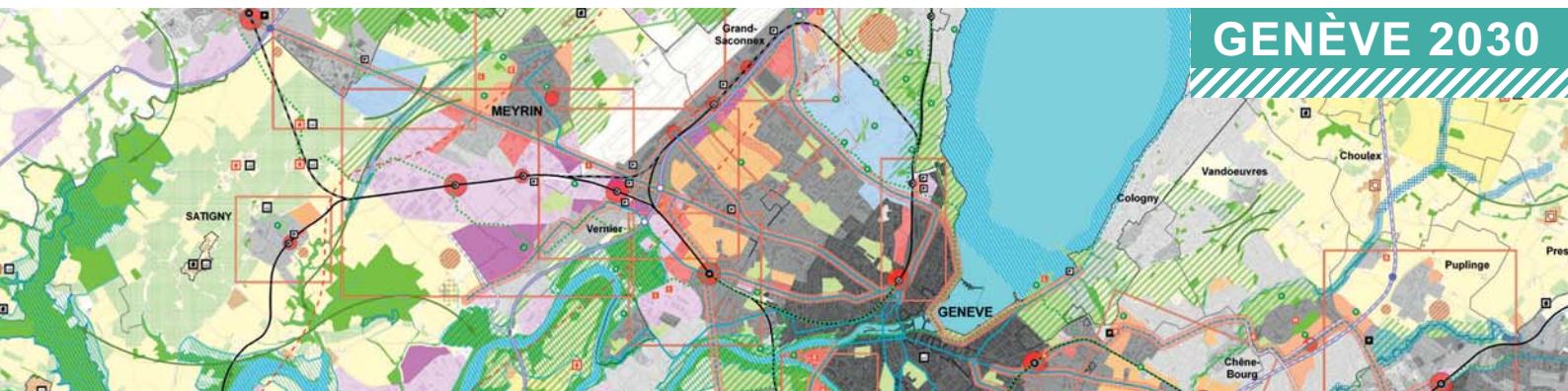


Plan directeur cantonal

Enquête publique | mai-juin 2011

Synthèse des observations



www.ge.ch/amenagement

Département des constructions et des technologies de l'information
Office de l'urbanisme - Direction de la planification directrice cantonale et régionale
Rue David-Dufour 5 - Case postale 224 - 1211 Genève 8
Tel. +41 (22) 546 73 50 - infodcti@etat.ge.ch - www.ge.ch/amenagement

octobre 2011

SOMMAIRE

1. Modalités de la consultation	p.3
2. Bilan des réunions publiques	p.3
3. Bilan chiffré des réponses écrites	p.3
4. Bilan du questionnaire en ligne	p.4
5. Remarques générales	p.4
5.0 Le document et le projet	p.4
5.1 Les orientations stratégiques, le concept et les mesures	p.4
5.2 Les prémisses du projet: quel développement pour Genève?	p.5
5.3 Le déséquilibre territorial	p.6
5.4 Le lien avec le projet d'agglomération	p.6
5.5 La mise en œuvre	p.7
6. Urbanisation	p.7
6.1 Généralités relatives aux objectifs et mesures du volet urbanisation	p.7
6.2 Densification de la couronne urbaine et de la zone villas	p.9
6.3 Renouvellement urbain	p.10
6.4 Extensions urbaines sur la zone agricole et projets stratégiques de développement	p.10
6.5 Villages	p.11
6.6 Activités	p.11
6.7 Espaces publics et réseau des espaces verts	p.12
6.8 Équipements publics / centres régionaux et locaux	p.13
6.9 Politique foncière	p.14
7. Mobilité	p.14
7.1 Généralités relatives aux objectifs et mesures du volet mobilité	p.14
7.2 Transports individuels et traversée du lac	p.15
7.3 Réseau de transports publics d'agglomération et réseau RER	p.17
7.4 Transports nationaux et internationaux	p.18
7.5 Stationnement	p.19
7.6 Mobilité douce	p.20
7.7 Transport de marchandises et logistique urbaine	p.21
8. Espace rural	p.22
8.1 Préservation des ressources agricoles	p.22
8.2 Paysage rural	p.23
8.3 Multifonctionnalité de l'espace rural et préservation des espaces naturels	p.24
9. Approvisionnement, élimination et risques	p.25
10. Projets stratégiques de développement (PSD)	p.25
Source des observations	p.34

1. Modalités de la consultation

Afin de prendre en compte l'avis des organisations concernées et de la population sur le concept d'aménagement et le schéma directeur cantonal, et en vertu de la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LaLAT, art. 5), le projet de plan directeur cantonal a été soumis à enquête publique du 9 mai au 8 juillet 2011.

Pour garantir une large information au public, quatre séances d'information publiques ont été organisées. Un questionnaire en ligne a permis de récolter l'avis des organisations et personnes individuelles souhaitant prendre part à l'enquête publique.

Les autorités communales et celles des territoires voisins sont consultées sur le projet de plan directeur cantonal de septembre à janvier 2012.

Une nouvelle version tenant compte du résultat de l'enquête publique et de la consultation des communes sera ensuite transmise par le Conseil d'État au Grand Conseil en vue d'une adoption du plan directeur cantonal fin 2012.

2. Bilan des réunions publiques

Le projet a été présenté par Monsieur Mark Muller, président du Conseil d'État, chargé du département des constructions et des technologies de l'information, accompagné de M. Bernard Leutenegger, directeur de la planification directrice cantonale et régionale, lors de quatre réunions publiques.

Les réunions publiques ont rassemblé entre de nombreux participants:

- 150 personnes environ le 9 mai 2011 à la Servette, pour la zone Ville de Genève;
- 120 personnes environ le 10 mai 2011 à Thônex, pour la zone Arve Lac;
- 140 personnes environ à Meyrin, pour la zone Rhône Lac;
- 240 personnes environ le 30 mai au Grand-Lancy, pour la zone Rhône Arve.

Ainsi, environ 650 personnes se sont déplacées pour s'informer du projet et exprimer leurs questions et remarques. Ces dernières recourent en grande partie les réponses écrites.

3. Bilan chiffré des réponses écrites

Les réponses écrites apportées à la consultation publique sont de deux types:

1. réponses au questionnaire en ligne;
2. réponses sous forme de lettre (courrier postal et courrier électronique).

Au total, 544 personnes physiques ou morales ont répondu à l'enquête publique.

Le questionnaire en ligne a recueilli 108 observations, dont 18 provenant d'associations. Neuf questionnaires supplémentaires ont été transmis sur papier.

Pour ce qui concerne les réponses par lettre, elles proviennent de partis, institutions et associations cantonales (44), d'associations locales (23), de groupes de propriétaires (9). L'enquête publique a recueilli 279 avis individuels de particuliers et 171 avis correspondant à des lettres-types, selon 5 modèles.

4. Bilan du questionnaire en ligne

Le questionnaire en ligne portait sur l'ensemble des propositions contenues dans le Plan directeur (Concept et Schéma directeur, avec ses fiches de mesures, fiches de projet et carte). Les participants à la consultation avaient la possibilité d'exprimer leur accord ou leur désaccord avec les mesures proposées et de formuler un commentaire.

Dans la présente synthèse, les commentaires issus du questionnaire en ligne sont traités avec les réponses reçues par courrier postal ou électronique.

Il est à noter cependant que ces dernières recourent largement les avis exprimés par courrier.

5. Remarques générales

5.0 Le document et le projet

L'importance du travail accompli, la qualité du document et l'effort de réflexion sont généralement salués.

Tant les milieux économiques (organisations patronales) que le PLR considèrent que le PDC2030 va dans la bonne direction, qu'il est équilibré, avec des conditions-cadres favorisant l'initiative privée, et des grands projets emblématiques. Les milieux professionnels saluent un document très complet, élaboré dans un délai très serré.

Ignorant probablement l'existence du monitoring du plan directeur cantonal, certains contributeurs, tant du côté des particuliers que des milieux économiques et politiques, disent regretter l'absence de bilan du plan directeur en cours et des enseignements qui en ont été tirés.

Malgré les démarches de concertation mises en place dans le cadre des études PACA, certaines associations de quartier et des particuliers émettent des critiques sur les conditions d'élaboration du projet de plan directeur cantonal qui, à leur avis, n'associent pas suffisamment la population.

Le questionnaire est souvent considéré comme ne permettant pas suffisamment de nuancer l'adhésion ou le refus (réponses oui / non, favorable / défavorable).

Des remarques en provenance de plusieurs communes (particuliers et associations), notamment Vernier, Onex, Puplinge et Thônex, soulignent que certaines propositions sont en contradiction avec les plans directeurs communaux en vigueur.

5.1 Les orientations stratégiques, le concept et les mesures

Les orientations stratégiques du projet de plan directeur cantonal sont généralement saluées. GTE, FMB, Verts genevois, partagent l'objectif d'une agglomération compacte, multipolaire et verte. La CGI et l'USPI relèvent les ambitions importantes contenues dans le projet. La CCIG soutient l'ensemble des orientations stratégiques, soit les options stratégiques relatives à la construction de 50'000 logements à l'horizon 2030, l'ouverture régionale et transfrontalière ainsi que la traduction concrète de principes du développement durable au niveau opérationnel. Les remarques de la FER vont la même direction.

L'ATE se montre satisfaite par la "mise en relation conséquente entre aménagement et mobilité", qui permet d'envisager un développement cohérent de l'agglomération. La FBA salue des orientations stratégiques claires et indiscutables, qui font de ce document stratégique

un outil du développement durable. La FAS relève la qualité de plusieurs aspects du plan directeur, allant dans le sens d'un urbanisme de projet, devant être régulièrement réactualisé. La FSU souligne la coordination de multiples politiques, à l'échelle de l'agglomération transfrontalière d'une part, à celle des grands projets stratégiques, d'autre part.

Pour Pic-Vert, en revanche, les orientations stratégiques ne permettent pas d'atteindre les objectifs visés et ne garantissent pas la préservation des ressources naturelles et le maintien de la biodiversité dans le canton.

L'articulation entre les orientations stratégiques, le concept et les mesures de mise en œuvre suscitent quelques critiques. La FBA relève que les objectifs forment un ensemble d'intentions imaginatives et souvent novatrices, mais qui se contredisent souvent dans le fond et le détail. Des associations de quartier et des organisations cantonales (Bien vivre à Puplinge, Association Etang sauvage Vernier, Association de protection de la Seymaz, GTE, Verts genevois, Verts Vernier, entre autres) voient une certaine incohérence entre les objectifs énoncés et les mesures préconisées, en particulier à travers les PSD. Les Verts estiment que le poids relatif des différents objectifs est trop fortement biaisé en faveur du logement. Si l'intégration des politiques environnementales est appréciée, des doutes sont émis quant à leur mise en œuvre (Verts genevois, Association de protection de la Seymaz).

5.2 Les prémisses du projet: quel développement pour Genève?

La très grande majorité des remarques générales, émanant tant d'observations individuelles que de prises de position d'associations et d'acteurs institutionnels, portent sur les prémisses du plan directeur, en particulier les projections démographiques et leur incidence sur l'urbanisation et le développement de la zone à bâtir qui en résulte.

Les milieux économiques saluent la volonté d'accueillir plus d'habitants et la création d'emplois. Ils soulignent la nécessité de construire des logements sur le territoire cantonal, afin d'arrêter l'exode des Genevois en France voisine et dans le canton de Vaud et de limiter les déplacements pendulaires. Le PLR se montre néanmoins préoccupé par les perspectives démographiques et la capacité du canton à y répondre correctement.

Les milieux professionnels (FSU, FAS, CU) s'interrogent sur les objectifs chiffrés qui, selon, la FSU et la FAS, ne sont pas à la hauteur des besoins, nécessitant une planification plus ambitieuse. La CU, pour sa part, estime que les périmètres prévus ne sont pas suffisants, et qu'il faut prévoir de nouvelles réserves foncières. La FSU souligne que l'objectif de 50'000 logements est une forme d'engagement public à saluer, mais que les données chiffrées relatives aux emplois et logements devraient être mieux documentées.

L'addition des mesures préconisées pour répondre aux besoins annoncés suscite de nombreuses réactions. Les commentaires mettent en avant les conséquences négatives d'une telle politique sur la qualité de vie dans le canton et donc sur son attractivité. Cette option est considérée comme une vision à court terme (Voix de gauche/Confignon, Association pour la sauvegarde de Confignon, ARPAAC, Pro Ermitage, Puplinge Alternatives, ADCA Thônex, ASBEC Bernex-Confignon, Pic Vert, Verts Versoix, Actif-traffic, ecoglobe, AIVV, Ass. François-Chavaz, Verts Vernier, Verts genevois, Ass. prot. Seymaz, Ass Val d'Aire, PSG, AgriGenève, Ass. Le Signal, nombreux particuliers), en contradiction avec des objectifs de développement durable, engendrant une grande consommation de territoire.

Le reproche de la "fuite en avant" est également formulé (Verts genevois, AgriGenève, Coin de terre, particuliers), avec l'argument que la politique de promotion économique actuelle, visant à attirer des entreprises extérieures, contribue à la crise du logement: les nouveaux logements sont occupés par de nouveaux habitants, ce qui n'améliore pas la situation des habitants en place, ne permet pas de répondre aux problèmes du canton et ne correspond pas à la volonté de la population genevoise. Il est à noter que ces remarques ne font que très rarement

référence à, voire ignorent, la Charte d'agglomération signée en 2007, par laquelle Genève s'est engagée à accueillir 100'000 habitants entre 2005 et 2030 et qui fonde les objectifs du plan directeur cantonal.

De nombreux intervenants - particuliers, associations de quartier, Verts, PSG, AgriGenève et Pro Natura, entre autres - souhaitent une réflexion plus poussée sur l'avenir de Genève et les choix de développement économique, qu'ils voudraient plus tournés vers un développement endogène, qualitatif plutôt que quantitatif, visant l'équilibre économique, social et écologique du canton. Le PSG, le CLE-CEST, entre autres, disent redouter la perspective d'une société à deux vitesses. Pour les Verts, la nécessité de répondre aux besoins doit s'inscrire dans une politique à long terme de réduction de l'empreinte écologique, pour le WWF dans la perspective d'une éco- ou bio-région.

Certains, notamment parmi les particuliers et les associations de quartier, engagent le débat sur la croissance, qui devrait être contenue, avec une augmentation de la population contrôlée. A un niveau plus pragmatique, des intervenants souhaitent que soient redéfinies les conditions-cadre d'implantation d'entreprises étrangères qui viennent avec leur propre personnel. D'autres demandent une réduction du nombre d'emplois prévus.

5.3 Le déséquilibre territorial

La notion de déséquilibre territorial revient dans un très grand nombre de contributions, provenant tant de particuliers et d'associations de quartier que d'associations et organisations actives à l'échelle cantonale. Elle est particulièrement présente dans les observations provenant des communes plus fortement concernées par les projets d'urbanisation, essentiellement Vernier, Onex et Bernex. Les intervenants ont le sentiment qu'il y a une différence marquée de développement entre la rive droite et la rive gauche. Malgré les développements prévus sur l'ensemble du territoire cantonal, notamment dans le secteur de la Pallanterie, ils considèrent que les conséquences des options du plan directeur, notamment pour ce qui concerne la mise à disposition de nouvelles surfaces à bâtir, sont supportées essentiellement par les communes de la rive droite. Les remarques ne concernent pas seulement la construction de nouveaux logements, mais aussi les surfaces d'activités, plus spécifiquement la création de zones industrielles sur la rive gauche, en lien avec la traversée du lac.

Il semble exister un consensus en faveur d'un rééquilibrage et d'une répartition plus équitable des développements entre les différentes communes du canton, notamment de l'effort en matière de logement (en particulier la construction de LUP). Il s'agit de viser des objectifs plus élevés en termes de logements dans le secteur Arve-Lac. La CGAS propose le déclassement du golf de Cologny.

5.4 Le lien avec le projet d'agglomération

La nécessité pour le plan directeur cantonal de s'inscrire dans une perspective régionale est très largement reconnue. L'approche transfrontalière et l'articulation du PDC avec le projet d'agglomération franco-valdo-genevois sont généralement salués.

Pour actif-traffic et le PSG, l'articulation avec le PAFVG ne ressort pas suffisamment. CLE et CEST estiment qu'il y a des divergences entre le projet de plan directeur cantonal et le projet d'agglomération 2.

Un particulier s'interroge sur les engagements vaudois et français quant au rééquilibrage de l'agglomération; un autre déplore le manque de coordination temporelle entre l'adoption du plan directeur cantonal et la synthèse finale du projet d'agglomération.

CLE et CEST souhaitent l'instauration d'un forum d'agglomération, rejoints par quelques particuliers qui estiment nécessaire de mettre en place des instances politiques pour gérer la région.

La FER souligne que le PAFVG doit être soumis au plan directeur cantonal, et non le contraire. Quelques rares particuliers considèrent que la prise en compte du projet d'agglomération n'est pas recevable, car la population genevoise n'a pas pu se prononcer à son sujet.

5.5 La mise en œuvre

Objectif 18 Travailler par projets de territoire, en partenariat / Objectif 19 Optimiser les moyens et les ressources

Devant le très grand nombre de mesures et de projets proposés par le Plan directeur Genève 2030, la nécessité de dégager des priorités et d'établir un calendrier revient dans plusieurs contributions, notamment du PSG, des Verts, de la CU et du WWF et de la part de quelques particuliers. Les objectifs quantifiés doivent être traduits par secteur, par PSD, par commune. Le PSG appelle de ses vœux une meilleure transversalité et une réelle coordination entre les projets, et souligne la nécessité de définir une stratégie de mise en œuvre.

Pour la CCIG, la concrétisation du plan directeur cantonal par le biais des grands projets doit être poursuivie et la recherche de partenariat sur ces projets de territoire est un préalable essentiel. Des particuliers considèrent essentiel que les communes et les associations concernées soient associées dès le début des projets, comme partenaires et pas seulement comme observateurs. D'autres particuliers estiment que le partenariat transfrontalier est essentiel.

Pour ce qui concerne les conditions de mise en œuvre des projets, les milieux économiques appellent de leurs vœux une réforme et un allègement des procédures, dont la lourdeur est à leurs yeux responsable du faible taux de construction (choisir entre plan directeur de quartier ou PLQ mais pas les deux). Ils considèrent que le canton doit rester maître du jeu et s'affirmer vis à vis des communes. Les Verts Ville de Genève insistent sur la nécessité de respecter scrupuleusement les procédures de consultation publiques et PLQ. La FSU, pour sa part, se montre préoccupée de l'écart inquiétant entre objectifs et rythmes d'urbanisation effectifs et évoque la nécessité de s'interroger sur les processus et instruments juridiques et techniques en vigueur. Elle propose de créer un nouveau chapitre, qui développerait les questions foncières et économiques (fiscalité, financement des équipements).

La question du financement des mesures du Plan directeur et des moyens à mettre en œuvre revient dans de nombreuses contributions. PSG et ATE souhaitent voir précisé le financement des mesures annoncées. La FER s'interroge sur le coût des infrastructures prévues et leur répartition, ainsi que sur les incidences fiscales des projets sur la péréquation intercommunale. Quelques associations de quartier estiment que la péréquation financière actuelle ne permet pas aux communes d'assumer le coût des projets prévus. Enfin, Pic Vert considère que le plan directeur cantonal n'a pas les moyens de ses ambitions.

6. Urbanisation

6.1 Généralités relatives aux objectifs et mesures du volet urbanisation

Les mesures de mise en œuvre de l'objectif 1 - *Mettre à disposition les surfaces nécessaires pour répondre aux besoins de logement* - suscitent des positions variées et contradictoires.

Pour mettre à disposition les surfaces constructibles nécessaires pour répondre aux besoins définis, le projet de plan directeur propose d'une part une utilisation optimale de toutes les zones à bâtir, d'autre part des extensions urbaines sur la zone agricole.

Les milieux économiques se montrent les plus convaincus par les mesures proposées, dont ils soutiennent la complémentarité (densification, extension). Ils considèrent qu'il faut agir sur l'ensemble des potentiels pour atteindre l'objectif de 2500 logements par année, que les densifications prévues doivent être rapidement engagées et les prochains sites de développement anticipés. La FER cependant juge les propositions floues, et estime ne pas pouvoir les cautionner en l'état.

AgriGenève, entre autres, juge que le projet n'exploite pas suffisamment le potentiel de la zone à bâtir et de la zone industrielle existantes et demande une adaptation des lois régissant les constructions dans la zone à bâtir, pour permettre une réelle densification; il est rejoint par Actif-traffic, qui estime que la croissance démographique doit être concentrée dans le centre et la première couronne pour éviter le mitage du territoire.

CGAS, RPSL et CLE-CEST refusent une densification accrue en ville de Genève, déjà très dense, estimant qu'ailleurs les indices d'utilisation du sol sont trop bas.

Pour ce qui concerne la forme du développement urbain, l'option d'une urbanisation renforcée à proximité des pôles de transports collectifs est généralement soutenue. Le développement le long des grands axes provoquent en revanche des interrogations. La CMNS y voit une contradiction avec le développement multipolaire préconisé par le projet d'agglomération. La CGAS considère que ce type de développement radio-concentrique accentue problème de trafic et demande que l'on privilégie plutôt un développement tangentiel, tout comme le Groupe 500m.

Les indices d'utilisation du sol (IUS) suscitent des commentaires variés, d'où ressort cependant la préoccupation générale de ne pas gaspiller les potentiels constructibles. Le PLR exprime le souci d'une utilisation rationnelle du sol, avec un équilibre à trouver entre préservation de l'agriculture, des espaces naturels et du paysage et les besoins d'urbanisation, sans sacrifier outre mesure la propriété privée. La CCIG salue le fait que la densification soit matérialisée par des indices et le PSG demande que les IUS définis lors d'une modification de zone ou tout autre plan d'aménagement sur un périmètre déterminé soient garantis. La FSU relativise la discussion, estimant que les IUS donnent une impression de précision, mais ne répondent pas à la question déterminante des formes d'urbanisation. Les Verts demandent que soient explicités les effets prévisibles des opérations de densification, tout comme la notion d'"utilisation optimale" de la zone à bâtir.

Les ratios logements - emplois sont également évoqués, la plupart du temps en termes de parité 1 logement pour 1 emploi. Seul Pic Vert propose un objectif de 2 logements pour 1 emploi tant que le déficit persiste. Le taux d'occupation des logements entre également en considération, les Verts contestant le ratio de 2 habitants par logement, beaucoup trop bas à leurs yeux et demandant que soit menée une réflexion de fond sur les besoins et la nature de l'offre en logements.

La forme des projets d'urbanisation est également abordée, avec la nécessité d'une approche sensible de la densification (FBA) et des projets "à taille humaine", voire d'écoquartiers. Les Verts demandent d'inscrire chaque projet d'urbanisation dans une démarche écoquartier reconnue et contractuelle, un moyen de réaliser des logements tout en réduisant l'empreinte écologique du canton. Le WWF souhaite un urbanisme des courtes distances, avec des pôles denses, mixtes, humides, lents, verts et marchables. Un grand nombre d'interlocuteurs apparaissent préoccupés par le maintien d'une certaine variété de l'urbanisation - pas des barres partout -, avec de la mixité sociale, et divers types de logements (habitat individuel et habitat collectif).

Enfin, le rôle de la culture doit être affirmé, avec notamment des surfaces réservées dans les projets d'urbanisation (PSG, CGAS, Verts VdG, WWF, RAAC).

6.2 Densification de la couronne urbaine et de la zone villas

Objectif 1 Mettre à disposition les surfaces nécessaires pour répondre aux besoins de logement / A02 Poursuivre la densification de la couronne urbaine / A03 Intensifier la densification de la 5e zone (villas)

Les mesures concernant la densification des quartiers de villas, qu'ils se situent en 5e zone villas ou en zone de développement dans la couronne urbaine suscitent un nombre très important de réactions. Il convient de relever la forte mobilisation sur ce sujet d'associations de quartier, de groupements de propriétaires et de particuliers. Une partie des courriers est très ciblée, concentrée sur l'un ou l'autre secteur concerné, voire sur des parcelles particulières.

De nombreuses associations et organisations - AgriGenève, Verts genevois, Groupe 500m, Patrimoine suisse, CU, CGAS, RPSL, FBA, ACPG, Actif-traffic, entre autres - soutiennent le principe d'une densification importante de la zone villas, qui offre un fort potentiel, pour préserver terrains non bâtis.

A l'inverse, les opposants à toute densification des quartiers de villas considèrent les mesures proposées sont considérées comme une injustice envers la classe moyenne et une stigmatisation des propriétaires de villas, un facteur de rupture de l'équilibre social, avec un potentiel important de conflit et d'opposition. Elles constitueraient une atteinte au droit de propriété et provoqueraient à l'exode de bons contribuables. Les courriers s'attachent à relever les qualités de ces quartiers: contribution à la mixité sociale et à la mixité des types de logements, à la qualité de vie, à la biodiversité et au maillage des espaces verts; la proposition de les densifier entrerait en contradiction avec les objectifs qualitatifs du concept. Certains estiment que la densification de toutes les zones villas aboutirait au mitage du territoire.

Certains particuliers observent une atteinte plus élevée aux quartiers de villas situés en rive droite, alors que la rive gauche serait relativement épargnée.

Au delà des oppositions à tout déclassement de la zone villas, les positions se font plus nuancées.

Pic Vert, rejoint par le CCIG, se déclare d'accord pour revoir les densités et les gabarits dans les zones à bâtir, mais pas partout à la fois; l'association plaide pour le maintien de certains quartiers de villas en milieu urbain et péri-urbain. Les Verts de Vernier, le PLR et la CGI, entre autres, se montrent favorables à une densification le long des grands axes et autour des pôles de transports publics, mais souhaitent voir conservées les poches de verdure des villas. Des critères devraient être élaborés pour décider du maintien (intérêt patrimonial et/ou nature) ou de la densification (FBA, Verts Vernier).

UAPG, FAS, FBA, CCIG, PLR, ainsi que quelques associations de quartier introduisent la notion de mutation douce, soit une densification mesurée de l'ensemble de la zone villas, avec une augmentation générale de l'IUS, sans modification de zone, avec la promotion de nouvelles formes d'habitat.

En cas de déclassement, les propriétaires de villas devraient pouvoir bénéficier de mesures de compensations. PLR, Pic Vert et milieux économiques se rejoignent pour demander que les propriétaires concernés obtiennent les moyens financiers pour se reloger ou que l'Etat s'engage à les reloger ailleurs dans le canton, ainsi qu'une indemnisation pleine et complète. Ils estiment aussi que les déclassements devraient se faire en zone ordinaire, la zone de développement devant rester l'exception. La FAS souhaite un développement plus resserré, privilégiant 2e zone, CGI, ADCA Thônex, PLR, USPI, ACPG préconisent de créer de nouvelles zones villas, denses, pour reloger ces propriétaires, et d'utiliser à cet effet les 37 ha de zone agricole enclavée.

6.3 Renouveau urbain

Objectif 1 Mettre à disposition les surfaces nécessaires pour répondre aux besoins de logement / A01 Intensifier le renouvellement urbain

En règle générale, les mesures concernant le renouvellement urbain sont bien accueillies. La mutation des quartiers industriels ne suscite pas d'observations particulières; le projet PAV est très largement soutenu.

La discussion porte essentiellement sur la densification de quartiers déjà urbanisés, et plus particulièrement à travers des opérations de surélévation. Les milieux économiques soutiennent le développement de la ville vers l'intérieur et une densité importante à proximité du centre, estimant que l'effort est trop faible en Ville de Genève et qu'on y trouve des potentiels de densification à exploiter. CGI, USPI, ACPG, UAPG considèrent que le potentiel de surélévation est sous-estimé. A l'inverse, Patrimoine suisse manifeste son insatisfaction quant à la manière dont la loi sur les surélévations est appliquée. La FSU considère que les objectifs de mixité, diversité et qualité doivent être précisés. Les Verts de Vernier s'interrogent sur le plafond de densification et la définition de l'optimum.

D'autres se montrent opposés à une densification supplémentaire de quartiers déjà très denses (CGAS, RPSL, CLE-CEST, Groupe 500m, entre autres). Il s'agit de distinguer les lieux stratégiques à enjeux, tel que le PAV, par rapport à l'ordinaire de la ville et de procéder ici aussi à un rééquilibrage entre rive gauche et rive droite.

6.4 Extensions urbaines sur la zone agricole et projets stratégiques de développement

Objectif 1 Mettre à disposition les surfaces nécessaires pour répondre aux besoins de logement / Objectif 18 Travailler par projets de territoire, en partenariat / A04 Mettre en œuvre les projets stratégiques de développement / PSD 01 à PSD18

Les prises de position concernant les extensions urbaines sur la zone agricole vont du soutien des milieux économiques ("la zone agricole n'est pas intangible") et des propriétaires de maisons individuelles ("utiliser la zone agricole pour construire plutôt que la zone villas") à l'opposition des milieux de protection de la nature et des milieux agricoles.

AgriGenève demande que soit effectué un toilettage de fond de la zone agricole pour disposer de chiffres correspondant à la réalité, de procéder dans le cadre des PSD à des remembrements fonciers urbains sur le modèle vaudois et de mettre en œuvre sans délai le déclassement des parcelles enclavées, monnaie d'échange pour propriétaires de villas.

Les PSD comme instruments de mise en œuvre des grands projets suscitent de nombreux commentaires. La CU salue un nouvel instrument pertinent; elle craint toutefois que l'on sous-estime la tâche, tout comme CLE-CEST, qui s'interroge aussi sur la mise en place de démarches participatives dans le cadre des PSD. Les remarques les plus fréquentes concernent le statut des PSD et leur relation aux instruments existants (PSG, RPSL, actif trafic, Verts genevois, CGAS). Le concept demande à être précisé, tout comme le mandat du canton et des communes, la définition des priorités et des stratégies de mise en œuvre.

Le PSG exige un mandat impératif pour chaque PSD et demande qu'on s'en tienne aux instruments existants, tout comme les Verts, pour qui les PSD doivent intégrer l'obligation d'élaborer un plan directeur de quartier (PDQ), à réaliser en concertation avec communes et dans cadre d'un processus participatif, ou d'une large concertation, à l'image du PAV (PSG).

Pour ce qui concerne la liste des PSD, la FSU souligne que le plan directeur reprend des études PACA qui ne sont pas encore consolidées, transformant ce qui est encore des questions en réponses. La CCIG abonde dans ce sens, estimant que les études PACA constituent des pistes de réflexion, mais pas des acquis. Les Verts dénoncent un assemblage approximatif de périmètres possibles. La FAS souligne les dangers de l'étalement urbain que représentent les PSD, parfois opportunistes et parachutés. AgriGenève s'interroge sur la validité des études

PSD en cours alors que le plan directeur cantonal Genève 2030 n'est pas approuvé. Certains particuliers voient dans les PSD la porte ouverte au bétonnage en règle du canton et un blanc seing offert aux milieux immobiliers, un reflet de la fuite en avant qui selon eux caractérise le projet. D'autres particuliers jugent que les PACA, dont sont issus les PSD, n'ont pas de légitimité démocratique.

A un niveau plus spécifique, Pro Natura demande que les PSD intègrent les principes et la démarche Nature en ville; le RAAC pour sa part souhaiterait qu'on y développe une réflexion sur la culture et les espaces culturels.

Dans la liste des sites à étudier, l'éventuelle urbanisation de la campagne de Tournay suscite l'incompréhension (PLR Pregny-Chambésy, Patrimoine suisse, CU, particuliers). On déplore également certaines emprises de l'urbanisation sur les pénétrantes de verdure.

CGI, USPI, ACPG proposent des potentiels de logements supplémentaires sur le site du Jardin des Nations et dans le cadre du PSD CERN

Plusieurs intervenants demandent que l'on tienne compte du critère de la qualité pédologique des sols lors de déclassement de terrains en zone agricole.

6.5 Villages

Objectif 1 Mettre à disposition les surfaces nécessaires pour répondre aux besoins de logement / A05 Gérer l'évolution des villages dans l'espace rural /

Les remarques concernant l'évolution des villages dans l'espace rural touchent essentiellement au statut de protection dont bénéficient ces localités. Les milieux économiques souhaitent une libéralisation de ce statut, considérant que le maintien de certains villages non patrimoniaux en zone 4B protégée n'est pas pertinent (CGI, UAPG, USPI). Ils souhaitent que l'on supprime la notion de protection sur une partie de la zone 4B. Dans ce contexte, la CGI, avec quelques particuliers, manifeste son opposition au contenu de la fiche A05, notamment l'interdiction de construire des villas dans la zone 4B et les mesures de protection supplémentaires. Elle demande que soient identifiés les villages à développer, situés non loin d'axes de transports.

AgriGenève salue le projet de densifier les villages en zone constructible. La FBA exprime ses doutes quant à ce qu'elle considère comme un essaimage de l'habitat, alors que le WWF souligne que l'évolution d'un village doit être fonction de la qualité de son bâti dans un cadre paysager plus large. Certains particuliers estiment inutile d'indiquer un IUS, les règles de la zone 4B protégée étant suffisantes.

6.6 Activités

Objectif 3 Offrir une structure d'accueil souple et diversifiée aux activités / A06 Optimiser la localisation des activités

Objectif 4 Offrir des conditions favorables aux activités industrielles / A07 Créer de nouvelles zones industrielles et densifier les zones existantes

Objectif 5 Planifier et contrôler l'implantation d'installations à forte fréquentation / A08 Optimiser la localisation des installations commerciales à forte fréquentation (ICFF)

Les objectifs relatifs à l'accueil des activités, qu'elles relèvent du secteur secondaire ou du tertiaire, sont généralement bien accueillis.

Les Verts apprécient la différenciation entre divers types d'activités, alors que le PSG regrette un manque de stratégie explicite de localisation des activités.

La notion de mixité est largement soutenue (CGI, RPSL, UAPG, Verts GE, AgriGenève, particuliers), mais suscite quelques réserves pour ce qui concerne plus spécifiquement la mixité dans les zones industrielles et artisanales. La nécessité de réserver des surfaces au secteur secondaire est relevée. Le PSG souhaite voir favoriser l'émergence de solutions originales et soutient l'implantation d'équipements d'accueil (restaurants, crèches) et d'activités culturelles, dans le sillage du RAAC.

Les Recycleurs genevois, l'ASTAG et le GTE se montrent beaucoup plus réticents à la mixité dans les zones industrielles, qui ne doivent pas devenir des zones fourre-tout, avec le risque d'une hausse du prix des terrains.

L'objectif d'une utilisation plus intense des zones industrielles et artisanales existantes est saluée (PSG, CCIG, Verts GE, Verts Vernier, CGI, entre autres). Cette valorisation doit intervenir en priorité, avant toute création de nouvelles zones industrielles (Verts genevois, Verts Vernier, AIVV, Association Le Signal, particuliers). A l'inverse, les Recycleurs genevois et l'ASTAG estiment que le potentiel de densification est limité.

La création de nouvelles zones industrielles révèle des positions plus contrastées.

De nombreux intervenants souhaitent un meilleur équilibre entre rive gauche et rive droite (PLR, PSG, CGI, FMB, Verts genevois, Verts Vernier, AgriGenève, FSU, associations et particuliers). Associations et particuliers de Vernier, ainsi que les Verts Vernier, ne veulent pas de nouvelles zones industrielles sur le territoire communal.

La CCIG souligne la nécessité de créer de nouvelles zones, indispensables pour densifier le secteur PAV. Elle appelle de ses vœux la réalisation de zones dites "d'activités économiques" (ZAE), avec une mixité d'acteurs économiques.

Beaucoup de particuliers craignent que les nouvelles zones industrielles ne constituent un appel d'air malvenu, avec des places de travail occupées par des gens venus d'ailleurs. Pour la FMB, les zones industrielles sont à réserver en priorité aux activités déjà présentes dans le canton; la FBA souhaite que l'on mette l'accent sur le développement endogène.

Si AgriGenève, BioGenève et des particuliers s'opposent au déclassement du site de Colovrex en zone industrielle, cette modification de zone est considérée comme prioritaire par la CGI, la FMB, l'UAPG, entre autres.

La question des installations commerciales à forte fréquentation (ICFF) suscite relativement peu de réactions. La plupart considèrent inopportun de favoriser l'implantation de nouveaux centres commerciaux, jugés déjà assez nombreux dans le canton; CLE-CEST et Actif-traffic demandent l'application du modèle bernois.

Pour la FSU, les zones d'activités prévues semblent disproportionnées par rapport aux logements. Les Verts genevois considèrent que les projections en termes d'emplois sont contraires aux engagements du projet d'agglomération. Quelques particuliers soulignent la difficulté d'un meilleur équilibre en matière d'activités entre la France et la Suisse et AgriGenève demande quel est le plan B si la France ne réussit pas à créer sur son territoire les 30'000 emplois prévus par la Charte de l'agglomération.

6.7 Espaces publics et réseau des espaces verts

Objectif 6 Valoriser le paysage urbain et enrichir le réseau des espaces verts + Objectif 7 Encourager la qualité urbaine et préserver le patrimoine / A11 Développer et valoriser les espaces publics d'importance cantonale et régionale / A12 Développer le réseau des espaces verts et publics / A13 Préserver et mettre en valeur le patrimoine / A16 Promouvoir de nouvelles formes de jardins familiaux et encourager la création de plantages

Les objectifs relatifs aux espaces publics, aux espaces verts et au patrimoine apparaissent largement partagés: les intervenants relèvent que la préservation des espaces verts, publics et privés, et du patrimoine constitue un objectif majeur du plan directeur (particulier), que la valorisation et la création d'espaces publics est un corollaire à la densification urbaine

qualitative (CGI) et que cette dimension de l'aménagement est un important facteur d'acceptabilité des grands projets (Patrimoine suisse).

Ils se montrent favorables au maintien et à l'amélioration des espaces publics et parcs existants, et au développement d'espaces publics urbains et de parcs dans les nouveaux quartiers (PLR, CGI, Patrimoine suisse, WWF, Verts genevois). Les urbanisations nouvelles doivent bénéficier de zones de délaçement substantielles (Pro Natura). Le souhait d'un grand parc public au PAV revient dans plusieurs courriers.

Pour le RPSL, ces objectifs ne doivent toutefois pas entrer en contradiction avec la construction de logements.

Quelques particuliers expriment le souci de voir les espaces verts naturels remplacés par des aménagements urbains artificiels. Le WWF souhaite voir encouragée la biodiversité en ville et les activités vivrières de proximité. Les Verts Vernier et quelques particuliers relèvent le potentiel de biodiversité des jardins privés et des quartiers de villas.

La réappropriation des rives du lac et des cours d'eau est un objectif partagé par le PLR, le PSG et des particuliers.

Le cadre légal fait l'objet de quelques remarques, le RPSL regrettant l'absence d'outils législatifs concrets pour les investissements en matière de création et gestion des espaces publics, le PLR et la CGI souhaitant des modifications législatives pour clarifier les compétences relatives du canton et des communes en la matière.

La place réservée au patrimoine est appréciée diversement. La CGI se déclare opposée à la fiche, considérant que les propriétaires sont les premiers garants du patrimoine, alors que Patrimoine suisse se montre préoccupé par la place réservée aux ensembles bâtis des XIXe et XXe siècles, aux inventaires et plans de site, aux grands domaines, des préoccupations opposées que l'on retrouve chez certains particuliers.

Concernant les jardins familiaux et les plantages, les avis sont partagés, les uns souhaitant le maintien des jardins familiaux, même déplacés, comme facteur de cohésion sociale (PSG, particuliers), d'autres, plus nombreux, soutenant l'option des plantages au pied des immeubles ou les jardins partagés de proximité doivent devenir la norme, par souci d'économie du sol (AgriGenève, WWF, particuliers).

6.8 Équipements publics / centres régionaux et locaux

Objectif 2 Mener une politique active des équipements publics / A09 Planifier les grands équipements publics d'importance cantonale / A10 Consolider et développer les centres régionaux et locaux / A15 Coordonner la planification des équipements sportifs et de loisirs

Les objectifs en matière d'équipements publics suscitent des réactions relativement peu nombreuses, majoritairement positives. La CCIG salue la réflexion menée sur les synergies d'implantation et souligne que les complémentarités sont aussi bien territoriales que fonctionnelles. FSU et CU nuancent le propos, stigmatisant la pratique actuelle, avec des décisions prises au coup par coup en contradiction avec la vision stratégique prônée, et souhaitant une vision multipolaire pour une meilleure répartition territoriale des grands équipements. Le RPSL estime que le canton ne doit pas seulement jouer un rôle de planificateur, mais aussi se faire promoteur des équipements publics, par un soutien aux collectivités locales. Les Verts de Vernier demandent une répartition équitable entre communes des grands équipements; le WWF considère qu'on devrait implanter des grands équipements aussi en France voisine et sur le territoire vaudois voisin.

Pour ce qui concerne les établissements de formation de niveau universitaire, le WWF souhaite les voir implantés en ville plutôt que dispersés à la campagne.

Les remarques relatives aux équipements sportifs et de loisirs portent principalement sur la nécessité d'utiliser au mieux les installations existantes avant d'en développer de nouvelles et de favoriser l'accès par les transports collectifs.

La question du renforcement des centres régionaux et locaux suscite peu de réactions. La CGI salue une vision de l'aménagement qui favorise une organisation territoriale plus performante, réduisant les besoins en mobilité, alors que quelques particuliers craignent au contraire une augmentation du trafic.

6.9 Politique foncière

Objectif 19 Optimiser les moyens et les ressources / A14 Renforcer la politique foncière du canton

Pour ce qui concerne la politique foncière, les avis sont nettement partagés. Les milieux économiques se montrent opposés à toute politique foncière active du canton, à sa maîtrise du foncier et au contrôle du prix du terrain, mais souhaitent que l'on favorise l'accès à la propriété (CGI, PLR, USPI, ACPG). La CGI considère que les acquisitions foncières de l'État doivent se faire uniquement pour la construction de logements d'utilité publique. Pour le PLR, les acquisitions par l'État doivent se limiter aux projets nécessaires pour assurer un développement cohérent, là où son intervention apporte une plus-value, sinon on risque des oppositions (PLR). A l'autre extrémité de l'échiquier politique, on souhaite une politique active d'acquisition foncière par l'État et les communes, une extension du droit de superficie, notamment pour les coopératives, et l'usage du droit de préemption et d'expropriation pour la réalisation de LUP et d'équipements publics (FBA, Verts GE, Verts Vernier, RPSL, PSG, WWF, CLE-CEST). Les Verts demandent des engagements précis, inscrits dans la durée. La CMNS et des particuliers souhaitent voir le canton mettre en place une politique foncière pour permettre une meilleure accessibilité des rives du lac.

Pour améliorer la faisabilité des projets sur le plan foncier, la FBA préconise de prendre exemple sur le canton de Vaud et ses syndicats d'améliorations foncières urbaines; la CGI est opposée à tout remembrement foncier.

Du côté des particuliers et des associations de quartier, on se montre particulièrement préoccupés par le financement des infrastructures liées aux urbanisations prévues, considérant que la péréquation financière actuelle ne permet pas aux communes d'assumer le coût des projets.

7. Mobilité

7.1 Généralités relatives aux objectifs et mesures du volet mobilité

Le volet mobilité du plan directeur cantonal suscite de nombreux commentaires, qui reflètent les positions contrastées qui animent le débat genevois en matière de déplacements. En conséquence, les propositions sont accueillies avec une relative insatisfaction par quasiment tous les intervenants. La remarque qui revient le plus fréquemment est que les mesures proposées ne répondent pas aux besoins, la définition de ces besoins étant différente selon les interlocuteurs (ASBEC Bernex-Confignon, Pic Vert, UAPG, FMB, PSG, CLE-CEST, entre autres).

L'objectif de développer une conception multimodale des déplacements à l'échelle de l'agglomération est généralement bien accueillie, avec des approches différenciées et des nuances selon les intervenants. La plupart des intervenants appellent de leurs vœux un réseau de transports collectifs dense et efficace.

Certains particuliers soulignent la nécessité d'une politique volontariste de limitation et de dissuasion des transports individuels motorisés, sans laquelle le concept est voué à l'échec. D'autres considèrent qu'il faut mettre l'accent uniquement sur la mobilité douce et les transports collectifs, sans quoi le système serait voué à l'asphyxie.

La mise en relation entre aménagement et mobilité est saluée (TPG, ATE, entre autres), ainsi que la volonté d'urbaniser les pôles de développement desservis par les transports collectifs (WWF). Mais, pour les Verts, la mobilité n'est pas un droit illimité à encourager, car l'excès de mobilité est devenu un problème: le plan directeur n'a pas à "répondre à la demande de déplacement de la population". L'accroissement de la mobilité doit être absorbé par les transports collectifs et les modes doux, auxquels il faut accorder la priorité dans la planification et la réglementation (ATE, Verts, Actif-traffic, particuliers, entre autres), Actif-traffic demandant un objectif chiffré de +10% de leur part modale par tranche de 10 ans. L'ATE regrette que la complémentarité des transports n'apparaisse pas dans le projet. Le Groupe 500m déplore l'absence de hiérarchie entre les modes de transport. CLE-CEST trouve les propositions décevantes en matière de réduction des nuisances liées au bruit et à la pollution. Le PSG souhaite une meilleure coordination des fiches mobilité avec les PSD, alors que CLE-CEST et certains particuliers estiment que les progrès réalisés sur le plan des infrastructures de transport seront annulés par l'afflux massif de population prévu et que les Verts Vernier demandent que l'on encourage un rapprochement entre logements et emplois.

Pour les milieux professionnels (FSU, CU), la coordination urbanisation - mobilité n'est pas assurée dans l'espace (secteurs avec problèmes d'accessibilité) ou le temps (horizon de réalisation dépassant celui du PDC). La CU estime que le système est encore trop radioconcentrique, qu'il faut développer des liaisons tangentielles et demande des propositions concrètes.

Les milieux de défense des automobilistes et les milieux économiques rappellent le principe constitutionnel du libre choix du mode de transport (UAPG, FMB, ACS, FER) et la nécessité de répondre à une demande croissante de mobilité. La CCIG estime qu'un plan directeur général est nécessaire pour assurer cohérence entre les quatre piliers de la mobilité. Le PLR souligne qu'une planification globale des transports, tous modes confondus, est indispensable dans les grands projets, alors que le GTE souhaite un équilibre entre emplois et logements dans toute les régions du canton pour inverser la tendance à l'augmentation des déplacements. La CGI salue l'effort pour augmenter l'offre en transports collectifs et de mobilité douce, mais souhaite que l'on prévoie des infrastructures routières plus ambitieuses que celles prévues. La FMB soutient l'encouragement du transfert modal, le développement de transports collectifs, tant sur le plan quantitatif que qualitatif, le développement de la mobilité douce et la réalisation de parkings en suffisance, mais voit dans le volet mobilité du plan directeur cantonal "une vision monothéiste" et "une conception dirigiste". La FER pour sa part juge qu'il développe une vision dépassée, qui a montré ses limites, suivie en cela par l'UAPG. Le TCS estime qu'il faut revoir l'ensemble du volet mobilité. Généralement, ces intervenants considèrent qu'il est irréaliste de restreindre les transports individuels motorisés, dans la mesure où ni les transports collectifs, ni la mobilité douce ne seront en mesure de répondre aux besoins et d'absorber l'augmentation attendue du nombre de déplacements (FER, CGI, FMB, ACS, UAPG). Ils trouvent aussi que le plan directeur cantonal ne tient pas assez compte de la mobilité de loisirs et qu'il est nécessaire d'être plus ambitieux et d'améliorer le réseau routier.

7.2 Transports individuels et traversée du lac

Objectif 8 Développer une conception multimodale des déplacements à l'échelle de l'agglomération / Objectif 11 Optimiser l'utilisation des transports individuels motorisés / B03 Optimiser et compléter le réseau routier et autoroutier

Les objectifs et mesures concernant les transports individuels motorisés sont ceux qui suscitent le plus d'observations. Les avis sont très contrastés et diversifiés. Les divergences relèvent d'options de principes, les uns considérant que la politique en matière de mobilité doit répondre

à la demande, les autres estimant au contraire que la mobilité individuelle doit être maîtrisée pour limiter les nuisances.

Les Verts, l'ATE, CLE-CEST, de nombreux particuliers, entre autres, partagent les constats faits et saluent la volonté de donner la priorité aux modes permettant de déplacer le plus grand nombre de personnes et de décourager le trafic de transit; il ne s'agit pas d'optimiser l'utilisation des transports individuels motorisés, ni de les maîtriser, mais bien de les réduire. Des particuliers souhaitent accompagner la diminution souhaitable des transports individuels motorisés en créant des P+R et en taxant l'accès au centre ville.

Du côté des défenseurs du libre choix des modes de transports, les propositions du plan directeur cantonal sont considérées comme trop contraignantes vis à vis des transports individuels motorisés (CGI, ACS, particuliers). L'ASTAG souhaite voir l'offre pour les transports individuels motorisés traitée sur le même niveau que l'offre en transports collectifs. La CCIG considère que l'optimisation de l'utilisation des transports individuels motorisés n'est que partiellement présente dans la fiche B03, alors que la FMB souligne qu'optimiser ne saurait signifier maîtriser. L'ACS et de nombreux particuliers estiment indispensable de maîtriser le trafic frontalier.

CGI, PLR, ACPG, TCS, ASTAG, FER jugent nécessaire de construire de nouvelles routes et de nouveaux parkings pour répondre à la demande de mobilité individuelle, en particulier professionnelle: l'objectif de réduction du trafic de transit doit être subordonné à la réalisation de la traversée du lac, de liaisons tangentielles et de pénétrantes (Genève-Sud, barreau routier Bernex). La CGI estime nécessaire d'améliorer la voirie, notamment par l'élargissement des rues et routes en profitant de la disparition de places de parc en surface et trouve que les projets de nouvelles routes ne répondent pas aux besoins de tous les PSD. Le TCS se déclare opposé aux plans de mobilité pour entreprises en zone industrielle et artisanale.

Certains évoquent aussi la possibilité d'utiliser la bande d'urgence comme 3e voie autoroutière aux heures de pointe, une mesure qui ne relève pas directement du plan directeur cantonal (ASTAG, FER). L'entreprise Rampini & Cie plaide pour de nouvelles voies de circulation permettant d'assurer la mobilité professionnelle, qui permettraient d'alléger le trafic sur l'autoroute de contournement. Le GTE n'estime pas souhaitable la diminution du nombre d'axes primaires, et voit des contradictions entre le plan directeur cantonal et le plan directeur du réseau routier. L'association Bien Vivre à Puplinge et de nombreux habitants de Puplinge demandent la création d'une route de contournement du village par le nord et l'est.

Si les projets de nouvelles routes ont leurs partisans, elles ont aussi leurs critiques, qui jugent que la construction de nouvelles routes entraîne une augmentation de la mobilité automobile (Actif-traffic, Pro Vélo). AgriGenève se déclare opposée à la sortie autoroutière de Collex, considérée comme un effet d'appel pour l'urbanisation. Des particuliers contestent la jonction autoroutière de Versoix. Le WWF estime que le barreau routier de Bernex entre en conflit avec le couloir biologique Rhône-Aire, alors que CLE-CEST manifeste de fortes réserves. Cette organisation souhaite des mesures d'accompagnement pour d'éventuelles nouvelles infrastructures créées à Versoix, Trois-Chêne et Bernex et ne veut pas de nouvelles infrastructures routières à Perly. L'organisation Les Verts du Grand-Saconnex sont opposés à la route des Nations.

Les intervenants se montrent pour la plupart favorables à une diminution du trafic individuel motorisé en zone urbaine. La FMB se dit opposée à la volonté de limiter l'accès du trafic individuel motorisé au centre, suivie par la CCIG qui dénonce une politique coercitive. La CGI demande l'élargissement des voies de circulation pour fluidifier les pénétrantes dans les centres urbains. Certains particuliers suggèrent l'introduction d'un péage urbain.

La proposition de créer des "poches" sans trafic de transit suscite quelques réactions contrastées. Actif-traffic s'y montre favorable; le TCS et le GTE estiment qu'il n'est pas possible de mettre en œuvre ce système avant la réalisation du bouclage autoroutier; la FMB n'y est pas favorable.

On retrouve le même type de divergences à propos de la traversée du lac. Les milieux économiques (UAPG, FMB, PLR, GTE, ASTAG, FER, ADCA Thônex, particuliers) manifestent leur soutien résolu à ce projet, à réaliser en priorité, tout en regrettant qu'il ne soit pas plus présent dans le plan directeur cantonal.

Actif-traffic, Verts, Pro Vélo, ATE, CLE-CEST, WWF, Pro Natura considèrent que le plan directeur ne réussit pas à fonder le besoin d'une telle traversée. Cet avis est relayé par de nombreux particuliers et associations, qui déplorent le sacrifice de terrains agricoles précieux, la destruction d'entités paysagères et naturelles, l'augmentation de trafic, notamment pendulaire. D'autres, notamment des particuliers de Vernier, s'étonnent qu'il n'y ait pas de zone de développement prévue le long du tracé du contournement est.

La CGAS, CLE-CEST et des particuliers estiment que le projet doit intégrer d'autres modes de transport, avec un tram-train et un tracé grandes lignes (particuliers), avec un transport collectif de très haut niveau de service (tram ou train) (TPG), par un pont haut mixte rail-route et une ligne de tram sur le pont du Mont-Blanc (Groupe 500m).

Le tracé retenu à ce stade suscite également des réactions. Particuliers et associations de Puplinge manifestent leur opposition à la création d'une tranchée autoroutière ouverte à Puplinge. Le WWF juge que le raccordement à Malagnou n'est pas pertinent, et souhaite plutôt un raccordement sur l'axe Bonne-Thonon. AgriGenève déplore que le projet de traversée n'ait pas été mieux étudié dans le projet d'agglomération, notamment pour ce qui concerne l'ancrage sur les rives. La CU considère le tracé comme indicatif, avec des alternatives possibles, et des urbanisations et PSD envisageables également à Chens-sur-Léman ou Coligny.

7.3 Réseau de transports publics d'agglomération et réseau RER

Objectif 8 Développer une conception multimodale des déplacements à l'échelle de l'agglomération / Objectif 9 Poursuivre le développement du réseau des transports publics à l'échelle de l'agglomération / B02 Renforcer le réseau TC structurant

Le soutien au développement d'un réseau de transports publics d'agglomération apparaît unanime.

Les réserves principales concernent d'une part les ambitions affichées, jugées insuffisantes, d'autre part des inquiétudes concernant la place réservée aux transports individuels motorisés (FMB, ACS).

CLE-CEST, suivi par certains particuliers, trouve que le projet de transports collectifs, notamment ferroviaire, n'est pas assez ambitieux et manque de propositions innovantes. L'organisation trouve le transfert modal en cours réjouissant, mais estime que le réseau projeté à l'horizon 2030 est insuffisant, compte tenu de l'augmentation de la fréquentation. Elle relève aussi le problème de surcharge des interfaces telles que Cornavin et Bel-Air. Le TCS considère également que les développements envisagés ne seront pas suffisants. Actif-traffic juge qu'il n'y a pas de véritable vision d'avenir au-delà des 5 prochaines années et souhaite des objectifs chiffrés relatifs à l'augmentation de la part modale des transports collectifs.

La nécessité de développer des liaisons tangentielles est assez largement relevée (FMB, CGAS, actif-traffic, FBA, PSG, FER, FSU, TPG, ATE, CLE-CEST, particuliers), en site propre (Actif-traffic), une liste à étoffer avec un calendrier de réalisation (PSG). Le souhait de disposer d'un calendrier de réalisation des différentes infrastructures de transports collectifs revient dans de nombreuses interventions, notamment en relation avec les projets d'urbanisation (PSG, ATE,

Actif-traffic, entre autres, particuliers), dont ils doivent anticiper (AgriGenève) ou accompagner (ATE) la réalisation.

Certains particuliers estiment qu'il faut augmenter l'offre dans les secteurs déjà bien urbanisés. D'autres, notamment du côté de Vernier, demandent que le développement du réseau de transports collectifs se fasse sur les deux rives, car l'absence de transports performants sur la rive gauche sert de justification pour ne pas y prévoir d'urbanisation (Association Chemin de l'Etang, entre autres).

L'amélioration de la vitesse commerciale est également évoquée à plusieurs reprises (CCIG, Actif-traffic, particuliers), entre autres pour bien desservir les nouvelles zones d'habitat plus éloignées.

La FSU regrette que le développement des trams ne soit pas accompagné d'une réflexion approfondie sur la mutation urbaine des grands axes, suggérant des pistes à trouver dans diverses études: Espace-rue, selon le modèle bernois, par exemple. La CU adhère au principe d'axes structurants, mais estime que le concept doit être précisé. A l'opposé, certains particuliers refusent toute densification forte à 500 m de part et d'autre des axes dotés de transports collectifs performants.

Les moyens envisagés font également l'objet de commentaires. Certains particuliers estiment qu'on accorde trop d'importance au tram et évoquent la piste du métro, certes coûteux, mais qui constitue à leur sens une vraie solution à long terme, ou encore celle du tram-train, une alternative à maintenir selon CLE-CEST.

De nombreux intervenants, organisations et particuliers, proposent des liaisons supplémentaires ou alternatives: un tram jusqu'à Douvaine, pour urbaniser rive gauche (particulier); un rabattement de Divonne sur Coppet (actif-traffic); des tangentielles avec un tram Bachet - Etoile - Jonction, un tram Petit-Lancy - Grand-Lancy - Pont-Butin (CLE-CEST); un bus St-Julien - Bernex-Est - Satigny - aéroport (CLE-CEST, ASBEC); liaison alternative entre Rive et Plainpalais (ATE). L'ATE juge primordial d'étendre le réseau sur France.

Parmi les projets évoqués, les Verts Grand-Saconnex estiment que le tracé du nouveau tram en direction de Ferney ne répond pas à la demande et ne constitue pas une solution pour le secteur des organisations internationales. Le WWF souhaite que la desserte depuis Saint-Julien se fasse par train plutôt que par tram. Bien vivre à Puplinge salue la volonté de développer les transports collectifs dans la région de Puplinge.

7.4 Transports nationaux et internationaux

Objectif 8 Développer une conception multimodale des déplacements à l'échelle de l'agglomération / Objectif 10 Favoriser le raccordement aux réseaux de transports nationaux et internationaux / B01 Développer le réseau ferroviaire des transports de voyageurs / B06 Mettre en valeur l'aéroport international de Genève

Les objectifs concernant les transports nationaux et internationaux sont largement soutenus (ATE, CCIG, FMB, particuliers). La CCIG espère une vraie infrastructure ferroviaire, le WWF et Actif-traffic un RER pour relier les pôles de l'agglomération, élément majeur du développement régional à mettre en place en priorité à partir de CEVA. CLE-CEST souhaite voir une mise en œuvre accélérée des projets.

Plusieurs intervenants évoquent la question d'un déplacement éventuel de la gare principale du canton, à la Praille (Groupe 500m, FMB) ou à l'aéroport (FMB). Les Verts Ville de Genève se déclarent favorables à une augmentation des capacités de la gare Cornavin, mais en souterrain. CLE-CEST est pour le maintien de Cornavin comme gare principale de l'agglomération et souhaite la classification de Lancy-Pont-Rouge en gare secondaire, plutôt que simple halte.

Beaucoup de remarques concernent l'une ou l'autre des liaisons en projet. Ainsi, la FER estime que ce n'est pas à Genève de parler du Tonkin, alors que l'ATE, le PSG, Actif-traffic, CLE-CEST, et des particuliers jugent indispensables une liaison ferroviaire complète par la rive sud du Léman.

Parmi les propositions, on relèvera le doublement de la ligne vers la France, pour avoir des axes distincts grandes lignes et RER (actif-traffic); un RER vers St-Julien (actif-traffic) et un train régional rapide vers Annecy (actif-traffic); un barreau nord reliant la ligne du pied du Jura au réseau CFF (Groupe 500m), avec un tracé au plus près du CERN, et non pas dans l'espace viticole (particulier); l'amélioration de la liaison avec ligne du pied du Salève (Groupe 500m, CLE-CEST); une ligne RER St-Julien - ZIMEYSA et CEVA (particulier); une liaison ferroviaire directe Lancy–Pont-Rouge–Aéroport (particulier). Le WWF juge la réalisation du shunt d'Ambilly prioritaire.

CLE-CEST souligne que Genève-Sud est le parent pauvre de la mobilité ferroviaire, alors que l'Association de sauvegarde du site d'Evordes refuse tout tracé du barreau sud passant par Evordes.

CLE-CEST, le Groupe 500m et plusieurs particuliers se montrent favorables au bouclage ferroviaire de l'aéroport, alors que la FER estime prématuré d'en parler.

Pour ce qui concerne plus spécifiquement l'aéroport, l'objectif d'améliorer l'accessibilité en modes doux et transports collectifs est soutenu. La CGI partage l'objectif d'intégrer l'AIG dans un réseau de mobilité performant et d'infrastructures de pointe. L'ATE salue les efforts sur le plan environnemental et la volonté d'augmenter la part modale des transports collectifs et de la mobilité douce et le WWF souhaite voir optimisé le bilan environnemental. Pour les Verts, l'objectif doit être de réduire drastiquement l'impact environnemental de l'AIG plutôt que se contenter de le minimiser.

Actif-traffic considère qu'une réduction du nombre de places de parking doit être le corollaire de l'amélioration de la desserte par transports collectifs. Pour CLE-CEST, le volet mobilité douce est insatisfaisant.

Un certain nombre de remarques portent sur le développement de l'infrastructure. Actif-traffic, les Verts, plusieurs particuliers jugent nécessaire de réduire le nombre de vols, plutôt que d'accepter une "évolution naturelle".

L'Aéro-Club de Genève et l'Ecole d'aviation de Genève demandent que le plan directeur cantonal intègre les besoins de l'école d'aviation, par relocalisation ou extension du périmètre.

La carte des nuisances est également l'objet de remarques de la part d'associations et de particuliers, qui soulignent que, comme le bruit lié à l'aéroport est en diminution, il conviendrait de réviser à la baisse le périmètre des zones impropres au logement (AIVV, Le Signal, particuliers).

7.5 Stationnement

Objectif 8 Développer une conception multimodale des déplacements à l'échelle de l'agglomération / Objectif 11 Optimiser l'utilisation des transports individuels motorisés / B03 Optimiser et compléter le réseau routier et autoroutier / B04 Mener une politique coordonnée du stationnement

De nombreux particuliers expriment leur adhésion à une politique mieux coordonnée en matière de stationnement. La CCIG souhaite une offre accrue en termes de parking, avec des partenariats public-privé. CGI, PLR et ACPG se montrent favorables à la construction de parkings en grand nombre, en priorité des P+R, mais aussi dans les centres urbains.

La nécessité de construire des P+R supplémentaires est généralement soutenue, de préférence en périphérie et en France voisine (Actif-traffic), sur les haltes RER, mais pas en ville

(WWF), en bout de ligne RER, tram et bus, à des prix très attractifs (ACS). Pour le TCS, l'extension des P+R est indispensable, comme corollaire des régimes de stationnement visant à éviter le parcage des pendulaires; l'association demande que soient mises en œuvre les mesures du plan d'action P+R 2011-2014 et ultérieurs.

L'ATE adhère à la liste des P+R présentée dans le plan directeur cantonal. L'association Bien vivre à Puplinge se montre favorable à un P+R dans la région de Mon-Idée, alors que le WWF et CLE-CEST considèrent le P+R Bardonnex problématique.

CGI, PLR, FER, GTE, TCS, ACPG, USPI demandent l'adoption d'une règle selon laquelle toute place de parc supprimée en surface, dans les centres urbains, serait remplacée par une place en ouvrage. Actif-traffic et les Verts Ville de Genève, entre autres, s'opposent à toute compensation systématique, et souhaitent un recensement des places de parkings privées pour déterminer les besoins réels et les éventuelles compensations.

Actif-traffic et Pro Vélo souhaitent, dans les projets d'urbanisation bénéficiant d'une bonne accessibilité par les transports publics, une révision à la baisse des normes du règlement sur le stationnement sur domaine privé, en fonction de l'accessibilité par les transports.

La question du stationnement des pendulaires est également évoquée, notamment par des particuliers. Actif-traffic propose de viser une diminution du nombre de places de stationnement non-résidents de 1% par an durant la durée du plan directeur cantonal.

Actif-traffic et Pro Vélo insistent sur la nécessité de mettre à disposition des places pour vélos en nombre suffisant, dans les nouvelles constructions (2 places par logement + 2 par 100m² de surface commerciale, selon Actif-traffic), dans les parkings publics et les P+R, vélostations aux arrêts de train, places sécurisées et abritées aux haltes des transports publics, à proximité des commerces, des espaces de loisirs et des équipements publics. Tout parking de plus de 100 places devrait compter un nombre équivalent de places vélos (Actif-traffic). Pro Vélo demande que l'on distingue la politique de stationnement des vélos de celle concernant les deux-roues motorisés.

La CCIG ne veut pas d'une obligation de prévoir des stationnements vélos dans toutes les nouvelles constructions. La FER souhaite voir développée l'offre en ouvrage pour les deux-roues motorisés.

7.6 Mobilité douce

Objectif 8 Développer une conception multimodale des déplacements à l'échelle de l'agglomération / Objectif 12 Développer la mobilité douce / B05 Promouvoir la mobilité douce

Les mesures relatives à la mobilité douce suscitent des commentaires contrastés, qui concernent principalement les déplacements à vélo et la place qui leur est réservée dans l'espace public.

Les milieux économiques et les milieux de défense des automobilistes (CCIG, CGI, ACS, TCS, FMB) soutiennent la politique de développement de la mobilité douce, avec quelques nuances. Le TCS et la FMB se montrent réticents à toute priorité de la mobilité douce dans l'espace public des centres et des nouveaux quartiers, qui serait contraire à l'article constitutionnel (TCS) et se heurterait aux contraintes des transports collectifs et des transports individuels motorisés (FMB), une préoccupation exprimée également par certains particuliers. D'autres particuliers estiment indispensable de coordonner le développement de nouveaux quartiers avec l'offre de parcours de mobilité douce et de transports collectifs.

La CCIG considère que la coexistence harmonieuse entre les divers modes passe par un partage réfléchi et intelligent de l'espace public et estime qu'il faut repenser le principe selon lequel tous les modes de transport peuvent utiliser les mêmes axes routiers en même temps; l'organisation juge incohérent de développer les parcours de mobilité douce sur les axes principaux, souvent au détriment des transports collectifs et trouve que les pistes cyclables

devraient plutôt emprunter des axes parallèles. L'ACS appelle de ses vœux des parcours cyclistes obligatoires par les quartiers déjà soumis au 30km/h. Certains particuliers estiment l'état actuel des pistes cyclables suffisant.

Les organisations de défense des cyclistes saluent les objectifs visés. Pro Vélo se réjouit de la reprise du plan directeur de la mobilité douce, mais souhaite, avec CLE-CEST, que l'on distingue les différents types de déplacements, de loisirs, mais aussi quotidiens. Actif-traffic et Pro Vélo demandent que la fiche B05 reprenne le libellé de l'initiative 144: "création de pistes cyclables directes, continues et sécurisées pour tout le réseau de routes primaires et secondaires" et de préciser les représentations cartographiques.

L'ASPAN demande l'ajout d'une mesure concernant la sécurité des usagers, une préoccupation relayée par des particuliers et CLE-CEST, particulièrement pour ce qui concerne les pistes cyclables.

Les commentaires sont plus rares pour ce qui concerne les déplacements piétons. Le TCS se montre favorable à la création de certains secteurs piétons, à condition de créer des parkings de proximité. Le WWF considère que le piéton doit être prioritaire en ville et dans les quartiers et qu'il faut mettre en œuvre d'urgence la ville "marchable". CLE-CEST trouve que les déplacements piétons quotidiens ont été oubliés dans le plan directeur. De nombreux particuliers soutiennent la mise en place de zones 100% piétonnes au centre ville.

Actif-traffic et Pro Vélo suggèrent la mise en place de liaisons tangentielles modes doux et de compléter les voies vertes avec des aménagements sûrs aussi pour les déplacements quotidiens (Pro Vélo). La FBA souhaite voir renforcé le rôle des pénétrantes de verdure comme réseau continu de mobilité douce.

CLE-CEST regrette un manque de propositions en matière d'écomobilité innovante: co-voiturage, P+R spontanés, autopartage, vélos électriques, vélos en libre service. Les TPG s'interrogent sur le rôle et les objectifs pour le vélo en libre service. L'ATE insiste sur la complémentarité entre transports collectifs et mobilité douce, avec une interopérabilité totale entre les différents opérateurs de transports publics et avec les P+R et la possibilité charger les vélos sur les bus sur des lignes de campagne, une demande relayée par des particuliers.

Certains projets font l'objet de commentaires particuliers:

La décision de supprimer le passage sous la route de Chancy, à la hauteur de la bretelle autoroutière est en contradiction avec les intentions du plan directeur cantonal, estiment l'Association de sauvegarde de Confignon, l'ARPAAC et des particuliers.

La CCIG trouve aberrant la liaison cycliste Petit-Lancy–Confignon par la route de Chancy.

Pour Pro Vélo, la Voie Verte en direction de Ferney ne devrait pas être interrompue à la hauteur du Grand-Saconnex mais poursuivie en site propre jusqu'à Ferney.

Un certain nombre de commentaires concerne des précisions à apporter sur les cartes: le projet 200 rues piétonnes et de quatre axes cyclables prioritaires en Ville de Genève (actif-traffic), la Voie Verte en direction de Saint-Julien (actif-traffic, Pro Vélo), la passerelle Vernier–Onex présente sur certains plans, mais pas tous (PSG).

7.7 Transport de marchandises et logistique urbaine

Objectif 13 Mettre en place un concept pour le transport des marchandises, les livraisons et les prestations de service / B07 Organiser le transport de marchandises et la logistique urbaine

L'introduction dans le plan directeur cantonal d'objectifs et mesures relatifs au transport de marchandises est généralement saluée (ATE, WWF, actif-traffic, Verts GE, CLE-CEST, CCIG, particuliers). L'ATE estime essentiel d'avoir une logistique urbaine intégrée dans l'agglomération. La CCIG soutient avec vigueur l'objectif, car nombre d'artisans et de commerçants déplorent la quasi inaccessibilité de la ville.

En revanche, l'ASTAG et la FER demandent la suppression de l'objectif et de la fiche,

considérant que l'organisation du transport de marchandises et de la logistique relève du secteur privé et ne saurait être étatisé via un plan directeur cantonal, une position partagée, qui juge que les propositions ne sauraient concerner le trafic professionnel urbain des prestataires de services (entreprises du bâtiment, déménagement, livraison) dont l'activité ne saurait faire l'objet d'un concept au niveau du plan directeur. Le Groupement pour le commerce agricole genevois manifeste également son désaccord.

La hiérarchie des interfaces (La Praille, Vernier - Meyrin Cargo) suscite des commentaires variés. Les Verts genevois demandent que l'on évite de charger davantage les communes déjà très sollicitées. Les TPG s'interrogent sur le rôle que l'entreprise de transports publics pourrait jouer dans le transport de marchandises.

8. Espace rural

8.1 Préservation des ressources agricoles

Objectif 14 Garantir et promouvoir les productions - agricoles en particulier - de l'espace rural genevois / C01 Gérer la relation entre l'agriculture et les extensions urbaines projetées sur la zone agricole / C02 Préserver les espaces de production agricole, garantir les surfaces d'assolement et soutenir l'agriculture / C03 pérenniser les zones agricoles spéciales

Les objectifs concernant l'agriculture sont largement partagés, tant par les particuliers que par les associations et les partis. On relève la nécessité de préserver le potentiel agricole et maraîcher du canton, de ne pas gaspiller les terres agricoles. Les commentaires tournent essentiellement autour de la pondération relative des objectifs de préservation des ressources agricoles et ceux visant la mise en disposition de surfaces constructibles pour répondre aux besoins de logements.

Le RPSL et des particuliers considèrent que l'agriculture n'est pas la vocation première du canton et qu'il faut renégocier le quota des surfaces d'assolement (SDA) en tenant compte des besoins en logements, une position soutenue également par la CGAS.

La CGI accepte l'objectif de protection de la zone agricole, pour autant que les déclassements proposés permettent la mise à disposition de terrains constructibles, avec des densités entre 1.5 et 3, en favorisant la relocalisation des exploitations.

La CCIG se dit sensible au maintien d'une zone agricole, mais demeure acquise à la modification de certains périmètres, en précisant que les extensions sur la zone agricole doivent se traduire par des densifications fortes et que l'effort doit porter en priorité sur les périmètres déjà déclassés. Les mesures proposées ne doivent pas contrecarrer les besoins de développement, estiment l'USPI et l'ACPG.

Le PLR se déclare en faveur d'une agriculture durable et productive, plutôt qu'une agriculture musée maintenue à coups de subventions.

Le PSG est partisan d'une démarche visant à définir les surfaces agricoles à pérenniser afin d'assurer une part effective d'auto-provisionnement au moins égale à la part actuelle et demande que l'on finalise le toilettage de la zone agricole.

La FBA souhaite que la zone agricole soit préservée autant que faire se peut, en utilisant au mieux le potentiel de densification en zone à bâtir, notamment en réalisant les projets prévus sur les sites d'ores et déjà déclassés. La fondation s'interroge sur la nécessité de constituer des réserves foncières tous azimuts et considère que les extensions prévues sont le début du mitage de sites remarquables dont la vocation a été jusqu'à présent préservée.

Les Verts genevois estiment que l'espace rural est le grand perdant du plan directeur et demandent que l'on tienne compte de la valeur pédologique des sols pour opérer les choix de déclassement.

AgriGenève trouve que la volonté d'abaisser le quota de SDA est incompatible avec la volonté de renforcer la souveraineté alimentaire. L'organisation est suivie par de nombreux particuliers, qui trouvent qu'il y a contradiction entre les objectifs annoncés et la longue liste des déclassements prévus.

BioGenève refuse toute extension urbaine sur la zone agricole, qu'il juge en contradiction avec

les objectifs et la fiche C02, la perte de terres cultivables dans canton ayant atteint la cote d'alerte.

Les particuliers manifestent des avis partagés, avec toutefois une prédominance de courriers exprimant une certaine inquiétude, voire une opposition face à l'ampleur des déclassements envisagés, qui compromettent le respect du quota des SDA et la souveraineté alimentaire. Un certain nombre d'entre eux ne voient pas d'un bon œil une urbanisation dense et compacte sur la zone agricole déclassée.

La question du rôle de l'agriculture dans le canton fait également l'objet de remarques.

La FBA voit l'agriculture péri-urbaine comme un outil contre l'étalement urbain et demande que l'on garantisse la viabilité de l'agriculture de proximité. Le WWF abonde dans ce sens et la CGI se déclare favorable au maintien d'une agriculture de proximité. BioGenève et de nombreux particuliers soutiennent l'objectif d'améliorer la souveraineté alimentaire alors que la CGAS pense que la question de la souveraineté alimentaire est à poser au niveau de l'agglomération.

Un particulier propose que l'on distingue les différentes composantes de la zone agricole en termes de surfaces (grandes cultures, prairies, hors-sol, etc.), et de quantifier les extensions du PDC2015 et celles prévues dans les PSD du futur plan directeur.

Le PSG se montre favorable à la création de zones agricoles contractuelles de proximité, sur le modèle des zones industrielles et artisanales, avec l'octroi de droits de superficie à des producteurs locaux, des coopératives, etc. Quelques particuliers évoquent leur souhait d'un développement de l'agriculture contractuelle, d'autres la nécessité de maintenir une agriculture de plein champ.

BioGenève signale que les parcelles bio certifiées ne peuvent être remplacées sans autre par des parcelles conventionnelles, en raison des temps de reconversion et des exigences spécifiques du bio. L'organisation déplore qu'il ne soit fait aucune mention de l'agriculture biologique, qui génère peu de nuisances et cohabite facilement avec l'espace urbain. Il faut donc considérer que le principe de limitation de l'enclavement ou de limites claires entre espace rural et espace urbain ne concerne que les grandes cultures et l'agriculture industrielle et ne saurait être érigé en règle, estiment BioGenève, les Verts Vernier et les Verts genevois.

Pour ce qui concerne les zones agricoles spéciales, AgriGenève salue la volonté de maintenir un secteur maraîcher et horticole fort, mais déplore le manque de moyens. La CCIG va dans le même sens, préconisant un regroupement des exploitations sur trois sites, dotés des instruments de gestion nécessaires sur le plan financier et de la viabilisation. Le WWF demande que l'on planifie les ZAS en évitant leur implantation sur des terres très fertiles. BioGenève s'oppose à une extension des cultures hors-sol. Quelques particuliers souhaitent la diminution du nombre de serres. D'autres considèrent que les ZAS menacent des paysages de grande valeur.

8.2 Paysage rural

Objectif 16 Protéger et valoriser le paysage rural / C04 Construire une politique du paysage / C05 Préserver les hameaux

La FBA se dit sensible à la recherche d'une cohérence entre forme urbaine et trame paysagère et insiste sur la nécessité d'une véritable politique du paysage, qui ne se limite pas à une multiplication des études, mais permette de mettre en place des dispositifs pour arbitrer les conflits d'usage entre agriculture, habitat, loisirs, etc. Un particulier estime que le besoin d'une politique du paysage prouve la pression démesurée à laquelle le plan directeur soumet l'équilibre du canton. Un autre trouve que cet objectif est contredit par les projets d'urbanisation. Un commentaire demande que les plans paysage ne constituent pas une entrave à l'activité agricole. Un autre encore trouve qu'il faut faire preuve de flexibilité, notamment en matière de construction.

Le WWF relève que la biodiversité donne de la qualité au paysage; Pro Ermitage abonde dans ce sens, considérant que la biodiversité en milieu bâti est le parent pauvre de la fiche C04.

Patrimoine suisse se dit préoccupé par la protection des grands domaines, qui jouent un rôle important dans l'aménagement du territoire, alors que la CMNS trouve les notions de projets paysages - parcs d'agglomération problématiques.

Pour ce qui concerne les dispositions relatives aux hameaux, AgriGenève salue la volonté de faciliter le changement d'affectation des bâtiments, mais souligne que la CMNS fait souvent obstacle. Les Verts Vernier considèrent que la campagne doit être préservée, mais pas émulsifiée. Pour le WWF, les changements d'affectation ne doivent pas entraîner des nouvelles constructions. Des particuliers estiment que les hameaux doivent pouvoir évoluer dans des limites définies, d'autres qu'il est nécessaire de continuer à limiter le mitage. D'autres encore voudraient que la liste des hameaux soit élargie.

8.3 Multifonctionnalité de l'espace rural et préservation des espaces naturels

Objectif 15 Organiser et gérer la multifonctionnalité de l'espace rural pour la qualité de vie des Genevois + Objectif 17 Préserver, gérer et mettre en réseau les espaces naturels / C06 Préserver et reconstituer les continuités biologiques / C07 Garantir l'espace minimal des cours d'eau et poursuivre le programme de renaturation / C08 Consolider les espaces et périmètres protégés / C09 Gérer le lac et ses rives, ainsi que ses usages

Les pénétrantes de verdure font l'objet d'un certain nombre de remarques. La FBA estime nécessaire de les défendre fermement de les préserver et de ménager ainsi des liaisons ville - campagne. La CCIG considère les pénétrantes de verdure comme des éléments essentiels de l'agglomération, à préserver. Elle est suivie par quelques particuliers, qui saluent leur intégration dans le plan. Selon Pro Ermitage, le plan directeur cantonal représente une dégradation insupportable de ces structures.

Pour ce qui concerne le réseau des espaces naturels et les continuités biologiques, Pro Natura propose d'identifier tous les corridors biologiques et de mettre en place une législation pour protéger ces structures. L'association exprime son opposition à tout projet portant atteinte à la qualité des continuums biologiques. Le WWF souligne que les corridors verts doivent être affectés prioritairement à la nature, et qu'il faut exclure leur mitage par des infrastructures de loisirs, des écoles, etc.: les espaces naturels doivent rester naturels et ne pas être perturbés par d'autres fonctions. Ces positions sont partagées par un particulier qui estime nécessaire de préserver les acquis et de n'accorder aucune autorisation de construire sur des corridors déjà existants. Un autre relève que la nature n'est pas un grand parc balisé pour citoyens.

Pour la CGI, il est nécessaire de faire une pesée d'intérêts entre la préservation des continuités biologiques et le développement des logements et des activités; le RPSL défend une position proche, estimant que les préoccupations relatives aux continuités biologiques ne doivent pas s'opposer aux propositions de développement à l'est/sud-est du canton.

L'Association chemin François-Chavaz trouve que l'équilibre des liaisons biologiques est menacé par les densifications projetées, un avis partagé par les Verts de Vernier, pour lesquels l'objectif est rendu irréaliste par les urbanisations prévues. Ils suggèrent d'utiliser le potentiel des jardins de villas pour reconstituer des continuités biologiques.

Un particulier trouve que le projet manque de mesures concrètes pour préserver la biodiversité; d'autres déclarent partager les objectifs, pour autant que cela ne prétérite pas l'agriculture, un autre demande que l'on évite les corridors à faune dans les zones de développement.

Les dispositions relatives aux cours d'eau et aux rives du lac font également l'objet de commentaires variés.

La CGI souhaite que les rives des cours d'eau ne soient pas confisquées, mais aménagées et entretenues pour constituer également des espaces de délasserment.

Le WWF, pour sa part, souhaite voir préservés les cours d'eau et leurs rives: la rive droite du Rhône devrait être réservée exclusivement à la nature, la rive gauche pouvant offrir des accès avec des criques naturelles; il souligne son opposition au déversement de remblais dans le lac et la nécessité de renaturer les rives du lac, alors que le projet PAV offre l'occasion de faire un projet exemplaire quant à la présence des cours d'eau en milieu urbain.

Un particulier souhaite l'élaboration d'une stratégie d'accès aux rives du lac conformément à la LAT, avec la constitution d'un fonds d'acquisition des surfaces nécessaires; un autre intervenant abonde dans ce sens, souhaitant la protection et la mise en valeur de cet atout touristique. Les Verts de Vernier demandent que la liste des projets de renaturation soit complétée par le Nant d'Avril, le Nant des Grebattes et le Nant des Avanchets.

9. Approvisionnement, élimination et risques

Les fiches de mesures concernant le volet Approvisionnement, élimination et risques n'ont suscité que peu de remarques.

A propos de la gestion des eaux, la FER s'interroge sur le "pouvoir" conféré à la commission de la nappe du Genevois.

Dans la fiche D02 concernant la coordination entre aménagement du territoire et politique énergétique, Patrimoine suisse souhaite voir mentionnées les bonnes pratiques à initier dans un contexte patrimonial, notamment pour l'installation de capteurs solaires ou d'éoliennes, afin de maîtriser leur impact sur les paysages. Cet aspect fait également l'objet d'une remarque d'un particulier, qui demande pour sa part un assouplissement des règles pour les installations solaires. Les Verts Vernier se déclarent opposés à la construction d'une centrale chaleur-force. La FER s'interroge sur la référence à la société 2000W, qui selon elle n'a pas de légitimité législative.

La fiche D03 relative à l'approvisionnement durable en matériaux minéraux de construction et à la gestion des déchets de chantier minéraux suscite des commentaires de la part des Recycleurs genevois, qui relèvent que le nombre de gravières n'est pas suffisant par rapport au volume de déblais et demande une modification de la loi, pour autoriser le remblayage des gravières au-dessus du niveau du terrain d'origine. L'organisation souhaite également des dérogations pour l'implantation d'installations de recyclage en zone agricole. La nécessité de recourir de façon accrue à des matériaux recyclés est généralement approuvée par les intervenants.

Les quelques observations relatives à la fiche sur les risques d'accidents majeurs concernent les dépôts d'hydrocarbures à Vernier (Association Chemin de l'Étang, particuliers) et les risques d'inondations engendrés par l'urbanisation prévue (particulier). La FER dit ne pas comprendre la notion de "risques potentiels technologiques".

La seule remarque relative à la fiche D05 "assurer la sécurité des biens et des personnes contre les dangers naturels" concerne les dangers que représenteraient les équipements aéroportuaires et le CERN (particulier).

Enfin, la fiche D06 sur la gestion et la valorisation des déchets amène une remarque sur les mini déchetteries, source de pollution sonore (particulier). Les Recycleurs genevois se disent préoccupés par le financement d'un nouvel ESREC.

10. Projets stratégiques de développement (PSD)

PSD01 - Pallanterie

Le PSD Pallanterie suscite des réactions contrastées. La CGI et la CGAS adhèrent à ce projet, qui offre l'opportunité d'un rééquilibrage entre la rive droite et la rive gauche (CGI, AgriGenève, Groupement pour le commerce agricole genevois/CCIG) et devrait inclure également une densification de la zone villas de Collonge à Hermance (CGAS). La densification en priorité de la zone villas est aussi soutenue par certains particuliers et par la FBA, qui voit dans ce PSD la

tête de pont de l'urbanisation progressive de la rive gauche. D'autres particuliers saluent le rééquilibrage de l'urbanisation et la création d'une nouvelle centralité urbaine.

AgriGenève et le Groupement pour le commerce agricole genevois/CCIG estiment que l'emprise sur la zone agricole est trop importante, surtout en l'absence de transports collectifs performants, un avis partagé par de nombreux particuliers. Un intervenant suggère la mise en place d'un tram-train Rive - Douvaine - Thonon avec une plateforme d'échange à la Pallanterie.

Pro Natura déplore l'accentuation de la pression anthropique sur les milieux naturels. Certains particuliers voient dans ce projet une brèche dans la préservation des sites naturels de la rive gauche, sans débat démocratique. Un intervenant demande que la détermination précise du périmètre se fasse en portant une attention particulière à la valeur paysagère du site et à la valeur des sols.

PSD02 MICA - Puplinge - Etoile-Gare

Ce PSD a provoqué de nombreuses réactions de la part d'habitants et d'associations de Puplinge.

Un grand nombre de particuliers, habitants de la commune, associations communales (Bien Vivre à Puplinge, Puplinge-Alternatives) et associations cantonales (Pro Natura) manifestent leur opposition au projet d'urbanisation des parcelles à l'est de la route de Mon-Idée, jugé incompatible avec le couloir biologique prévu antérieurement et avec les nécessités d'une liaison hydrologique entre le Foron et la Seymaz et contraire aux recommandations du projet d'agglomération qui préconise que l'urbanisation se termine à l'ouest de la route de Mon-Idée. La plupart des intervenants souhaitent que le développement futur du village de Puplinge se fasse progressivement, en conservant le caractère villageois des habitations, dans les zones prévues par le plan directeur communal. Ils adhèrent à l'idée de développements ultérieurs à l'ouest ou au sud.

L'association Bien Vivre à Puplinge et de nombreux habitants de la commune estiment que la proposition à long terme d'une extension du village vers le sud-est doit être subordonnée à la création d'une route de contournement.

Pro Natura considère que le secteur des Grands Prés doit devenir une zone de délasserment et que le développement prévu entre le Foron et le village de Puplinge n'est pas opportun, du fait de la proximité directe avec le cours d'eau; l'association préconise le maintien d'une zone tampon.

PSG, CGAS, CLE-CEST regrettent que la densité du projet MICA ait été revue à la baisse. AgriGenève juge que les impacts de la traversée du lac n'ont pas été mesurés et considère que les déclassements sur Puplinge sont plus en lien avec la France voisine qu'avec le canton.

PSD03 Gare de Chêne-Bourg - Plateau de Chêne-Bougeries

La CGI se déclare favorable au déclassement de la zone villas, en raison de la proximité de la gare CEVA, mais avec des mesures de compensation et des solutions de remplacement pour les propriétaires des villas concernées. Le PSG approuve une densité conforme à la zone urbaine, dans un secteur bien desservi par les transports collectifs et le CEVA.

PSG et CGAS soutiennent la densification de la zone villas du plateau de Chêne-Bougeries, qui compte un potentiel significatif, en demandant de ne pas concéder des IUS trop faibles dans ces lieux remarquablement desservis (CGAS). L'association Pro Ermitage s'oppose au renouvellement urbain de ce sous-périmètre, sur le plateau de Chêne-Bougeries, de part et d'autre de l'axe du tram, qu'elle juge en contradiction avec les images directrices communales. Cette position est partagée par quelques propriétaires concernés, qui estiment indispensable de conserver des quartiers de villas dans un secteur très urbanisé tout en relevant le nombre

important de PLQ en cours aux Trois-Chêne.

PSD04 CERN

Le PLR soutient le projet de rénovation et de développement des infrastructures du CERN, mais souhaite qu'il intègre du logement pour les collaborateurs du centre et leurs familles, une proposition faite également par l'USPI, l'ACPG et la CGI qui, en l'absence d'une telle mesure, se déclare opposée au contenu de la fiche.

AgriGenève, le Groupement pour le commerce agricole genevois/CCIG et un particulier jugent que les emprises sur la commune de Satigny ne sont pas justifiées. Un particulier considère qu'il faudrait plutôt densifier le site par la démolition de bâtiments obsolètes.

Pro Natura salue la prise en compte du corridor biologique entre Meyrin et le Mandement, mais s'oppose au déclassement de l'espace au nord-ouest du CERN; l'association demande aussi qu'une solution soit trouvée pour la traversée de la route de Meyrin par la faune.

PSD05 Genève-Voltaire

Ce PSD fait l'objet d'un grand nombre de remarques de la part de l'AIG, qui relève, entre autres, que les aménagements prévus par le PSD dans les secteurs exposés au bruit de l'aéroport entrent en conflit avec l'objectif d'éviter tout projet d'assainissement. L'AIG s'interroge aussi sur la coordination avec les projets de la commune de Ferney, demande que le lien soit fait avec les études planificatrices françaises et de préciser la faisabilité du prolongement du tram jusqu'à l'aéroport.

Les Verts du Grand-Saconnex s'opposent au déclassement de la zone agricole qui mite totalement la pénétrante de verdure, en contradiction avec l'objectif de limitation des emprises sur l'espace rural. Ils considèrent aussi que le nombre d'emplois envisagés est excessif. Ils relèvent que la commune du Grand-Saconnex souffre de ne pas avoir de centre, mais que le plan directeur cantonal n'offre aucune solution à cet égard. Ils se réjouissent de la création d'une voie verte, séparée de la route de Ferney, qui devrait aller jusqu'à Ferney ou au moins jusqu'au tunnel de Ferney, mais contestent le tracé du tram et la construction de la route des Nations.

Pro Natura salue la liaison biologique prévue entre Colovrex et le nord de l'aéroport, la préservation des berges du Gobé, la gestion des eaux pluviales et demande que l'on étudie le rétablissement du corridor biologique entre l'aéroport et le secteur de la Poterie. L'association signale que le projet d'extension du centre sportif intercommunal ne saurait être considéré comme un composant de l'espace de transition vert.

Pro Natura se déclare opposée à la zone industrielle de Colovrex, qui est par contre soutenue par la CGI, qui demande son intégration dans le PSD.

AgriGenève considère que l'urbanisation de la campagne Tournay supprimerait toute agriculture dans le secteur.

PSD06 Tête GVA - Casai - AIG

Englobant un vaste périmètre, ce PSD a suscité un grand nombre d'observations.

Des propriétaires de villas, des particuliers et l'association Cointrin Ouest relèvent que l'objectif de réaliser des quartiers de logements denses dans ce périmètre se heurte aux normes fédérales en matière de bruit sur 3/4 de la zone concernée. Ces intervenants craignent qu'on construise en réalité des immeubles de bureaux, sur des terrains à bas prix, aux dépens des

propriétaires de villas. Ils relèvent que les trois-quarts du quartier est situé à plus de 300m d'un arrêt de transports collectifs et que les voies d'accès sont saturées. Le déclassement de Cointrin Ouest représenterait à leur avis une baisse tant de la qualité de vie dans le secteur, que de la valeur des propriétés.

De nombreux particuliers, habitants de Vernier, s'opposent au déclassement d'une zone résidentielle de la commune situé dans un secteur exposé au bruit de l'aéroport pour y implanter des activités, alors que les nuisances sont en baisse.

La densification du secteur de l'Etang est l'objet de nombreuses remarques. La CGAS et l'association Coin de Terre estiment que la densité du projet de l'Etang, supérieure aux Avanchets et au Lignon, est trop forte; avec d'autres (association Etang sauvage, association Chemin de l'Etang, Verts Vernier), ils relèvent les problèmes d'accessibilité et ceux liés aux dépôts pétroliers.

Les Verts de Vernier estiment que la densification du quartier de l'Etang ne doit pas déboucher sur la disparition des villas des chemins de l'Etang et Philibert-de-Sauvage.

La transformation du chemin de l'Etang en voie urbaine structurante provoque des interrogations des Verts de Vernier, de l'ATE et de l'association chemin de l'Etang, qui affirment que cet axe ne devrait en aucun cas devenir une route de transit.

L'association Chemin de l'Etang se demande si la nouvelle halte RER à Châtelaine est justifiée et trouve que le PSD est très précis sur les densités mais flou sur les équipements et les espaces publics nécessaires pour créer un quartier de qualité. Elle comprend que le périmètre fasse l'objet à terme de certaines densifications, mais souhaite des solutions harmonieuses et soutenables, mises en œuvre après avoir réalisé les projets déjà approuvés et planifiés.

L'association Etang sauvage considère que les secteurs en zone industrielle à valeur foncière basse se prêteraient bien à la création d'équipements et d'un grand parc. Elle se montre satisfaite du TCMC, mais craint une saturation avec la forte augmentation du nombre d'habitants et d'emplois le long de l'axe.

Le PSG souhaite un vrai travail de concertation, nécessaire pour garantir la faisabilité et la qualité du projet.

L'AIG a formulé des observations, demandant que la fiche soit complétée sur divers points, notamment par rapport à la mobilité, à la gestion de l'énergie et aux mesures environnementales mises en place par l'aéroport et que le PSD prenne en compte le développement prévu de l'aéroport. L'AIG signale que les aménagements prévus par le PSD dans les secteurs exposés au bruit de l'aéroport entrent en conflit avec l'objectif d'éviter tout projet d'assainissement. L'institution s'interroge sur les synergies entre le Cercle de l'innovation et l'ancien projet du Rectangle d'or et demande que soient mentionnés les liens avec les études planificatrices françaises.

PSD07 Mail sud Aéroport

La CCIG et la CGI se montrent favorables à ce projet. Situé dans le secteur compris entre Cornavin et l'aéroport, il doit être prioritaire, selon la CCIG. La CGI, pour sa part, accepte le principe du déclassement des périmètres de villas inclus dans le PSD, en raison de leur situation centrale, entre aéroport et gare Cornavin, mais conditionne son soutien à la mise en place de mesures de compensation pour les propriétaires.

De nombreux habitants de Vernier jugent inadmissible de déclasser une zone résidentielle pour y construire des bureaux, sous prétexte que le périmètre est impropre à l'habitat à cause du bruit des avions, alors que le niveau de bruit est en baisse.

Les Verts du Grand-Saconnex considèrent que les développements en lien avec l'aéroport sont surdimensionnés. Ils se réjouissent de la création d'une voie verte, séparée de la route de Ferney, qui devrait aller jusqu'à Ferney ou au moins jusqu'au tunnel de Ferney.

De nombreux particuliers se déclarent opposés aux projets de déclassement prévus au sud de l'aéroport et soulignent la nécessité de préserver des poumons de verdure.

Le PSD fait l'objet de remarques de la part de l'AIG, qui demande de compléter la fiche sur divers points, notamment par rapport à la mobilité, à la gestion de l'énergie et aux mesures environnementales mises en place par l'aéroport. L'AIG se montre intéressé par la volonté de conférer une image forte au secteur aéroportuaire. Il signale néanmoins que les aménagements prévus par le PSD dans les secteurs exposés au bruit de l'aéroport entrent en conflit avec l'objectif d'éviter tout projet d'assainissement.

PSD08 Zimeysa élargie

La CGI se déclare favorable au déclassement des périmètres de villas situés en zone de valeur d'alarme aéroportuaire, avec des mesures d'accompagnement pour les propriétaires. La CGAS manifeste également son intérêt pour ce projet, qui possède un potentiel de transport ferroviaire intéressant et offre de nouvelles zones d'activités pour reloger les activités du secteur PAV.

AgriGenève, un propriétaire et des particuliers considèrent qu'il faudrait d'abord densifier les zones industrielles existantes avant d'envisager des extensions sur la zone agricole.

Pro Natura et des particuliers se montrent opposés au déclassement de l'espace agricole entre le bois de Merdisel et la Zimeysa et à l'extension urbaine au sud du PSD. Pro Natura estime que la densification prévue aux abords de la STEP entraînera la rupture du corridor biologique et que le plan directeur cantonal doit s'investir dans une démarche de limitation de développement de nouvelles industries en bordure du fleuve.

L'entreprise Rampini trouve que la zone est trop étendue et pas suffisamment homogène, qu'elle pose des problèmes de desserte par les transports collectifs; elle verrait plutôt la création d'un parc technologique et d'activités administratives, avec une route du Nant d'Avril requalifiée en avenue urbaine.

Des particuliers manifestent leur désaccord par rapport au déclassement de la Crotte-au-Loup et des quartiers de villas voisins.

PSD09 Châtelaine

Plusieurs particuliers soutiennent ce projet d'urbanisation dans un secteur proche de la ville, bien desservi par les transports collectifs mais qui ne possède peu ou pas de zones vertes, et qui ne touche pas de zones villas récentes. Un intervenant considère que la zone est trop limitée et qu'il faut l'étendre en direction de Blandonnet, tout en réduisant l'extension de la Zimeysa, avec des haltes RER situées à Blandonnet et à St-Jean, plutôt qu'à Châtelaine et une ligne de ceinture par métro automatique.

Les Verts de Vernier se montrent favorables à la densification de certains secteurs bien précis pour créer du logement (secteur du projet de l'Etang, les terrains de sport de Balaxert, le front de route sur Louis-Casaï, le triangle route de Vernier-voie ferrée-carrefour de l'Ecu, l'entrée du secteur Vernier village), mais demandent le maintien des zones villas sur les secteurs Philibert-de-Sauvage / chemin de l'Etang, Maisonneuve / Anémone et Cointrin (à l'arrière du front de route), au nom d'une nécessaire mixité sociale et urbanistique.

L'association Etang sauvage relève que la densification dépend fortement de la halte ferroviaire de Châtelaine, qui n'est pas entérinée et se demande comment justifier une densification si la halte ne se fait pas. Elle constate que la liaison intermédiaire prévue est difficile voire impossible à raccorder aux axes existants. Elle se montre satisfaite du TCMC, mais craint la saturation

avec la forte augmentation du nombre d'habitants et d'emplois prévue le long de l'axe. L'association s'interroge aussi sur les volets environnement et paysage du projet, ainsi que sur la présence d'espaces de délasserement et de parcs publics.

La CGAS et des particuliers considèrent que les citernes hypothèquent la requalification du secteur, encore plus que dans le PSD06.

Des particuliers manifestent leur opposition à la densification du quartier de l'Etang.

PSD10 Montbrillant - Sécheron

Ce PSD a recueilli peu de commentaires. Un particulier salue un bon projet, bien desservi. La CGAS soutient les options concernant le logement, mais estime que l'augmentation de capacité de la gare Cornavin ne suffira pas pour répondre aux besoins et qu'il faudrait peut-être reporter le poids principal à la Praille.

PSD11 Versoix

Des propriétaires du secteur Sous Saint-Loup se déclarent favorables à une densification progressive, raisonnable, harmonieuse, mais opposés à une urbanisation trop rapide et trop dense.

Les Verts de Versoix estiment nécessaire de préserver les caractéristiques de la commune: urbaine et agricole, lacustre et forestière, active et d'habitat et se déclarent opposés à tout projet d'extension urbaine sur la zone agricole au delà du projet "Chez Pélissier". Ils sont rejoints par AgriGenève et Pro Natura, qui refuse des déclassements de terrains qui font partie du réseau agro-environnemental Colver, soutenu par la Confédération et le canton.

Opposés à l'utilisation de la frange est du domaine d'Ecogia et à une jonction autoroutière à Sauverny, les Verts de Versoix préfèrent une densification modérée (4B) dans le secteur situé entre la voie ferrée et le canal de Versoix.

L'AIG relève que les aménagements prévus par le PSD dans les secteurs exposés au bruit de l'aéroport entrent en conflit avec l'objectif d'éviter tout projet d'assainissement.

PSD12 Satigny

Pro Natura relève des contradictions entre le PSD et le plan directeur communal: l'extension au sud-est n'est pas prévue par le plan directeur communal et la zone jouxtant le Nant d'Avril y est identifiée comme un couloir de déplacement de la faune.

AgriGenève et des particuliers trouvent que les emprises sur la zone agricole sont trop importantes et sans limites claires. Un particulier signale que la population de Satigny a demandé un moratoire du développement lors de l'élaboration du plan directeur communal.

PSD13 Bernex-Nord

Le PSD Bernex Nord est largement soutenu (CGI, Voix de gauche Confignon, CGAS), avec l'opportunité de créer un quartier mixte. La CGAS salue l'engagement de la commune qui prend ses responsabilités.

L'ASBEC et CLE-CEST émettent des réserves sur le ratio emplois-logements à Bernex-Est et demandent un étape du projet.

AgriGenève juge que l'urbanisation le long de l'axe du tram est justifiée, mais que les emprises sur la zone agricole en direction d'Aire-la-Ville est trop importante, avec des limites peu claires.

Pro Natura insiste sur la nécessité de créer une zone de délaçement, impérative vu le grand nombre de logements et d'emplois, et se déclare opposée au déclassement de la zone agricole située au nord du quartier de Cressy, liaison douce entre ce quartier et la césure verte Rhône - Aire.

La question de la césure verte fait l'objet de plusieurs remarques, qui demandent que cette structure soit préservée et renforcée, aménagée en parc rural et non en parc urbain, sans développement urbain (Voix de gauche Confignon, ASBEC, CLE-CEST).

Des inquiétudes par des particuliers et des associations sont exprimées quant à la mobilité. Le trafic automobile est considéré comme trop élevé et pas maîtrisé (CLE-CEST, particuliers). La réflexion doit être approfondie (ASBEC, CLE-CEST, particuliers); on souhaite des mesures pour assurer 66% (ASBEC), respectivement 50% (CLE-CEST) de la desserte des activités par les transports collectifs et les modes doux. L'ASBEC exprime de fortes réserves sur le barreau nord.

Des particuliers manifestent leur opposition aux densifications prévues de part et d'autre de la route de Chancy, surtout à l'ouest. D'autres considèrent que le projet est contraire à l'objectif de conserver des entités agricoles et naturelles non enclavées.

PSD14 Route de Chancy - Sur-le-Beau

Ce PSD suscite beaucoup de commentaires.

L'association Nature et patrimoine du Val d'Aire, AgriGenève, Pro Natura, des particuliers sont opposés au déclassement de la zone agricole de Sur-le-Beau. Pro Natura plaide pour le maintien d'un paysage de bocage et de vergers et la protection du corridor biologique des rives de l'Aire, considérant que ce déclassement est inacceptable quand la zone villas n'est que faiblement densifiée. Patrimoine suisse exprime de grandes réserves. Les membres de CLE-CEST se montrent partagés sur l'opportunité de ce déclassement, qui n'a pas été discuté dans le cadre de la démarche PACA Bernex Nord.

En revanche, AgriGenève se dit favorable à une densification le long de l'axe du tram, que l'association Nature et patrimoine du Val d'Aire trouve compréhensible. Un particulier demande une urbanisation plus compacte pour préserver le secteur agricole de Sur-le-Beau.

Des particuliers expriment leur désaccord vis à vis de la densification d'un quartier avec de nombreuses villas récentes, relayés par la CGI, opposée au déclassement des zones villas visées par ce PSD. Des propriétaires réservent leurs droits.

PSD15 Perly-Certoux - St-Julien

Certains propriétaires se déclarent favorables à un aménagement mixte avec des immeubles d'activités à forte valeur ajoutée et des logements. Ils souhaitent être partie prenante du processus et entendent mandater un bureau pour une étude d'aménagement.

De nombreux particuliers soutiennent une certaine densification, mais trouvent que celle qui est proposée est trop importante et trop urbaine. Ils souhaitent un projet qui respecte l'esprit de village, étalé dans le temps.

D'autres propriétaires et particuliers se montrent opposés à la densification de la zone villas et au déclassement de la zone agricole, qui entraînerait une augmentation de la population difficile à assumer pour une commune à vocation rurale, avec des problèmes de mobilité et la création

d'une cité dortoir. Ils insistent sur la préservation du cadre de vie et de l'activité agricole et maraîchère.

AgriGenève considère que l'emprise sur la zone agricole est trop importante. Patrimoine suisse exprime de grandes réserves vis à vis du déclassement du secteur situé au sud-ouest de Perly Certoux (zone agricole protégée).

Pro Natura et CLE-CEST signalent que la densification autour des villages de Perly et Bardonnex entraînera la coupure des connexions biologiques entre la Champagne et le plateau de Compesières. Pro Natura constate dans ce projet la disparition d'un corridor biologique présent dans le plan directeur actuel et considère que le secteur compris entre l'autoroute et Perly doit être maintenu en zone agricole. L'association salue le concept de gestion de l'eau; elle demande qu'on réalise un couloir biologique substantiel plutôt que d'envisager césures vertes et bleues à travers la zone agricole spéciale.

CLE-CEST est opposé à la création d'une nouvelle infrastructure routière à Perly. Un particulier suggère la réalisation d'un train-tram vers St-Julien.

PSD16 Praille - Acacias - Vernets

Ce projet fait l'objet d'un large soutien. Un particulier salue un bon projet, qui permet une meilleure utilisation des sols et ne touche ni à la zone agricole ni aux zones vertes.

La démarche collaborative mise en place est saluée (CGAS, CLE-CEST) et devrait être reprise dans les autres PSD.

Les remarques portent sur divers points.

Les Verts de Carouge demandent que le projet intègre la réalisation d'un grand parc urbain, soutenus par la CMNS, qui préconise également la création d'une trame vert-bleu et la reconnaissance des cours d'eau.

La CGAS souhaite que l'on réfléchisse à l'implantation de la nouvelle gare principale sur le site ainsi qu'à celle d'une gare routière.

L'ATE constate que certains secteurs sont mal desservis par les transports collectifs.

CLE-CEST se montre divisé sur la question des tours et la nécessité de faire table rase de l'existant, et souhaite la création d'une ligne de tram tangentielle sur la route des Jeunes.

Le RAAC demande une meilleure valorisation des espaces publics au bord de l'Arve et à la Pointe de la Jonction, un renforcement des infrastructures culturelles existantes et l'implantation de nouvelles activités culturelles.

Un particulier estime que la gare du Bachet ne tire pas tout le parti du potentiel du site et évoque l'hypothèse d'un tram-train vers St-Julien.

PSD17 St-Julien - Bardonnex - Archamps

La revalorisation de la ligne ferroviaire Bellegarde - Annemasse est bien accueillie (CLE-CEST), tout comme la réouverture de la gare d'Archamps (CGAS).

L'Association pour la sauvegarde du site d'Evordes manifeste son opposition à toute ligne ferroviaire traversant Evordes, à la construction d'une route à l'entrée du périmètre d'Evordes et d'une demi-jonction autoroutière.

AgriGenève et le Groupement pour le commerce agricole genevois/CCIG estiment que l'emprise de la zone agricole pour une zone industrielle déconnectée du territoire genevois n'est pas justifiée.

Un particulier suggère la réalisation d'un train-tram vers St-Julien.

PSD18 Veyrier - Etrembières - Pas de l'Echelle

La CGAS souhaite l'application d'indices d'utilisation du sol plus élevés pour les déclassements prévus et souhaite que l'on mène sur ce périmètre une étude test pour une certaine forme d'habitat mixte avec production maraîchère de proximité. L'organisation s'interroge sur la valorisation de la presqu'île de Vessy.

Le déclassement à plus long terme du site de Quibières suscite de nombreuses réactions. Pro Natura, AgriGenève, Patrimoine suisse, des particuliers s'y montrent très défavorables, alors que CLE-CEST est partagé. Un particulier préférerait que l'on densifie le bâti environnant. L'Association de quartier Veyrier Rasses Marais manifeste son désaccord vis à vis de la densification prévue des zones villas et d'un développement qu'elle considère exagéré aux Quibières et aux Grands Esserts.

Pro Natura demande que l'on inscrive la pénétrante forestière des bois de Veyrier en tant que pénétrante de verdure.

CLE-CEST suggère que l'on déclasse la zone villas attenante à Quibières, de l'autre côté de la route de Veyrier, pour y construire des immeubles et obtenir une densité suffisante pour justifier la mise en place de transports collectifs performants. Le groupement appelle de ses vœux la revalorisation de la ligne ferroviaire Bellegarde - Annemasse.

Pro Natura réitère son opposition au déclassement des Grands-Esserts, projet voisin de ce PSD et demande, en cas de déclassement, une compensation d'une surface équivalente dans la zone villas attenante, de l'autre côté de la route de Veyrier.

Quelques particuliers estiment que la France doit participer financièrement à ce projet.

Source des observations

Particuliers

Prises de position individuelles ou lettres types collectives, en provenance principalement des communes de Puplinge (dont 1 lettre type), Vernier (dont 3 lettres type), Thônex, Meyrin (Cointrin) (dont 1 lettre type), Onex (dont 1 lettre type).

[Autres: Lancy, Bernex, Confignon, Perly-Certoux, Pregny-Chambésy, Versoix, Chêne-Bougeries, VdG...]

Associations de quartier et associations / groupements de propriétaires

- Association de protection de la Seymaz et de ses affluents
- Groupement pour la sauvegarde du plateau de St-Georges (+ pétition de + de 400 signatures)
- Association nature et patrimoine du Val d'Aire ANPVA
- Association des Mouilles
- Association des intérêts d'Aïre - Le Lignon
- Bien Vivre à Puplinge
- Association Région Plaine de l'Aire Cherpines - Charrotons
- Groupement des habitants du chemin de l'Etang (Vernier)
- Association genevoise du Coin de Terre
- Association des intérêts de Vernier Village AIVV
- Association des habitants de la campagne Charles-Martin
- Association pour la sauvegarde de Confignon
- Pro Ermitage (Chêne-Bougeries)
- Association Etang sauvage (Vernier)
- Association Cointrin Ouest
- Association qualité de vie Bernex - Confignon ASBEC
- Association de défense des Communaux d'Ambilly et des espaces verts à Thônex ADCA
- Association des habitants de Thônex Sud
- Association Le Signal (Vernier)
- Copropriété Pierre-Odier
- Résidence Sur le Clos (Perly-Certoux)
- Association pour la sauvegarde du site de la Chapelle
- Association Vivre aux Eaux-Vives
- Association du quartier Veyrier - Rasses - Marais
- Versoix Région
- Association des propriétaires de villas et appartements du chemin François-Chavaz (Onex)
- Regio Nage
- Coopérative d'habitation des Falaises
- Association des habitants de la commune de Satigny (AHCSA)
- Association des copropriétaires du chemin de Tirelonge
- Association Chavaz Bien
- Association pour la sauvegarde du site d'Evordes

Associations cantonales et nationales

- Pic Vert
- Fédération des associations genevoises (FAGE)
- Rassemblement des artistes et acteurs culturels (RAAC)
- Communauté genevoise d'action syndicale (CGAS)
- Conseil lémanique pour l'environnement/Coordination économique et sociale transfrontalière CLE / CEST
- Rassemblement pour une politique sociale du logement (RPSL)

Partis politiques

- PLR Genève
- PLR Pregny Chambésy
- PSG
- Les Verts genevois
- Les Verts Vernier
- Les Verts Ville de Genève
- Les Verts Gd-Saconnex
- Les Verts Carouge
- Les Verts Versoix
- Voix de gauche Confignon
- Puplinge Alternatives

Milieus économiques

- Chambre genevoise immobilière (CGI)
- Fédération genevoise des métiers du bâtiment (FMB)
- Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG)
- Union des associations patronales genevoises (UAPG)
- Société suisse des entrepreneurs
- Les Recycleurs genevois
- Fédération des entreprises romandes (FER)
- Association des promoteurs constructeurs genevois (APCG)
- Union suisse des professionnels de l'immobilier (USPI)

Mobilité

- Touring club suisse (TCS)
- Automobile club suisse (ACS)
- Groupement transports et économie (GTE)
- Associations suisse des transports routiers (ASTAG)
- Pro Vélo Genève
- Actif trafic
- Association Transports et environnement (ATE)
- Coordination transports et déplacements

Nature, environnement, patrimoine

- WWF
- Pro Natura
- Patrimoine suisse Genève
- Archéologie suisse

Urbanisme et aménagement du territoire

- Association suisse pour l'aménagement national (ASPAN)
- Groupe 500m de ville en plus
- Fédération suisse des urbanistes (FSU)
- Fédération des architectes suisses (FAS)
- Fondation Braillard architectes (FBA)

Agriculture

- AgriGenève
- Bio Genève Association genevoise pour la culture biologique
- Groupement pour le commerce agricole genevois

Institutions cantonales

- Commission d'urbanisme (CU)
- Commission des monuments de la nature et des sites (CMNS)

Autres / entreprises

- ALPIQ
- Transports publics genevois (TPG)
- Gazoduc Suisse romand
- Aéroport de Genève
- CERN
- Ecole d'aviation Aéro-club Genève
- Rampini et Cie