan directeur mis à jour. Actif-traffic relève également que les projets de routes de contournement et jonction autoroutières vont à l'encontre d'un encouragement des TC.

L'ASPSV regrette qu'aucune mesure ne soit préconisée pour limiter les nuisances induites par la réalisation de nouvelles routes de contournement ou de raccordement sur les zones agricoles ou sur les zones 5.

Les études concernant les projets de contournement de villages n'ayant pas encore été menées (à l'exception du projet de Meinier), leur opportunité n'est pas vérifiée. Au mieux, ces projets pourraient figurer en information préalable dans la liste des projets de la fiche B03. Leur tracé n'étant pas connu, ils ne peuvent figurer sur la carte du schéma directeur cantonal. Certains d'entre eux sont mentionnés dans le plan d'action réseau routier (PARR, fiche 61), comme mesures dont l'opportunité pourrait être évaluée.

Barreau de Montfleury

De nombreuses réactions (AgriGenève, AHCSA, AIVV, Pro Natura, ATE, WWF, KARCH-Genève) concernent le nouveau barreau routier prévu entre les routes de Peney et de Satigny (barreau de Montfleury) ainsi que la demi-jonction Vernier-Canada. Les impacts de ces infrastructures, en termes d'emprise sur la zone agricole et de nuisances sonores liées à l'augmentation du trafic à venir, sont relevés. Ces acteurs se positionnent en faveur d'une variante enterrée du barreau de Montfleury qui, selon AgriGenève, éviterait une rupture du corridor biologique et une péjoration de l'activité agricole sur le plateau.

L'AHCSA s'inquiète en particulier de l'augmentation du trafic pendulaire dans cette zone. Cette association soutient la réalisation du barreau de Montfleury ainsi que la demi-jonction autoroutière Canada. Les deux ouvrages sont absolument nécessaires de son point de vue pour délester les villages de Satigny et Peney-Dessous ainsi que le centre de Vernier, et faciliter le lien entre Satigny et le centre-ville de Genève. L'Association souhaite néanmoins que sa conception minimise les nuisances et les impacts environnementaux.

L'AIVV demande au département d'étudier la faisabilité de couverture (tranchée couverte) de la totalité de cette infrastructure de même que la reprise du tracé initialement prévu qui offrirait une meilleure desserte de la partie nord-ouest de la ZIMEYSA.

Pro Natura, l'ATE, le WWF et le KARCH-Genève considèrent que le barreau n'est pas pertinent car il stimule le transport de marchandises par la route au lieu de favoriser le rail (voir chapitre sur le transport de marchandises, p. 25 de cette synthèse).

Le PDCn confirme le principe et les fonctions de cette liaison. Les modalités de sa mise en œuvre sont à régler dans le cadre des études et démarches ad hoc.

Stationnement (B04)

La CCIG, qui soutient les efforts pour renforcer le réseau des TC, souligne la nécessité de tenir compte de la problématique du stationnement, en particulier aux terminus des lignes (P+R).

Pro Natura, WWF, ATE, KARCH estiment, au contraire, déraisonnable de vouloir anticiper les besoins en stationnement. Il serait plus sain, selon elles, d'agir pour modifier les habitudes et proposer des alternatives. Au centre, l'objectif devrait être de supprimer les places de stationnement sur la voirie pour permettre la réalisation d'espaces publics de qualité et limiter l'attractivité du centre pour le TIM, conformément à la LMCE. Dans le même ordre d'idées, la création de stationnements pour deux-roues motorisés va à l'encontre de l'objectif de libérer de l'espace public. Augmenter l'offre de stationnement revient, du point de vue de ces associations, à promouvoir un mode de transport qui présente de nombreux problèmes (danger, inconfort pour les autres usagers de la voirie, pollution, bruit). Finalement, ces associations relèvent la contrainte majeure que fait peser sur de nombreux projets d'aménagements la loi sur le stationnement (notamment eu égard à la compensation des places de stationnement supprimées sur le domaine public).

Dans la même ligne, Les Verts estiment que le PDCn pourrait fournir les mesures incitatives nécessaires à la gestion de la mobilité à l'intérieur des nouveaux quartiers, en particulier pour les politiques de stationnement qui occupent des surfaces considérables sur l'espace public des rues. Ils proposent que les ratios de stationnement soient revus au regard du développement des axes forts de transport public et l'implémentation de mesures incitatives comme la mutualisation des places de stationnement et le développement du covoiturage.

Actif-trafiC approuve le principe de récupérer l'espace public à d'autres fins que le stationnement, mais regrette qu'une réflexion plus approfondie sur le stationnement sur fonds privé ne soit pas menée, celui-ci étant l'obstacle principal à un report modal d'envergure. Elle propose qu'une loi oblige que toute place de stationnement couvre l'entier de ses frais, ce y compris concernant les installations à forte fréquentation et les grands équipements. L'association est, en outre, opposée au stationnement gratuit et en surface des deux-roues motorisés. Saluant la volonté de construction de P+R aux abords de l'agglomération, Actif-trafiC, tout en soutenant la piétonisation du rond-point de Rive et de la rue Pierre-Fatio, s'oppose à la construction du parking des Clés-de-Rive qui attirerait des voitures au centre-ville.

Mobilité douce (B05)

Les associations environnementales expriment leur déception face au manque d'ambition du PDCn en termes de MD. Elles se demandent comment la priorisation MD dans l'hypercentre et l'aménagement des voies vertes, inscrits dans la nouvelle LMCE, vont être mise en œuvre. Elles soulignent également l'importance de veiller à la qualité des espaces publics et à la notion de réseau pour la promotion de la MD. Relevant le fait que le centre-ville (Pâquis, Jonction, Eaux-Vives, Plainpalais) n'est quasiment pas pris en considération dans les projets de mobilité douce, elles s'interrogent sur la réalisation de la priorisation TC/MD dans ces quartiers sans projet d'aménagement.

Pro Vélo se réjouit, quant-à-lui, du projet de mise à jour du PDCn et souhaite qu'il soit appliqué avec énergie et détermination afin qu'il change concrètement les conditions de circulation dans le

canton. Le problème récurrent pour l'amélioration des réseaux cyclables étant l'arbitrage entre les besoins des différents types de déplacements, Pro Vélo demande que la mise en œuvre des réseaux cyclables ne soit pas abandonnée lors de la concrétisation des planifications sur le terrain. L'association souhaite inciter les autorités à développer des quartiers véritablement éco-mobiles, notamment par la suppression des stationnements automobiles sur les espaces publics. Elle regrette, par ailleurs, qu'aucune mention du concept d'autoroute à vélos ne soit faite, alors que le concept est actuellement en plein essor en Suisse et en Europe.

Mobilité Piétonne relève l'importance de différencier les réseaux et aménagements piétonniers et cyclables. Ainsi, les espaces publics et verts doivent être définis comme des espaces à destination piétonne, mais des dérogations pour les vélos peuvent être admises si le strict respect de la priorité piétonne dans les espaces mixtes piéton-vélo est assuré. Pour les voies vertes et autres liaisons structurantes paysagères de mobilité douce, des tronçons mixtes devraient être proposés.

Pour la FAI et la FSU, il serait intéressant de développer la relation entre les pénétrantes de verdure et les voies vertes pour accueillir les mobilités modes doux des quartiers adjacents. Selon ces deux associations professionnelles, la planification et la mise en œuvre de ces mesures doivent se faire au niveau de l'Etat. Elles observent, concernant la voie verte Annemasse – Eaux-Vives, une forme d'absence de portage et de suivi de la part de l'Etat de la mise en œuvre d'espaces publics qui relèvent pourtant d'enjeux cantonaux.

Actif-trafiC propose de renforcer la perméabilité des quartiers par l'ouverture de cours intérieures et la suppression de parcs privatifs. L'association encourage le Conseil d'Etat à mettre en œuvre le plus rapidement possible, l'ensemble des mesures du plan d'action de la mobilité douce 2015-2018 et de ne pas se contenter des mesures en relation avec des problèmes de sécurité.

Aéroport (B06)

Les associations environnementales estiment pertinent de mentionner que la fiche est en cours d'élaboration et qu'une mise à jour devrait suivre après l'adoption du PSIA. Elles considèrent en outre que, le nombre de passagers augmentant, les mesures pour limiter l'accès TIM et encourager les TC et la MD à l'aéroport sont encore insuffisantes. Ces associations, ainsi que Les Verts, demandent à ce que l'étude sur la santé publique et le plan climat cantonal (PCC) soient pris en compte.

Actif-trafiC propose de prendre des mesures pour délester l'aéroport des vols non nécessaires (mentionnant par exemple les vols sur une distance de moins de 800 km vers des villes atteignables aisément en train).

Transport de marchandises (B07)

La CCIG est favorable aux évolutions proposées dans cette fiche (mise à disposition de hubs logistiques de proximité et production d'un plan directeur du transport de marchandises) mais rappelle la nécessité de concertation avec les acteurs économiques, notamment le Conseil du transport privé professionnel de marchandises (CTPPM).

Les associations environnementales saluent l'existence de cette fiche, mais considèrent qu'elle ne contient toujours pas suffisamment d'objectifs et de projets concrets. L'Etat devant favoriser le transfert de la route au rail pour le transport de marchandises, le développement des interfaces rail/route, en lien avec les nouvelles sorties autoroutières à proximité des zones industrielles devrait être favorisé. Aussi, le terminus de l'ancienne ligne industrielle de l'usine à gaz devrait être préservé pour la zone industrielle du Lignon. Pour ces associations qui jugent indispensable de favoriser le rail, il n'est pas pertinent de faciliter encore l'accès par la route avec le projet de barreau routier de Montfleury et la nouvelle sortie de Vernier Canada.

Parallèlement, la promotion du rail auprès des secteurs d'activités n'utilisant que la route ou la voie aérienne devrait être encouragée. Des exemples d'entreprises ayant un potentiel de transfert de la route au rail sont donnés : Denner, Aldi, Lidl, Naville, matériaux de construction, messagerie, colis (DHL, DPD, UPS) déchets, matériaux agricoles.

Pro Vélo relève que la fiche ne mentionne ni la gêne ni la mise en danger des cyclistes occasionnées par les véhicules de livraison et propose que des emplacements de livraison soient prévus pour chaque commerce, en dehors des voies de circulation. Une information et une sensibilisation des professionnels ainsi que des contrôles plus fréquents devraient également avoir lieu.

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

Remarques générales sur la thématique de l'espace rural

Dans l'ensemble, les associations environnementales jugent positivement les modifications apportées au PDCn, notamment la prise en considération de la reconstitution des biotopes d'importance régionale et cantonale, la mention de la protection et du renforcement de la biodiversité dans l'espace rural, ainsi que la garantie des connexions biologiques entre milieux naturels au sein de l'espace rural et entre l'espace rural et les zones bâties. Ces associations souhaitent cependant que certains objectifs du Concept de l'aménagement cantonal soient renforcés, notamment l'importance des corridors biologiques et des pénétrantes de verdure, la nécessité d'une cohérence et d'une qualité paysagère de l'urbanisation, ainsi que les réservations de terrains indispensables pour développer le réseau des espaces verts. La notion de paysage, élément important et caractéristique d'un environnement physique et social favorable au bien-être, trouverait sa place, selon ces associations, dans l'objectif n°19 du Concept, qui traite des thématiques transversales.

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

Les modifications apportées à la fiche C01 suscitent les remarques suivantes.

La CGI considère que la révision n'est pas conforme à la volonté du Grand Conseil, exprimée à travers la Motion 2281. La CGI et la CCIG demandent que la fiche reprenne l'idée d'un accord à trouver entre la Confédération et le canton concernant le quota cantonal de SDA. La CCIG souhaite que la fiche mentionne également la demande de révision du plan sectoriel des SDA et d'adaptation des critères attribués aux SDA, en particulier pour pouvoir considérer, dans l'inventaire des SDA, des serres et vignobles de culture biologique et des terrains sis en zone de bois et forêts.

AgriGenève estime qu'il y a lieu d'ajouter aux objectifs de cette fiche la volonté de préserver la sécurité alimentaire (en plus de la souveraineté alimentaire). S'agissant de la pesée des intérêts nécessaire pour admettre des emprises sur les SDA, AgriGenève considère la proposition de tenir compte de la qualité du sol (aspect pédologique) pertinente mais peu crédible sur le plan pratique, à l'instar des Cherpines, périmètre possédant de très bonnes qualités agronomiques qui n'aurait pu être déclassé si ce critère avait été considéré. Les associations environnementales demandent, quant à elles, que l'on tienne compte des structures biologiques naturelles (réseaux, corridors, pénétrantes de verdure et biotopes), dans la pesée des intérêts et lors de la priorisation des projets. Ces dernières souhaitent que des exigences garantissant les fonctions écologiques des zones agricoles (rôle de structuration du paysage et de maintien de certaines espèces animales et végétales) soient mentionnées.

Concernant la possibilité offerte par la révision de la Loi sur les forêts (LFo) de défricher des forêts de moins de 30 ans à condition de les remettre en culture, AgriGenève s'interroge quant à sa mise en œuvre. Le GIFORGE considère à ce propos que les modalités de recherche et de réservation de surfaces de compensation pour les défrichements prévus à court et moyen termes devraient être inscrites dans la fiche à la suite de la prochaine révision du plan directeur forestier cantonal.

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

- de recenser les projets de différentes politiques publiques touchant l'espace rural, en particulier les SDA, et de développer des outils de suivi et de prospective.
- d'estimer les gains possibles de nouvelles SDA, par le biais de différentes démarches.

Il s'agira de faire la démonstration que les gains permettront au canton de compenser les pertes estimées afin de garantir le respect du quota cantonal à l'horizon 2030. Selon l'avancement des démarches, la cellule sera responsable de proposer des priorisation entre les projets et de procéder aux arbitrages éventuels, dans ce but.

Gérer l'impact des extensions urbaines sur la zone agricole (C02)

AgriGenève salue la volonté de gérer la terre végétale et la sous-couche lors d'ouverture de chantier, mais considère que les exigences de l'Etat pour la réutilisation de ces terres sont contraignantes et onéreuses incitant la plupart des agriculteurs à renoncer à leur utilisation. C'est pourquoi cette question devrait faire l'objet de discussions avec le GESDEC.

Soutenir le développement de l'activité agricole locale (C03)

AgriGenève soutient la volonté exprimée d'inclure les périmètres de zones agricoles spéciales (ZAS) dans le programme GEothermie 2020 et préconise que les études en matière de géothermie peu profonde soient priorisées dans les ZAS actuelles.

Un particulier demande la dissolution de la Fondation pour les zones agricoles spéciales (FZAS), le démantèlement de la ZAS dans la zone agricole Vernier - Troinex et la limitation des ZAS aux seules zones artisanales et industrielles du canton.

Concernant les objectifs de cette fiche, AgriGenève souhaite que la question des compensations en faveur des agriculteurs touchés par des mesures d'aménagement soit citée, en lien avec la Loi sur la promotion de l'agriculture (M 2 05).

Construire une politique du paysage (C04)

La FAI et la FSU jugent le contenu de cette fiche intéressant, mais regrettent que peu d'actions n'aient été engagées depuis la validation de 2013. Ces associations professionnelles soulignent que l'échelle communale ne semble pas la bonne pour aboutir à des projets relevant d'un intérêt public plus large et, qu'à ce titre, une coordination de la planification par le canton (OU) est nécessaire.

Elles relèvent encore que certaines pénétrantes se coordonnent mal avec les développements urbains, donnant les exemples suivants :

- la césure entre Bernex et Confignon, très tenue au droit de la route de Chancy,
- la césure entre Plan-les-Ouates-Perly-Certoux – non-identifiée comme pénétrante – tenue au droit de la route de St-Julien,
- la césure de Corsier sans rapport clair avec les développements proposés le long de la route de Thonon.

Préserver et reconstituer les continuités biologiques (C06), Garantir l'espace minimal des cours d'eau et poursuivre le programme de renaturation (C07), Consolider les espaces naturels protégés (C08)

Concernant ces trois mesures (C06, C07 et C08) AgriGenève relève le fait qu'elles ne doivent pas être mises en œuvre au détriment de l'exploitation agricole des périmètres concernés.

L'ANPVA salue la position du PDCn allant dans le sens d'une valorisation du Vallon de l'Aire. Position qui devrait, selon l'association, être confirmée par un plan de site intercommunal. L'ASC se joint à cette demande, adressée au service cantonal des monuments et sites par les mairies de Confignon, Onex, Bernex, et Perly-Certoux (avec le soutien de Plan-les-Ouates).

Coordonner aménagement du territoire et politique forestière cantonale (C10)

L'introduction de cette nouvelle fiche est saluée par la CCIG et le GIFORGE. Ce dernier, évoquant la pression croissante sur la forêt et ses abords, estime que cette fiche permettra d'améliorer la durabilité de l'évolution de la forêt.

AgriGenève et les associations environnementales souscrivent à la volonté de stabiliser les limites de l'aire forestière à l'extérieur de la zone à bâtir et de prévoir les compensations de nature forestière hors de la zone agricole et a fortiori des SDA. Les associations environnementales attendent avec impatience l'élaboration d'une directive de mise en œuvre de ces compensations forestières dans l'espace rural et bâti. Elles demandent, en outre, que l'identification des surfaces ne nécessitant pas de compensation en cas de défrichement (art. 7 al. 3 let. A LFo) soit réalisée en considérant l'importance du rôle des forêts en tant que pénétrante de verdure et corridors biologiques.

Peu de remarques sont formulées concernant ce chapitre dont les thématiques ne sont pas concernées au premier chef par les enjeux principaux de cette mise à jour du PDCn. L'ensemble des fiches a toutefois fait l'objet d'une actualisation, à l'exception de la *D04 – Protéger la population et l'environnement contre les risques d'accidents majeurs* dans l'attente d'une directive relative au processus d'examen des projets et à la pesée des intérêts. Cette fiche fera l'objet d'une mise à jour partielle du PDCn qui devrait intervenir à brève échéance.

Coordonner aménagement du territoire et politique énergétique cantonale – D02

Patrimoine suisse Genève estime qu'au stade de la planification du PDCn 2030, les fiches sur la politique énergétique devraient comporter des références aux « bonnes pratiques » pour le traitement du patrimoine bâti ancien et contemporain, que ce soit pour les projets d'assainissement de bâtiments, d'amélioration thermique des fenêtres, ou d'intégration des capteurs solaires sur les toitures.

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

Gaznat propose de préciser dans la fiche que, d'une manière générale, la délimitation de nouvelles zones résidentielles, mais aussi industrielles, devrait être évitée à proximité d'une installation à risque, les risques étant tout autant importante dans les zones d'activités. Gaznat rend attentif à la nécessité d'une coordination anticipée et d'une attention particulière pour les projets en densification dans le périmètre d'influence d'une installation Gaznat.

Gérer et valoriser les déchets (D06)

AgriGenève propose que la nouvelle décharge bioactive soit implantée en zone de bois et forêt. Cette solution comporterait plusieurs avantages : la décharge ne prêterait pas l'activité économique agricole, l'acquisition des terrains serait facilitée (Etat largement propriétaire), et l'impact visuel serait moindre.

Priorisation des 10 grands projets P01 à P10

La FMB, le PDC, la FAI et la FSU et le PDC s'interrogent quant à la suppression des fiches P11 à P15 traitant des grands projets en préparation. La FMB, soulignant la lenteur genevoise à faire aboutir les projets, émet une réserve quant à la possibilité de répondre aux besoins en limitant le nombre de projets. La FAI et la FSU considèrent que la vision, issue du projet d'agglomération, d'une ville multipolaire, s'estompe avec la suppression des fiches P11 à P15 qui permettaient d'aborder les différentes étapes d'une vision urbaine d'ensemble. Le PDC demande que les fiches des grands projets (GP) en préparation soient maintenues et actualisées, notamment dans l'optique d'avoir un développement en cohérence avec la traversée du lac, qui va de pair avec une urbanisation progressive et circonscrite de la rive gauche. Les fiches des GP Pallanterie et Puplinge sont, de l'avis du PDC, nécessaires à l'argumentaire pour l'obtention d'un financement de la Confédération, tout comme le GP Perly l'est pour le prolongement du tram en direction de Saint-Julien et le GP Satigny pour justifier l'augmentation de la fréquence de la ligne RER Genève-La Plaine.

Le PS relève que les grands projets en emprise sur la zone agricole abandonnés doivent être remplacés par la création de zones de développement en emprise sur la zone 5 (pour compenser la réduction du potentiel qui correspond à env. 10'000 logements).

La mise à jour du PDCn 2030 a offert l'opportunité d'adapter le contenu de la fiche A17 et des fiches relatives aux grands projets. Il est proposé de ne maintenir que les fiches des dix grands projets prioritaires, pour lesquels les démarches sont bien engagées et qui sont réalisables en respectant le quota de SDA. La volonté du canton de réaliser les autres, à terme, est par contre clairement affirmée dans la fiche A17.

Cette adaptation a pour objectif, d'une part, de concentrer les ressources sur les projets les plus avancés, et d'autre part, de mettre en place des formes de conduite plus flexibles, permettant notamment d'accélérer les réalisations. En effet, il est apparu que la démarche grand projet est relativement contraignante et ne s'adapte pas à toutes les situations, notamment s'agissant des secteurs en densification de la zone 5. Ces assouplissements ne remettent pas en question l'intérêt et la nécessité d'un pilotage canton – communes, d'une coordination inter-thématique, ni des processus de coordination.

Par ailleurs, le quota de SDA ne permet pas de mettre en œuvre la Pallanterie, ni les secteurs Grand-Pré et Mon Idée à l'horizon 2030. Les planifications sur Perly et Puplinge en revanche seront en partie adoptées. Les projets reportés à un horizon plus lointain pourront être avancés si une marge est récupérée en termes de SDA.

La traversée du lac se justifie en considérant la croissance de population à venir à l'échelle du Grand Genève, notamment sur l'ensemble de la rive gauche de Genève à Thonon. Les objectifs en termes d'accueil d'habitants ne changent pas dans le cadre de la mise à jour.

Concernant la compensation des potentiels, les projets de densification de la couronne urbaine figurant au programme de législature permettent d'ores et déjà de compenser une bonne partie des logements perdus en extension. L'accélération de la mise en œuvre des projets de densification de la zone 5 (par MZ ou non) doit permettre d'en compenser une autre partie. Les communes sont chargées, via la révision de leur PDCom, d'établir une stratégie d'évolution de leur zone 5. De nouveaux secteurs de densification par MZ sont identifiés à Vézenaz, Thônex, et sur la presqu'île d'Aïre. La recherche d'autres secteurs à densifier doit se poursuivre en collaboration avec les communes.

Potentils des grands projets

La comparaison des potentiels des grands projets dans la version du PDCn en vigueur et dans la version mise à jour est rendue difficile par le changement de pratique (affichage des potentiels planifiés à l'horizon 2030 et non plus des logements réalisés et affichage en m² de surface brute de plancher et non plus en nombre de logements et d'emplois), ce que déplorent certaines associations (GHSM, HCSM). Les associations environnementales regrettent que le document ne propose pas d'échéances temporelles pour évaluer les grands projets (par ex. 2020, 2023) et proposent que l'ensemble des projets structurants du PDCn, y compris ceux concernant la mobilité, fasse l'objet d'une évaluation régulière.

Le département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE) s'est fixé des objectifs, affichés m² de surface de plancher, de mise à disposition de terrains pour la construction en adoptant un certain nombre de plans d'affectation aux horizons 2018 et 2023. C'est pour offrir une meilleure coordination avec cette démarche, que l'option d'exprimer les objectifs du PDCn de la même façon a été choisie. Par ailleurs, pour une même surface, le nombre de logements peut varier en fonction de leur taille (l'objectif en logements du PDCn adopté en 2001 n'a pas été atteint, alors que les surfaces de plancher planifiées ont été presque réalisées car la taille moyenne des logements construits avait augmenté), formuler un objectif en m² offre donc une base plus stable.

Le monitoring du PDCn 2030 – en cours de mise à jour – a pour objectif de fournir des évaluations régulières de la mise en œuvre du PDCn. Celles-ci sont exigées par la Confédération au moins tous les quatre ans (art. 9 al.1 OAT).

Praille Acacias Vernets (PAV, P01)

AgriGenève considère que la révision de ce projet s'inscrit dans le principe, soutenu par l'association, de construire la ville en ville.

Cherpines (P02)

AgriGenève demande à ce qu'une utilisation optimale soit faite du sol, ce grand projet étant en emprise sur des terrains figurant parmi les meilleures terres du canton.

L'ASBEC, l'ASC et l'ANPVA s'opposent à une augmentation des densités du projet. Selon l'ASBEC cette dernière devrait atteindre un maximum de 1.2 dans un périmètre entouré de zone agricole. Elle relève par ailleurs que le quartier durable annoncé par le PDCn est en contradiction avec le projet en cours de discussion (densité exagérée, circulation ingérable, tram en cul-de-sac pour de nombreuses années et desserte ferroviaire ou par câble réalisable à trop long terme).

L'ANPVA s'interroge sur le coût de l'augmentation de la part de logements sociaux induit par l'augmentation des densités. Si le déficit doit être absorbé par la future zone industrielle, il est nécessaire d'obtenir son développement et sa mise en service avant toute construction d'habitations aux Cherpines. Cette association formule, en outre, une série de demandes :

- des immeubles de maximum 5-6 étages, architecturalement différenciés,
- une étude complète de la traversée Nord-Sud (y compris une variante enterrée),
- le maintien des zones vertes prévues (Diagonale et parc des Charrotons),
- des mesures de protection de l'Aire et ses abords contre les incivilités.

Grands Esserts (P03)

AgriGenève demande une utilisation optimale du sol dans ce grand projet.

Bernex (P04)

Le grand projet de Bernex a fait l'objet de nombreuses remarques provenant des habitants et association d'habitants des quartiers voisins et des communes concernées (GHSM, HCSCM, ASBEC), mais aussi d'associations professionnelles (FAI, FSU, AgriGenève).

Les premiers expriment leur inquiétude et s'opposent à une augmentation des densités des futurs quartiers. Le GHSM et les HCSCM craignent que le développement de Bernex Nord ne soit trop dense et appelle de leurs vœux des gabarits raisonnables et adaptés à la Champagne (bâtiments de petite taille et rapprochés les uns des autres). Ils demandent de confiner les immeubles de grande taille le long de la route de Chancy. Ils s'opposent au développement des deux "cornes" au nord (à l'endroit prévu pour le service cantonal des véhicules) en raison du déclassement trop important de zone agricole et de la création de nuisances, ainsi qu'au projet de boulevard des Abarois en zone de développement 3, et demandent que le trafic de transit soit enfoui ou repoussé au nord. Ils approuvent en revanche le tracé de la voie verte jusqu'à Vailly, la réalisation d'un P+R à Vailly, la pacification de la route de Chancy par la venue du tram et le renforcement du réseau de TC.

Le GHSM estime encore que la création d'une zone d'équipement au nord de la césure verte crée un goulet d'étranglement qui coupe la connexion des milieux naturels (obstacle pour la faune). Aucune construction ne doit, à son avis, y être tolérée.

Finalement, ce groupement juge que la centralité du nouveau Bernex devrait rester à Luchepelet.

L'ASBEC s'oppose à l'aménagement d'une zone d'activités au nord de Cressy, au grand projet tel qu'il est proposé dans la mise à jour du PDCn (le PLQ de Vailly posant le moins de problème), et propose d'arrêter l'urbanisation à la route d'Aire-la-Ville, le long de la route de Chancy. Elle considère surtout le phasage du grand projet irréaliste.

AgriGenève considère que, dans ce projet, la part destinée aux parcs et à la césure verte doit être réduite au maximum afin de donner la priorité au logement. Sur Bernex Nord, un phasage avec d'éventuelles exploitations de gravier doit être planifié. Concernant le PDQ Bernex-Est, le barreau nord doit être réalisé en priorité, et notamment avant l'extension du TCOB vers Vailly. De plus, pour une économie de sol, le P+R de Vailly devrait être enterré. AgriGenève informe qu'elle s'opposera à son implantation en zone agricole, s'il devait être maintenu en surface ainsi qu'à une infrastructure de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert planifiée en zone agricole.

La FAI et la FSU estiment que la mise à jour de cette fiche présente d'importantes modifications qui constituent une perte de contenu par rapport aux options fortes issues du projet d'agglomération, du PDCom et du plan-guide sur ce périmètre.

Vernier Meyrin Aéroport (VMA, P08)

Des oppositions à la densification de ce quartier sont formulées (voir p. 17 de cette synthèse)

Grand Saconnex (P09)

Selon AgriGenève, ce grand projet remet en cause la viabilité de la dernière exploitation agricole de la commune du Grand-Saconnex et estime qu'il serait opportun que le canton contacte l'agriculteur pour discuter des compensations. L'association s'oppose par ailleurs à l'implantation de terrains de football et équipements annexes en zone agricole sur des SDA à Pré-du-Stand et demande que d'autres pistes soient étudiées (par exemple aux Evaux à Onex).

ZIMEYSAVER (P10)

L'AIVV, l'ADPCL, l'Association Musée Chiblin ainsi que de nombreux particuliers (lettre type) de la commune de Vernier et Meyrin, constatent avec satisfaction la modification du périmètre de la ZIMEYSAVER ainsi que le maintien des secteurs de Montfleury, Crotte-au-Loup et du Signal dans leurs zones actuelles. L'association Le Signal se joint à ce constat concernant son quartier (décision qui correspond à la position de ces associations et particuliers). Ils considèrent ce maintien essentiel, ces secteurs agissant comme zone tampon arborisée entre le village de Vernier et la zone industrielle. Ces intervenants craignent en revanche les nuisances dues à l'établissement possible d'activités industrielles, artisanales, culturelles ou de loisir dans les sous-périmètres B, C et D de la ZIMOGA. Des remarques concernant le barreau de Montfleury et la demi-jonction du Canada sont formulées (voir p. 23 de cette synthèse).

Concernant Crotte-au-Loup, la vocation industrielle du secteur est abandonnée mais ce maintien en zone 5 est conservé dans l'attente de la finalisation de l'étude en cours sur ce secteur. Un scénario possible serait de consolider un secteur de jardins familiaux assurant une transition entre l'espace rural et le tissu urbain. Cela permettrait, par extension, le déplacement des jardins de la Garenne sur les terrains de l'Etat, libérant ainsi de l'espace agricole.

De façon générale, pour les fiches P, leur adaptation a pris en compte les éléments qui ont été validés ou les pistes d'évolutions énoncées dans le cadre des démarches de grands projets.

Ainsi, les objectifs doivent être précisés et validés par les comités de pilotage des grands projets avant d'être inscrits dans le plan directeur cantonal, qui actualise les informations à chaque mise à jour.

Les fiches des grands projets seront adaptées encore une fois avant la transmission du document au Grand Conseil pour adoption. Ce sera l'occasion d'actualiser les informations issues des derniers comités de pilotage.

La FAI et la FSU émettent certaines remarques concernant les projets urbains prioritaires (anciens grands projets P11 à P15) maintenant mentionnés dans le fiche A17.

Perly-Certoux – Bardonnex

La faisabilité du potentiel d'urbanisation n'est pas vérifiée : ligne à haute tension, gazoduc, autoroute juxtaposée à la route de contournement à fort trafic, distance à la rivière sont autant de contraintes à prendre en compte. La FAI et la FSU préconisent de maintenir ce périmètre en zone agricole (qui plus est en SDA) plutôt que d'envisager la densification de ce terrain contraint.

Le dessin de la route d'évitement de Perly semble pensé exclusivement comme une route de contournement, ce qui traduit une carence, voire une absence de conception urbaine des voiries.

Stratégie intercommunale d'aménagement du territoire Versoix Genthod Bellevue Collex-Bossy

Considérant plusieurs facteurs ont été relevés comme des opportunités ou leviers : Versoix étant un centre régional, la future desserte au 1/4 h de la halte de Pont-Céard, la route de Suisse étant en cours de réaménagement, Port Choiseul étant le deuxième équipement portuaire du canton, le secteur n'étant pas soumis aux nuisances de l'aéroport – et dans une perspective de développement vers l'intérieur, le potentiel de densification de la zone 5 du secteur Versoix-la-Ville mériterait, selon ces associations professionnelles, d'être intégré au projet de mise jour.

Pallanterie

La FAI et la FSU craignent que les déséquilibres entre région Arve-Lac et Rive droite, Genève-Sud ne s'accroissent à l'horizon 2030. Les besoins en équipements identifiés pourraient être relevés. Finalement, ces associations doutent du potentiel de mutation urbaine identifié à Corsier (en termes de rythme et de foncier).

Satigny

La FAI et la FSU relèvent que la desserte au quart d'heure de Satigny doit être valorisée.

Source des observations

PARTICULIERS

Prises de position individuelles ou lettres types collectives, en provenance principalement des communes de Meyrin, Vernier, Grand-Saconnex, Genève, Carouge et Onex.

ASSOCIATIONS DE QUARTIER ET DE PROPRIÉTAIRES

Association Cointrin ouest	ACO
Association de défense des propriétaires de la zone de Crotte-au-Loup	ADPCL
Association de défense des propriétaires de la zone de Montfleury	
Association de défense du quartier Molard-Fayards à Versoix	ADMF
Association des habitants de la commune de Satigny	AHCSA
Association des intérêts de Conches	AIC
Association des intérêts de Vernier-village	AIVV
Association des plantages André Chavanne	APAC
Association des propriétaires de la zone Seymaz-sud du Plateau de Bel-Air à Chêne-Bourg	
Association Etang sauvage	AES
Association pour la qualité de vie à Bernex et Confignon	ASBEC
Association pour la Reconversion des Vernets	ARV
Association pour la Sauvegarde de Confignon et environs	ASC
Association pour la sauvegarde du Petit-Saconnex village	ASPSV
Association secteur Sous-Sarasin	ASS
Fédération réunissant les associations de quartier du Grand-Saconnex et environs	FLAGS
Groupement des habitants de St-Mathieu	GHSM
Groupement des habitants du chemin de l'Etang et environs	GHCE
Groupement pour la sauvegarde du Plateau de St-Georges	GSPSG
Le Boulet. Association pour la protection de Carouge	
Le Signal	
Les habitants du Clos St-Mathieu	HCSM
Pic-Vert Assprop	

MOBILITÉ

Actif-trafiC	
Mobilité piétonne suisse	
Pro Vélo	
Transports publics genevois	TPG

NATURE, ENVIRONNEMENT, PATRIMOINE

Association de protection de la Seymaz et de ses affluents	
Association nature et patrimoine du Val d'Aire	ANPA
Association transports et environnement	ATE
Groupement des ingénieurs forestiers de Genève	GIFORGE
Koordinationsstelle für Amphibien- und Reptilienschutz in der Schweiz	Karch-GE
Ligue genevoise pour la protection de la nature	Pro Natura
Worldwide Fund for Nature (Fonds mondial pour la nature)	WWF

URBANISME ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Fédération des associations d'architectes et d'ingénieurs de Genève	FAI
Fédération suisse des urbanistes, groupe genevois de la section romande	FSU

AGRICULTURE

AgriGenève

AUTRES INSTITUTIONS ET ASSOCIATIONS

Aigues-Vertes
Association Musée de Chiblins, Satigny
Collectif nocturne
Grand Conseil de la nuit
Patrimoine suisse Genève
Rassemblement pour une politique sociale du logement

MILIEUX ÉCONOMIQUES ET IMMOBILIERS

Association des promoteurs constructeurs genevois	APCG
Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève	CCIG
Chambre genevoise immobilière	CGI
Communauté genevoise d'action syndicale	CGAS
Fédération genevoise des métiers du bâtiment	FMB
Gaznat SA	
Immologic	
Services industriels de Genève	SIG
Union des associations patronales genevoises	UAPG

PARTIS POLITIQUES

Les Verts	
Parti démocrate-chrétien	PDC
Parti libéral-radical	PLR
Parti socialiste	PS

