PRAILLE ACACIAS VERNETS
Genève, Carouge et Lancy

P01

ENJEUX

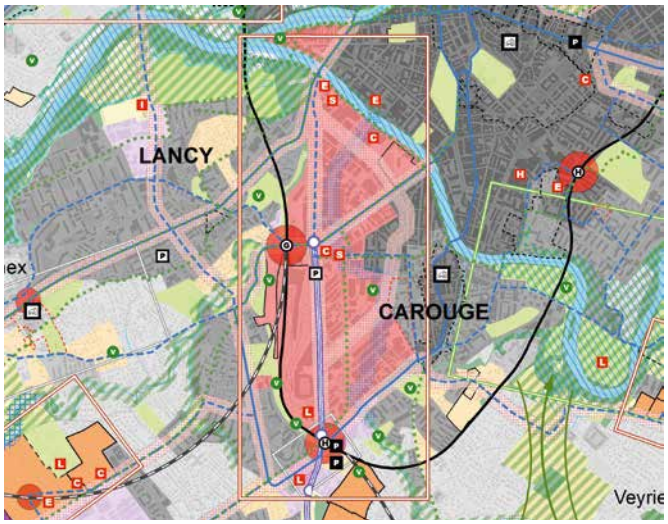
Inscrit dans un cadre paysager de qualité et bénéficiant d'une excellente desserte tant pour les transports collectifs (deux stations Léman Express, trois lignes de tram) que pour le transport individuel (autoroute), le périmètre Praille Acacias Vernets (PAV) représente une opportunité exceptionnelle de renouvellement urbain, en extension du centre urbain. L'enjeu est de construire des quartiers avec de fortes densités et des gabarits élevés, bénéficiant d'une mixité fonctionnelle et sociale équilibrée, par une mutation progressive du tissu industriel, en maintenant une partie des fonctions logistiques et en visant une capacité d'accueil très importante en logements et surfaces d'activités. La réalisation d'un réseau d'espaces publics et d'un programme d'équipements publics de proximité ou d'importance cantonale et régionale doit contribuer à la qualité urbaine et à l'attractivité du périmètre.

Potentiel total estimé en SBP : 1 264 000 m² de logements et 916 000 m² d'activités.
Planifications adoptées d'ici 2030 : 1 264 000 m² de logements et 916 000 m² d'activités.

Le potentiel correspond à un ratio de deux nouveaux logements pour un nouvel emploi visé par le projet de modification de la loi 10788 (PAV).

Le potentiel d'activités comprend les nouvelles surfaces d'activités ainsi que les surfaces démolies et reconstruites.

DESCRIPTION DU PÉRIMÈTRE



Délimité au nord-est par l'Arve, à l'ouest par le coteau de Lancy, au sud par la route de Saint-Julien et le Bachet-de-Pesay, au sud-est par les quartiers des Noirettes et des tours de Carouge, le périmètre Praille Acacias Vernets s'étend sur une superficie d'environ 230 hectares. La loi de déclassement 10788 relative au quartier Praille Acacias Vernets a créé plusieurs zones d'affectations mixtes sur une superficie d'environ 140 hectares.

Ancienne plaine marécageuse puis aire de cultures maraîchères, le site est parcouru par deux rivières aujourd'hui canalisées : l'Aire et la Drize. La zone industrielle et artisanale, créée en 1959, a évolué depuis 1990 vers une tertiarisation et une diversification : un stade, un hôtel de police, plusieurs centres commerciaux et des activités bancaires s'y sont récemment établis.

Le périmètre défini dans la loi 10788 est occupé par environ 1650 entreprises et 20 000 emplois. Ce tissu urbain, économique et social, actif et vivant, ne constituant pas une friche, l'extension de la ville dense devra dès lors se réaliser dans un processus de mutation progressive.

Une part importante du foncier est propriété des collectivités publiques. Les terrains sont occupés par des entreprises qui seront pour une part relogées sur le site et pour l'autre part déplacées dans d'autres zones industrielles.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Programmation

- Revoir la proportion entre nouveaux logements et nouveaux emplois et modifier la répartition des catégories de logements sur les terrains des collectivités publiques, par le biais d'une modification de la loi 10788 du 23 juin 2011
- Offrir ainsi un potentiel d'environ 12 400 nouveaux logements et 6200 nouveaux emplois dans le périmètre de la loi 10788 (le potentiel selon la loi 10788 actuelle est d'environ 10 500 nouveaux logements et 10 500 nouveaux emplois), auquel s'ajoutent environ 1200 logements et 20 000 emplois existants dans les bâtiments maintenus ou les surfaces démolies et reconstruites
- Mettre en œuvre les conditions relatives aux parts des différentes catégories de logement et à l'introduction de logements PPE en DDP sur les terrains des collectivités publiques

Urbanisation

Selon le principe de la fiche du PDQ PAV A1 « Relier le territoire PAV aux quartiers voisins et à l'agglomération » : articuler le développement urbain entre les secteurs qui composent le périmètre, en favorisant les liens avec les quartiers environnants, et en valorisant les franges du site et les vues sur le grand paysage.

Selon le principe de la fiche du PDQ PAV A2 « Structurer le territoire PAV par son réseau d'espaces publics, en se fondant sur la charpente paysagère » : développer et réaliser progressivement un réseau diversifié d'espaces publics et paysagers comprenant notamment le boulevard urbain, la croix de mobilité douce, l'espace public de l'Étoile et du Grand-Parc.

Selon le principe de la fiche du PDQ PAV A3 « Marquer le territoire PAV par des lieux emblématiques » : développer les trois lieux emblématiques de l'Étoile, de la Pointe-Nord et du Camembert, notamment par l'implantation de grands équipements publics et la connexion aux réseaux d'espaces publics, de transports collectifs et de mobilité douce.

Selon le principe de la fiche du PDQ PAV A4 « Développer la ville en favorisant sa diversité » :

- développer les secteurs Acacias et Grosselin, destinés prioritairement à des logements, en s'intégrant au patrimoine (structure urbaine, bâti existant), et en intégrant de nouveaux espaces et équipements publics ;
- développer le secteur de Praille-Ouest, destiné notamment à des activités mixtes, technologiques, industrielles et artisanales, en adaptant l'interface de logistique urbaine, et en assurant une transition adéquate avec les quartiers voisins.

Mobilité

Selon le principe de la fiche du PDQ PAV B1 « Assurer l'accessibilité multimodale par les portes d'entrée et les réseaux structurants » :

- concentrer le trafic sur le réseau primaire et assurer l'accessibilité des quartiers PAV en transports individuels motorisés par un concept de poches, afin de préserver leur cœur des nuisances sonores et de la pollution de l'air ;
- desservir les quartiers PAV en transports collectifs à partir de quatre interfaces : rond-point de la Jonction, rondeau de Carouge, gare de Lancy-Pont-Rouge et halte de Lancy-Bachet, et renforcer les transports collectifs notamment sur le boulevard urbain Dussaud-Vibert et entre l'Étoile et Carouge par l'avenue de la Praille ;
- développer et hiérarchiser un réseau de mobilité douce permettant de relier les quartiers et les stations de Lancy-Pont-Rouge et de Lancy-Bachet, comprenant notamment la croix

de mobilité douce axes est-ouest et nord-sud, la promenade des Crêtes, la voie verte d'agglomération et les passerelles de la Praille, de la Gravière et des Bains.

Selon le principe de la fiche du PDQ PAV B2 « Organiser le réseau routier dans une logique multimodale en accompagnant le processus de mutation » :
- réorganiser et fluidifier la circulation routière en respectant les ordonnances fédérales sur la protection contre le bruit (OPB) et de l'air (OPair) ;
- concevoir et réaliser progressivement le réseau routier, de sorte à garantir le fonctionnement du réseau primaire, à décliner le concept d'accessibilité des quartiers par poches, à garantir la vitesse commerciale des transports collectifs, et à permettre la réappropriation des rues par les usagers de la mobilité douce ;
- réaliser plusieurs liaisons et carrefours supplémentaires, essentiellement sur la route des Jeunes et sur quelques nouveaux tronçons de rue, afin d'améliorer les possibilités de desserte interne et de mieux exploiter le réseau routier existant.

Selon le principe de la fiche du PDQ PAV B3 « Intégrer un concept de stationnement en adéquation avec les objectifs d'exemplarité environnementale » :
- organiser le stationnement pour limiter la génération de trafic en transports individuels motorisés et favoriser le report modal ;
- développer le concept de parkings centralisés et contrôler l'offre de stationnement, ainsi que son évolution.

Environnement / Paysage

Selon le principe de la fiche du PDQ PAV C1 « Contribuer à la santé et à la qualité du cadre de vie urbain et paysager de la population » :
- limiter les émissions à la source et protéger la population des pollutions résiduelles (ambiances et nuisances sonores, qualité de l'air, sites pollués) ;
- favoriser la nature en ville et la biodiversité dans les espaces publics et privés.

Selon le principe de la fiche du PDQ PAV C2 « Préserver les personnes et les biens des risques naturels et technologiques » :
- réaliser une remise à ciel ouvert de l'Aire et de la Drize, en cohérence avec le réseau des espaces publics et paysagers, afin de pallier aux risques d'inondations et de conférer une identité aux espaces publics ;
- réduire l'exposition des personnes et des biens aux risques technologiques, en coordination avec la programmation et la conception des quartiers.

Selon le principe de la fiche du PDQ PAV C3 « Décliner les principes de la société à 2000 W dans le projet PAV » :
- valoriser les opportunités énergétiques et développer les énergies renouvelables (notamment à travers le réseau GeniLac® et CAD rive gauche), afin de tendre vers des quartiers avec un bilan énergétique positif ;
- viser la réalisation d'un projet pilote de géothermie, en lien avec le projet GEothermie 2020.

Selon le principe de la fiche du PDQ PAV C4 « Gérer durablement les ressources locales » :
- préserver et favoriser le développement de la biodiversité, par le maintien des surfaces forestières, le développement de l'arborisation et le maintien de surfaces de sol en pleine terre ;
- privilégier une gestion des eaux pluviales proche du cycle de l'eau, en coordination avec la remise à ciel ouvert des cours d'eau et les eaux souterraines ;
- créer un ou plusieurs sites pour le stockage provisoire et le traitement des matériaux d'excavation et des déchets de chantier issus de la mutation urbaine du périmètre et mettre en place une gestion des matériaux d'excavation optimale ;
- regrouper les entreprises de collecte, tri et traitement des matériaux et déchets, si possible dans une zone placée à proximité des axes bruyants et reliée au rail ;
- établir des préconisations pour une gestion durable des matériaux d'excavation et inciter les maîtres d'ouvrage à utiliser des matériaux recyclés ;
- réduire l'exposition des personnes et des biens aux risques technologiques, en coordination avec la programmation et la conception des quartiers.

À PRENDRE EN COMPTE

Aspects fonciers : la mutation des quartiers ne pourra se faire qu'à travers une démarche considérant les acteurs fonciers et les entreprises en place, dont les activités sont appelées à évoluer et à se relocaliser à l'intérieur ou à l'extérieur du périmètre PAV.

Aspects financiers : les plans financiers des opérations devront intégrer les impenses liées à la libération du foncier. La planification et la réalisation des espaces, infrastructures et équipements publics devront prendre en compte les modalités de financement selon le principe de domanialité, ainsi que la nature et l'importance de l'ouvrage.

Phasage du développement urbain : le processus de mutation des quartiers sur une durée de plusieurs dizaines d'années devra tenir compte d'un phasage coordonné des opérations immobilières et de la réalisation des infrastructures et équipements publics, ainsi que de la situation foncière et des intentions des acteurs et entreprises concernées.

Collaboration avec les trois communes concernées par le périmètre : Genève, Carouge et Lancy.

MISE EN ŒUVRE

Développement des projets

Le plan directeur de quartier (PDQ) PAV a été adopté par les Conseils municipaux de Genève, Carouge et Lancy, puis approuvé par le Conseil d'Etat le 1er avril 2015. Il constitue un document de référence cohérent et définit une stratégie de mise en œuvre. Afin d'assurer sa dimension dynamique et évolutive, il peut être révisé lorsque les circonstances sont modifiées, que de nouvelles tâches se présentent, ou qu'il est possible de trouver une meilleure solution d'ensemble aux problèmes de l'aménagement.

Le développement des projets urbains doit se poursuivre aux échelles pré-opérationnelle et opérationnelle adéquates, en vue notamment de l'élaboration des plans localisés de quartier (PLQ) PAV, tout en assurant une cohérence à l'échelle de l'ensemble du périmètre PAV. Les périmètres des PLQ PAV restent à déterminer, en tenant compte notamment de la cohérence d'aménagement, de la configuration des infrastructures et espaces publics existants et futurs, de la programmation et de la répartition des droits à bâtir, des aspects fonciers et du jeu des acteurs en présence.

Démarche

La démarche générale du projet PAV se base sur les principes suivants :

- continuité du processus de projet urbain à travers les différents outils de planification et de projet ;
- approche interdisciplinaire et avancement en parallèle du projet urbain et des conditions opérationnelles ;
- prise en compte par le projet urbain du processus de mutation progressive des quartiers ;
- mise au point et suivi d'outils adaptés et dialogue avec les acteurs concernés.

Une démarche de projet est progressivement mise en place sur les secteurs définis suivants : l'Étoile, Acacias, Pointe-Nord, les Vernets, Praille-Ouest, Grand-Parc, Grosselin, Camembert.

Concernant la programmation, le Conseil d'Etat a considéré qu'il est nécessaire de revoir la proportion entre nouveaux logements et nouveaux emplois, à la lumière des importants besoins en logements du canton, et de modifier la répartition des catégories de logements sur les terrains des collectivités publiques, de manière à améliorer le plan financier et la mixité sociale de l'ensemble du projet PAV. Le projet de loi modifiant la loi 10788 adoptée le 23 juin 2011 est en cours de procédure.

Concernant la stratégie foncière active et coordonnée, le Conseil d'Etat a confirmé sa volonté de mettre en place une Fondation PAV dans le but de faciliter les opérations, notamment foncières et/ou immobilières, nécessaires à la réalisation du projet PAV.

Actions à mener

À l'échelle du périmètre PAV

Programmation :

- projet et procédure de modification de la loi 10788
- mise en place d'un monitoring des densités et des affectations

Infrastructures et équipements publics :

- concept d'organisation et de modélisation des réseaux de transports
- étude de faisabilité de la remise à ciel ouvert des rivières
- planification générale des mesures du projet d'agglomération et des autres infrastructures et espaces publics
- programmation des équipements publics de proximité et d'importance cantonale et régionale

Aspects fonciers et financiers :

- démarche en vue de la création d'une Fondation PAV
- définition des modalités foncières et mise en place d'une stratégie foncière active et coordonnée
- élaboration d'une stratégie et d'un plan de phasage du développement urbain
- suivi et vérifications des données financières du projet

À l'échelle des secteurs et sous-secteurs

Projets urbains :

- projets urbains et élaboration des PLQ PAV, en particulier les Vernets, l'Étoile 1, Acacias 1, Grosselin 1
- études de programmation et/ou de faisabilité : Praille-Ouest, Pointe-Nord, Grand-Parc / logistique urbaine, Camembert
- réalisation du projet de la Marbrerie

Espaces publics :

- études d'aménagement et concepts paysagers, dans le cadre des projets urbains ou pour des ouvrages spécifiques : Grand-Parc, remise à ciel ouvert des cours d'eau
- réalisation du projet de la promenade des Crêtes, parties 1 et 2
- mesures du projet d'agglomération : boulevard urbain, croix de mobilité douce est-ouest, passage de la route du Grand-Lancy, prolongement du passage inférieur de l'Étoile, passerelle de la Praille

Mobilité et environnement :

- concepts de mobilité et d'environnement dans le cadre des projets urbains, et élaboration des études d'impact sur l'environnement et des concepts énergétiques territoriaux
- études thématiques relatives notamment aux nuisances sonores, aux risques technologiques et à la gestion des ressources

AUTRES INDICATIONS

Planifications cadres

- Projet de loi modifiant la loi relative à l'aménagement du quartier « Praille-Acacias-Vernets » (10788), 2016
- Projet de loi relative à la création d'une Fondation PAV, 2016
- Plan directeur de quartier (PDQ) PAV, 2015
- Convention cadre de collaboration concernant les modalités d'élaboration, de réalisation, de financement et d'entretien des espaces, infrastructures et équipements publics, 2014
- Évaluation environnementale stratégique PDQ PAV, CSD Ingénieurs, 2013
- Concept énergétique territorial PDQ PAV, CSD Ingénieurs, 2013
- Plan directeur communal de la Ville de Genève, 2009
- Plan directeur communal de Carouge, 2009
- Plan directeur communal de Lancy, 2009
- Masterplan Praille Acacias Vernets, Ernst, Niklaus & Fausch, 2007

Projets liés

- Réalisation et mise en service du RER Léman Express
- Réalisation des espaces publics de la gare de Lancy-Pont-Rouge et de la halte de Lancy-Bachet
- Réalisation du projet Pont-Rouge (PLQ 29583)
- Projet du quartier de l'Adret (PLQ 29584)
- Projet de la voie verte d'agglomération
- Parc des sports, en lien avec la programmation des équipements publics
- Mesures d'amélioration de la vitesse commerciale du tramway sur la route des Acacias
- Mesures d'amélioration de la vitesse commerciale du tramway sur la route de Saint-Julien
- Projets d'assainissement du bruit routier et ferroviaire
- Projet GEothermie 2020 dans le périmètre PAV

Études directrices

- Étude de faisabilité de la remise à ciel ouvert des rivières, CERA, 2016
- Image directrice Praille Ouest, Urbaplan 2016
- Image directrice Grosselin, synthèse, Diener & Diener, 2014
- Image directrice Acacias, synthèse, LMLV, 2014
- Plan guide pour la gestion des eaux pluviales, Atelier LD, 2013
- Étude pour la requalification des infrastructures ferroviaires du secteur Praille (volets 1 et 2), Ernst Basler + Partner, 2012-2013
- Étude pour les espaces publics et la mobilité du quartier PAV, AWP, HHF et CITEC, 2012
- Concept multimodal et prédimensionnement du réseau routier, CITEC, 2012
- PACA Genève / Bernex / St-Julien. Rapport final du plan de synthèse, PAFVG, 2011
- Étude de transports de marchandises et logistique urbaine à l'échelle de l'agglomération, volet 1, PAFVG, cahier n° 16.1, CRFG, septembre 2010
- Secteur Praille-Acacias-Vernets : étude historique et patrimoniale, DCTI (OPS), 2006

CHERPINES
Confignon, Plan-les-Ouates

P02

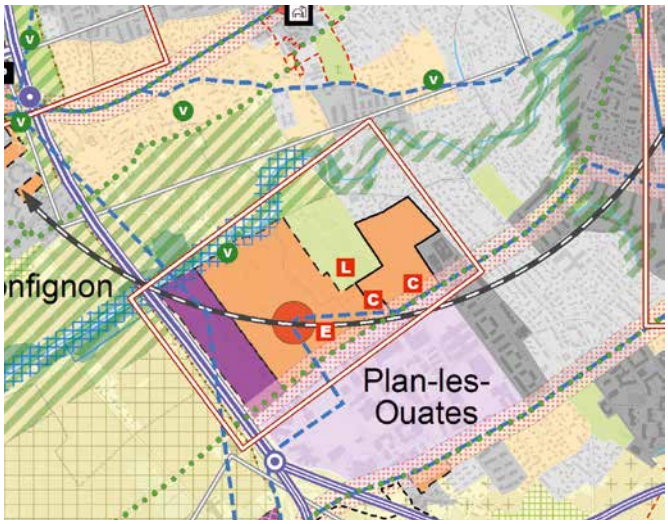
ENJEUX

Situé en deuxième couronne urbaine en continuité de secteurs déjà urbanisés et bénéficiant d'une desserte en transport public renforcée par l'arrivée du futur tramway Genève – PAV – Saint-Julien-en-Genevois (implantation de deux stations), le périmètre des Cherpines offre l'opportunité de créer un quartier mixte (capacité en logements et en surfaces d'activités) et durable sur un site propice à l'urbanisation.

Structuré autour d'une place centrale, support d'intensité urbaine (commerces, services, station de tramway, arrêt de bus, vélostation, équipements publics et culturels), la trame des Cherpines respecte l'héritage parcellaire agricole de la plaine de l'Aire (organisation en damiers) et ouvre des perspectives visuelles sur le grand paysage. Avec la présence d'équipements publics majeurs, de logements de qualité à proximité de la campagne, de cheminements doux et d'une liaison TC structurante, les Cherpines offrent les qualités d'un quartier durable.

Potentiel total estimé en SBP : 422 000 m² de logements – 160 000 m² d'activités.
Planifications adoptées d'ici 2030 : 422 000 m² de logements – 160 000 m² d'activités.

DESCRIPTION DU PÉRIMÈTRE



Le périmètre du PDQ Les Cherpines, d'une surface d'environ 67 hectares (périmètre de la MZ d'environ 58 ha, augmenté de la zone sportive préexistante d'environ 9 ha), est délimité au sud par la route de Base (quartier du Vélodrome et de la zone industrielle de Plan-les-Ouates : ZIPLO), à l'ouest par l'autoroute de contournement A1, au nord par le cours de l'Aire et à l'est par le quartier de villas des Verjus.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Urbanisation

- Offrir une capacité d'accueil élevée pour des logements et des activités intégrés dans un cadre urbain et paysager
- Respecter la trame orthogonale issue de l'histoire agricole de la plaine de l'Aire : structure en damier pour l'organisation du bâti et le maillage des voies
- Préserver et aménager un grand espace dédié aux activités sportives, un « parc des sports », au centre du quartier
- Conforter la pénétrante de verdure autour de l'Aire (Jardins de l'Aire)
- Offrir un espace d'intensité urbaine au centre du quartier (place des Cherpines)
- Intégrer la zone industrielle et artisanale dans le concept général d'urbanisation
- Organiser les transitions paysagères avec l'environnement immédiat, notamment avec le quartier des Verjus et les bords de l'Aire

Mobilité

- Inciter l'utilisation des modes de déplacement doux (piétons et cyclistes) par le biais d'aménagements et de la mise à disposition de services spécifiques et d'équipements confortables et sécuritaires
- Réaliser une interface transport public au cœur du quartier
- Intégrer un concept de stationnement en adéquation avec celui de quartier durable
- Requalifier la route de Base en boulevard urbain, intégrant un concept paysager tout en assurant la fonction de desserte et d'accès aux quartiers existants et futurs
- Permettre l'approvisionnement du quartier en limitant au maximum les nuisances
- Œuvrer à la définition de compléments d'offres en transports publics efficaces, tels que le transport par câble et l'extension du réseau ferroviaire Léman Express

Environnement / Paysage

- Mettre en œuvre un concept énergétique durable
- Promouvoir une gestion durable des eaux
- Protéger et valoriser les sols, gérer durablement les matériaux d'excavation et les déchets
- Garantir la fonction « nature et paysage » et valoriser les espaces ouverts
- Réduire l'exposition des personnes et des biens aux risques technologiques, en coordination avec la programmation et la conception des quartiers

À PRENDRE EN COMPTE

Agriculture : relocalisation des exploitants agricoles et valorisation des matériaux terreux (bonnes terres agricoles) dans le cadre de potentielles améliorations agricoles à l'extérieur du périmètre à l'échelle cantonale, pour favoriser une production alimentaire de proximité.

Aspects fonciers : morcellement de terrains principalement en mains privées.

Mobilité : renforcement de l'offre de mobilité suite à la densification planifiée.

Voirie : faisabilité des aménagements routiers nécessaires pour assurer l'accessibilité aux Cherpines et quartiers alentours.

Bruit : mesures de protection et constructives le long de la route de Base et à l'intérieur des quartiers, en conformité avec les résultats de l'étude acoustique.

Risques d'accidents majeurs : présence d'une industrie et de l'autoroute assujetties à l'OPAM.

Environnement : distance de 70 m environ entre l'Aire et les nouvelles constructions.

Paysage : valorisation des vues sur le Jura et le Salève.

Énergie : concept énergétique territorial. Mettre en œuvre une stratégie énergétique durable, valorisant les rejets thermiques de la ZIPLO et permettant de connecter, à l'avenir, le quartier au réseau structurant CAD rive gauche.

Nature : connexion à la césure verte entre l'Aire et le Rhône au nord-ouest du quartier.

Équipements : centre sportif et culturel (à l'étude : centre 4 raquettes, piscine, patinoire, halle de cirque, salle de musique) dans le prolongement du parc sportif existant ; espace socio-culturel polyvalent (« La Ruche ») ; espaces de création pour artistes ; école de culture générale Ella Maillart.

MISE EN ŒUVRE

Développement des projets

Le plan directeur de quartier (PDQ) Les Cherpines a été adopté par les Conseils municipaux de Confignon et Plan-les-Ouates, puis approuvé par le Conseil d'Etat le 2 octobre 2013. Il donne le cadre de la mise en œuvre des projets urbains.

Le premier plan localisé de quartier (PLQ) « Le Rolliet » sur l'étape 1, intégrant 10% de densification par rapport au potentiel initial, a été adopté par le Conseil d'Etat en 2018.

Un PLQ portant sur l'ensemble du périmètre de l'étape 2 est également en cours d'élaboration, traduisant l'optimisation de la densité. Son adoption est prévue en 2019. Les impacts sur le concept de mobilité multimodale et les équipements ont été vérifiés.

Piloté par l'Etat, les communes de Confignon et de Plan-les-Ouates et la FTI, le plan directeur de zone industrielle et artisanale (PDZIA) ÉcoParc des Cherpines sur l'étape 1 a été adopté en 2018. Les partenaires entendent développer un « écoParc industriel », visant une performance économique, environnementale et sociétale accrue. Le développement de ce concept mise notamment sur une gouvernance plus participative des entreprises dans le développement et la gestion du périmètre et sur des principes de mutualisation, de synergies entre entreprises, de performance énergétique, de maîtrise de l'impact du bâti dans l'environnement et le paysage.

Les premières opérations devant être livrées à partir de 2021, en coordination avec la mise en service du tramway Genève – PAV – Saint-Julien-en-Genevois (étape 1 jusqu'à la ZIPLO) envisagée fin 2021.

Démarche

La démarche générale du grand projet (GP) Cherpines se base sur les principes suivants :

- poursuite de la démarche GP (fiche A17), pilotée conjointement par l'Etat, les communes de Confignon et Plan-les-Ouates, et la FTI pour la partie en ZDIA ;
- association des porteurs de projet au développement du périmètre lors de la phase de mise en œuvre. Les processus de concertation sont par ailleurs confortés lors du passage en phase de planification impérative (PLQ / PDZIA).

Actions à mener

Projets urbains : établissement du plan localisé de quartier (PLQ) d'ensemble sur l'étape 2 des Cherpines, puis établissement des PLQ de détail à l'échelle d'une ou plusieurs pièces urbaines.

Espaces publics : projets des aménagements extérieurs des PLQ, en coordination avec les communes et les porteurs de projets.

Aspects foncier et financier :

- définition d'une stratégie foncière coordonnée, notamment pour la relocalisation des entreprises ;
- élaboration d'un plan de phasage du développement urbain ;
- suivi et vérifications des données financières du projet.

Environnement :
- approfondissement du concept d'environnement, dans le cadre des projets urbains, et élaboration des études d'impact sur l'environnement et des concepts énergétiques territoriaux en lien avec les PLQ ;
- étude de valorisation et réutilisation des sols agricoles fertiles dans le cadre d'améliorations foncières agricoles à l'échelle cantonale ;
- mise en œuvre et coordination des mesures (urbanisation, mobilité, environnement et paysage) inscrites dans les différentes générations du projet d'agglomération.

AUTRES INDICATIONS

Planifications cadres

- PDQ Cherpines – 2013
- MZ 29711, adoption par le Grand Conseil, 2010
- Plan directeur communal de Plan-les-Ouates, 2009
- Plan directeur communal de Confignon, 2006

Projets liés

- Tramway Genève – PAV – Saint-Julien-en-Genevois (en prolongement de la ligne 15)
- Renaturation de l'Aire

Études directrices

- Projet d'agglomération du Grand Genève de première, deuxième et troisième génération (en cours)
- Plan guide Cherpines – 2014 ; mise à jour 2017
- Tramway Genève – PAV – Saint-Julien-en-Genevois, étude préliminaire d'insertion urbaine et espaces publics, février 2012
- PACA Genève / Bernex / Saint-Julien. Rapport final du plan de synthèse, 2011
- Image directrice de la ZAS
- Renaturation du cours d'eau de l'Aire (projet d'ensemble, étapes de réalisation et mises en œuvre)

GRANDS ESSERTS
Veyrier

P03

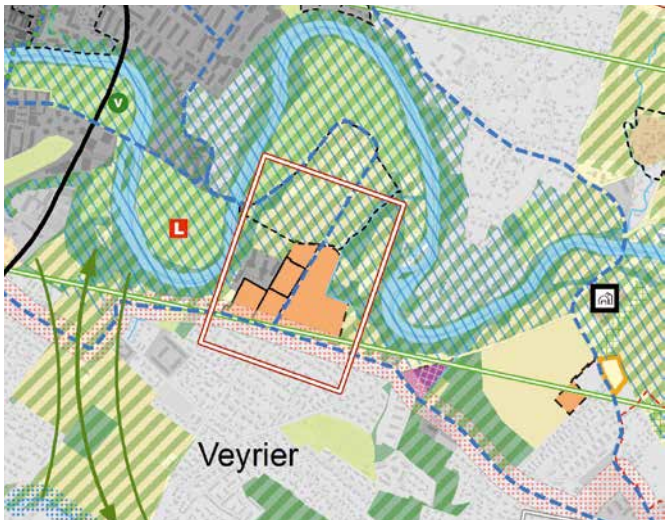
ENJEUX

Située à proximité de Genève et de Carouge, ainsi que des futures gares du réseau ferroviaire Léman Express de Lancy-Bachet et de Genève-Champel, l'extension urbaine du plateau de Vessy, au lieu-dit les Grands Esserts, est inscrite depuis 2001 au Plan directeur cantonal 2015. Ce site de 11,5 ha permet la création d'un nouveau quartier destiné prioritairement aux logements et intégrant les activités commerciales, les services et les équipements nécessaires aux besoins du quartier et complémentaires à ceux de la commune de Veyrier.

Organisé autour d'un réseau de mobilité adapté et bénéficiant d'un traitement particulier des espaces publics, cheminements piétons et aires de délassement, le grand projet (GP) des Grands Esserts offre les conditions d'une bonne intégration sociale et d'une appropriation du quartier par les nouveaux habitants.

Potentiel total estimé en SBP : 120 000 m² de logements – 7300 m² d'activités.
Planifications adoptées d'ici 2030 : 120 000 m² de logements – 7300 m² d'activités.

DESCRIPTION DU PÉRIMÈTRE



Le périmètre du GP des Grands Esserts est délimité au nord par celui de la protection des rives de l'Arve et le hameau de Vessy, à l'est par la lisière forestière longeant l'Arve, à l'ouest par les immeubles collectifs et l'établissement médico-social de Vessy et au sud par un quartier de villas.

Situé en surplomb de la boucle de l'Arve en bordure de la pénétrante de verdure de l'Arve, le site des Grands Esserts bénéficie d'un cadre paysager exceptionnel. Deux voies traversent ce plateau : le chemin des Beaux-Champs et la route de Vessy, qui débouchent sur la route de Veyrier.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Urbanisation

- Offrir une capacité élevée en logements abordables (25% de LUP, 25% de logements subventionnés)
- Assurer une mixité programmatique : logements, activités, services, commerces de proximité, équipements publics
- Développer une urbanisation compacte, avec une densité moyenne à forte
- Structurer le nouveau quartier autour d'une place principale et aménager des espaces publics de qualité
- Assurer un cadre de vie de qualité et l'insertion dans le tissu bâti et naturel existant

Mobilité

- Améliorer la desserte en transports collectifs en déployant deux lignes de bus à fréquence urbaine sur l'axe entre Carouge et le village de Veyrier, ainsi qu'en direction de Champel
- Aménager la route de Veyrier pour permettre l'absorption du trafic généré par le nouveau quartier et limiter les nuisances pour la zone 5
- Favoriser la mobilité douce en créant des parcours cyclistes et piétons attractifs et connectés avec le centre de Genève d'une part, avec Veyrier d'autre part
- Développer les services et commerces de proximité selon les principes de la « ville des courtes distances »

Environnement / Paysage

- Valoriser le paysage et le patrimoine naturel et écologique du site
- Préserver les milieux naturels et favoriser la biodiversité
- Proposer un traitement des limites entre le projet et les espaces paysagers avoisinants
- Gérer en amont la problématique des nuisances sonores routières
- Protéger et valoriser les sols, gérer durablement les matériaux d'excavation et les déchets

À PRENDRE EN COMPTE

Les documents et rapports résultant des études de maîtrise d'œuvre urbaine (MOEU) menées de 2012 à 2014, concernant l'urbanisme, la mobilité et l'environnement.

Bruit : le projet d'assainissement de la route de Veyrier.

Énergie : le concept énergétique territorial et ses avenants.

Environnement : les mesures de protection de l'environnement listées dans le rapport Environnement de la MOEU et les notices d'impact sur l'environnement des PLQ adoptés ou en cours de procédure.

MISE EN ŒUVRE

Développement des projets

- Étape 1 : environ 40 000 m² de SBP logements et 5500 m² de SBP activités, trois PLQ en cours de procédure, livraison prévue en 2021
- Étapes suivantes : environ 80 000 m² de SBP logements, 1800 m² de SBP activités et un équipement public

Démarche

La démarche générale du GP Grands Esserts se base sur les principes suivants :

- depuis novembre 2012, le canton, en étroite collaboration avec la commune de Veyrier, la caisse de prévoyance de l'Etat de Genève (CPEG) et la fondation immobilière de la ville de Veyrier (FIV), a conduit une démarche de projet de type GP (fiche A17) visant à assurer un développement qualitatif du quartier. Cette démarche a permis de définir une image

directrice, d'affiner le programme, d'intégrer les thématiques connexes à l'urbanisation (mobilité, environnement, financement) et d'engager plusieurs PLQ ;
- la conduite stratégique est assurée par un comité de pilotage spécifique canton – Ville de Veyrier qui valide toutes les étapes du projet. La conduite technique du projet est assurée par une direction de projet, composée des services de l'Etat, de la CPEG, de la FIV et des services communaux, qui anime le processus, organise la concertation, assure la coordination des études et soumet au COPIL les décisions à prendre pour le bon avancement du projet ;
- une maîtrise d'œuvre urbaine apporte la palette des compétences nécessaires au développement du quartier (urbanisme, paysage, mobilité, environnement, plan financier, etc.) ;
- une maîtrise d'usage à travers un processus de concertation permet aux acteurs du territoire (associations, organisations, habitants) de faire connaître leurs attentes aux autorités compétentes.

Actions à mener

- Élaboration du PLQ pour les étapes suivantes
- Élaboration des projets architecturaux de l'étape 1
- Élaboration des projets pour le réaménagement des routes de Veyrier et de Vessy en lien avec le quartier (BHNS Veyrier)
- Organisation d'un concours d'urbanisme pour l'aménagement des espaces publics du quartier
- Mise en œuvre et coordination des mesures (urbanisation, mobilité, environnement et paysage) inscrites dans les différentes générations du projet d'agglomération

AUTRES INDICATIONS

Planifications cadres

- MZ 29738, adoptée par le Grand Conseil le 14 septembre 2012
- Plan directeur communal de Veyrier, 2007
- Plan de site n° 29720B – 542 : hameau de Vessy

Projets liés

- Études d'avant-projet pour les infrastructures routières Genève Sud, 2015-2016
- BHNS Veyrier : études d'avant-projet pour l'insertion des 2 lignes de bus

Études directrices

- Projet d'agglomération du Grand Genève de première, deuxième et troisième génération (en cours)
- Plan guide Grands Esserts – 2014
- Masterplan et stratégie de mise en œuvre couronne villageoise de Veyrier, 2012 et 2014
- PACA Genève / Annemasse / Salève. Rapport final du plan de synthèse, 2011

BERNEX
Bernex

P04

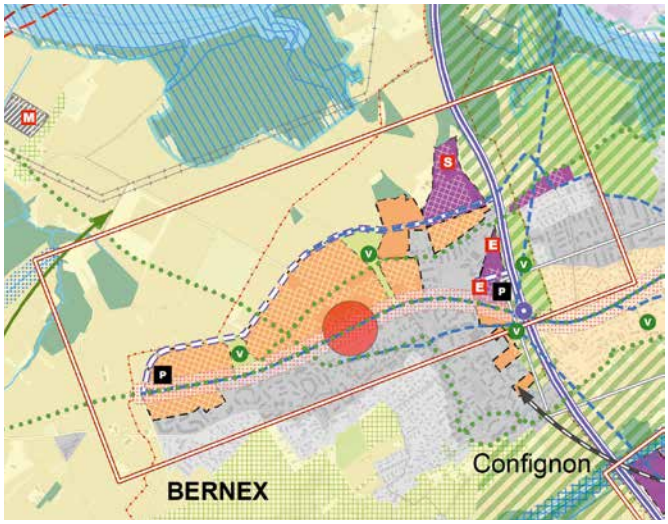
ENJEUX

Avec le prolongement du tramway Cornavin – Onex – Bernex, ce vaste périmètre situé au nord du village de Bernex, constitue une opportunité majeure pour un nouveau quartier urbain dense.

Disposant d'une surface disponible importante, situé en continuité de l'urbanisation existante, ce site est propice à la création d'un quartier mixte (capacité d'accueil en logements et en surfaces d'activités intégrant des services et des équipements d'agglomération) à forte valeur ajoutée. Avec une desserte en transports publics renforcée et un potentiel de développement compact et dense, Bernex dispose des caractéristiques pour atteindre la taille critique lui permettant d'assurer son rôle futur de centre régional.

Potentiel total estimé en SBP : 570 000 m² de logements – 285 000 m² d'activités.
Planifications adoptées d'ici 2030 : 570 000 m² de logements – 285 000 m² d'activités.

DESCRIPTION DU PÉRIMÈTRE



Situé pour l'essentiel en zone agricole, le périmètre final présente une superficie totale d'environ 120 ha (parcs et césure verte compris).

Le projet est traversé à l'est par la bretelle autoroutière qui permet un raccordement direct sur le contournement de Genève. Le secteur de Bernex-Est, potentiel de développement identifié par le précédent plan directeur cantonal, constitue le cœur de la première étape du projet avec celui de Vailly-Sud situé au terminus du tramway.

Au nord, et pour une faible partie à l'ouest du périmètre, se situent des gisements de graviers destinés à être exploités selon un phasage à coordonner avec l'urbanisation.

Au sud, la requalification de la route de Chancy (actuel contournement à fort trafic) en boulevard urbain (prolongement du TCOB), permet de créer une connexion entre les extensions urbaines au nord de Bernex et le village existant au sud.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Urbanisation

- Offrir une capacité élevée en logements (dont au moins 50% de logements d'utilité publique, subventionnés ou coopératifs), en surfaces d'activités et en équipements de niveau régional
- Développer une urbanisation compacte, dense et économe en sol
- Produire des formes urbaines diversifiées en veillant à l'articulation avec le tissu existant
- Accueillir une part des activités et des équipements publics dans les centralités (situées aux interfaces avec le tramway sur la route de Chancy et en relation avec les tissus historiques de Bernex)
- Requalifier la route de Chancy (entre la croisée de Confignon et le giratoire de Laconnex) en boulevard urbain
- Structurer le développement de Bernex autour d'un maillage hiérarchisé d'espaces publics urbains et verts, accueillant des équipements de proximité ou d'agglomération, en continuité avec les réseaux existants et futurs

Mobilité

- Proposer une alternative performante aux transports individuels motorisés grâce au renforcement du réseau de transports collectifs, dont le prolongement du tramway à Vailly constitue l'épine dorsale, mais aussi par le biais de rabattements directs en bus sur le réseau ferroviaire Léman Express
- Inciter l'utilisation des modes de déplacements doux (piétons et cyclistes) en connectant le réseau de mobilité douce aux arrêts des transports publics, au village de Bernex, au quartier de Cressy et à la voie verte d'agglomération et favoriser les connexions nord-sud entre les extensions de Bernex-Nord et le village de Bernex, grâce à des aménagements confortables et sécuritaires
- Réaliser une nouvelle route cantonale connectée à la bretelle autoroutière, qui assure l'accessibilité et la desserte locale des nouveaux quartiers et favorise le report du trafic de transit en dehors des zones habitées et de la route de Chancy, pour assurer un fonctionnement optimal du tramway. Cette route sera structurée en boulevard urbain paysager, dialoguant avec le futur tissu bâti, les espaces publics et la trame paysagère des quartiers
- Œuvrer à la définition de compléments d'offres en transports publics efficaces, tels que le transport par câble et l'extension du réseau ferroviaire Léman Express
- Favoriser des solutions de stationnement centralisé pour les habitants (silos par exemple), en lien avec les entrées aux quartiers, où la mobilité douce est priorisée
- Encourager le transfert modal grâce à la réalisation de deux parkings relais, l'un au futur terminus du tramway à Vailly et l'autre à l'interface de l'autoroute et du tramway aux Susettes

Environnement / Paysage

- Veiller au maintien de la connexion biologique entre les bois de Saint-Victor et de Châtillon ainsi que de la connexion entre les espaces ouverts de la plaine de Bernex-Nord et la Champagne
- Assurer une gestion coordonnée du voisinage avec les jardins familiaux, les gravières et la décharge de Châtillon (phasage)
- Développer un travail sur l'intégration urbaine au sein de la campagne, structuré autour du réseau de mobilité douce avec des promenades paysagères et des césures vertes où s'articuleront espaces de détente et rapport au grand paysage
- Développer des connexions biologiques et paysagères par le biais d'une gestion de l'eau à ciel ouvert
- Intégrer dans le maillage des espaces verts la future voie verte et le parc sur la césure verte reliant le parc des Evaux à la pénétrante de verdure de l'Aire, avec des ouvertures paysagères sur l'espace agricole
- Étudier l'intégration de plantages dans les quartiers : investiguer les notions de jardins partagés et tester des potentiels d'agriculture urbaine, en compensation aux surfaces agricoles prélevées
- Assurer la coordination du projet avec les contraintes OPAM, notamment au niveau du futur boulevard des Abarois et de la bretelle autoroutière
- Étudier la possibilité de dévier l'oléoduc pour éviter de fortes contraintes OPAM au niveau du processus d'urbanisation
- Gérer la problématique des nuisances sonores liées aux voiries dans le cadre de l'élaboration des projets, notamment au regard de la nouvelle route cantonale et de la route de Chancy

- Évaluer la possibilité de valoriser les creuses liées aux gravières pour des infrastructures souterraines
- Évaluer la possibilité d'un stockage énergétique saisonnier de grande envergure
- Réduire l'exposition des personnes et des biens aux risques technologiques, en coordination avec la programmation et la conception des quartiers
- Protéger et valoriser les sols et gérer durablement les matériaux d'excavation et les déchets

À PRENDRE EN COMPTE

L'articulation de l'urbanisation avec l'exploitation des gravières (carte annexe n° 10) et la restructuration des exploitations agricoles.

Aspects fonciers : terrains en mains privées, effort réalisé sur les conditions de viabilisation des exploitations liées au site.

Stationnement : distinction à opérer selon les utilisations (stationnement lié aux activités ou aux logements en rapport avec la politique générale du stationnement et les projets de P+R de Vailly et de Bernex).

Mobilité : gestion du trafic poids lourds (dont trafic lié à l'exploitation des gravières).

Équipements : projet du service cantonal des véhicules en relation avec la nouvelle route cantonale (opportunité pour de grands équipements); projet de centre de formation cantonal (santé-social, cycle d'orientation) en relation avec l'interface modale de la Croisée ; divers équipements communaux (écoles, crèches, culture, social) ; déplacement des activités du stand de tir et des locaux de la protection civile

Mesures de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert conformément aux instructions des PREE et PGEE.

Bruit : prise en compte proactive de la problématique des nuisances sonores routières dans le cadre de l'élaboration des projets urbains notamment par le biais de solutions urbanistiques innovantes respectant les normes OPB.

Énergie : mettre en œuvre une stratégie énergétique durable permettant d'utiliser les potentiels du CAD rive gauche dans les nouveaux bâtiments et dans les quartiers existants.

Risques d'accidents majeurs : distances de sécurité de part et d'autre de l'oléoduc et du gazoduc ou mesures ad hoc (éventuellement déplacement), prise en compte des risques liés à la bretelle d'accès à l'autoroute A1, au gazoduc G800 et au futur boulevard des Abarois, sur lequel le trafic OPAM de la route de Chancy devrait être reporté.

Nuisances olfactives : gestion de la proximité du site de Châtillon.

Continuum des cordons biologiques présents (haies vives, alignements, fossés), à renforcer avec la gestion de l'eau à ciel ouvert et le développement de la trame paysagère.

MISE EN ŒUVRE

Développement des projets

- Le plan directeur de quartier (PDQ) 29948 Bernex-Est a été approuvé par le Conseil d'Etat en avril 2017
- La réalisation du prolongement du TCOB, dès 2019, est coordonnée avec le développement urbain et la requalification des espaces publics limitrophes (mesure du 34-4, 34-12 et 34-07 du PA2)

- L'étude de faisabilité du barreau nord et de sa connexion sur la bretelle autoroutière est terminée. La réalisation est programmée à l'horizon 2020
- Les projets de modification de zones (MZ) Bernex Est 29954 et (MZ) Vailly 29955 ont été adoptés par le Grand Conseil en mai 2017
- Le projet de modification de zone (MZ) Goutte de St-Mathieu, pour un pôle cantonal de formation, sera soumis au Grand Conseil en automne 2018
- Les premiers périmètres des plans localisés de quartier (PLQ) s'inscrivent dans le cadre de la mise en œuvre des orientations du PDQ, principalement le long du TCOB et dans la zone d'activités des Rouettes pour favoriser l'équilibre emplois logements
- Les études du projet urbain relatives aux PLQ sont conduites en partenariat avec les opérateurs-constructeurs. Plusieurs variantes ont été analysées pendant les phases de concertation, elles ont permis de travailler sur la forme urbaine, les gabarits et les espaces non construits

Démarche

La démarche générale du GP Bernex se base sur les principes suivants :

- établissement d'un plan guide en 2013 à l'échelle du GP. Ce document a permis d'engager les études localisées et la planification des premières constructions ;
- maintien de la gouvernance interdépartementale établie dans le cadre du GP. Elle s'articule avec des partenariats public-privés et la conduite opérationnelle des communes de Bernex et de Confignon pour l'aménagement des espaces publics ; elle vise à consolider la coordination entre urbanisation et infrastructures, y compris pour la réalisation des parkings relais ;
- développement du processus de concertation avec les acteurs locaux sur la base de projets urbains à l'échelle des quartiers et au cœur de tissus préexistants. Une coordination est assurée avec les communes, notamment avec les documents de mise en œuvre dont elles se dotent (la charte des espaces publics et collectifs).

Actions à mener

- Poursuivre la définition des orientations en matière de mobilité, telles que des compléments d'offres efficaces en transports publics (transport par câble, extension du réseau Léman Express), conjointement avec les GP voisins, notamment les Cherpines
- Assurer le phasage opérationnel de l'urbanisation et des équipements et infrastructures
- Finaliser les procédures de modifications du régime des zones et des plans localisés de quartier des étapes en cours
- Préparer les étapes suivantes (dès 2023) en lançant les études préparatoires et les réflexions sur une actualisation du plan guide réduisant les emprises sur la zone agricole, et optimisant la consommation du sol
- Mise en œuvre et coordination des mesures (urbanisation, mobilité, environnement et paysage) inscrites dans les différentes générations du projet d'agglomération

AUTRES INDICATIONS

Planifications cadres

- PDQ 29948 Bernex-Est (en cours)
- MZ 29954 Bernex-Est (en cours)
- MZ 29955 Vailly Sud (en cours)
- MZ 30058 Goutte de St-Mathieu (en cours)
- PLQ 30020 St-Mathieu (en cours)
- PLQ 30021 Grouet (en cours)
- PLQ 30022 Vailly Sud (en cours)
- Plan directeur communal de Bernex, 25 juin 2014 par le Conseil d'Etat

Projets liés

- PAC Bernex-Est, intégré dans le GP
- Prolongement du TCOB sur la route de Chancy
- Projet de voie verte Genève – Bernex
- Parc, césure verte et autres mesures du projet d'agglomération 2 relatives au secteur
- Étude de la liaison Bernex-Cherpines

- Étude Barreau Nord
- Étude P+R
- Études de faisabilité pour les équipements cantonaux

Études directrices

- Projet d'agglomération du Grand Genève de première, deuxième et troisième génération (en cours)
- Plan guide GP 2013
- PACA Genève / Bernex / St-Julien. Rapport final du plan de synthèse. PAFVG, 2011
- PACA Bernex. PAFVG, 2009
- Politique foncière et aménagement du territoire dans les cantons de Genève et Vaud. PAFVG, 2009
- Études-test sur les secteurs déclencheurs

COMMUNAUX D'AMBILLY
Thônex

P05

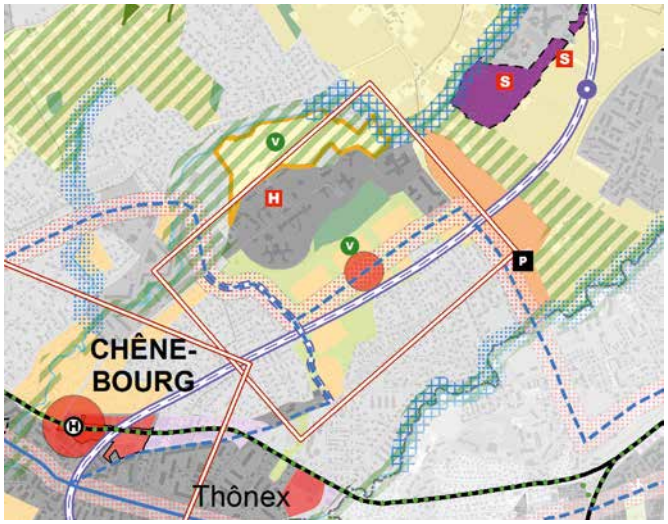
ENJEUX

Identifié dans le Plan directeur cantonal 2015 au sein d'un périmètre d'aménagement coordonné (PAC MICA), le périmètre des Communaux d'Ambilly constitue une grande réserve à bâtir. Situé entre les deux gares de Chêne-Bourg et d'Annemasse du réseau ferroviaire Léman Express et bien connecté au réseau des transports collectifs, ce périmètre permet d'accueillir un nouveau quartier mixte qui va se réaliser par étapes.

Le concept d'urbanisation, défini par le plan directeur de quartier PDQ PAC MICA, se caractérise par une alternance entre des pièces urbaines (unités de quartier densément bâties) et des espaces verts diversifiés connectés au mail central, dessertes et espaces publics structurant du quartier.

Potentiel total estimé en SBP : 240 000 m² de logements – 42 000 m² d'activités.
Planifications adoptées d'ici 2030 : 240 000 m² de logements – 42 000 m² d'activités.

DESCRIPTION DU PÉRIMÈTRE



Le périmètre se situe entre les rivières de la Seymaz et du Foron. Il est délimité au nord par les équipements hospitaliers et la forêt de Belle-Idée, au sud et à l'ouest par des quartiers de villas, et à l'est par la route de Mon-Idée.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Urbanisation

- Offrir une capacité élevée en logements (2200 au total) ainsi qu'une mixité adéquate avec des activités et services de proximité (800 emplois), intégrer les équipements publics nécessaires (groupes scolaires notamment)
- Développer dans chaque pièce urbaine un programme de logements diversifié et équilibré entre les différentes catégories de logements
- Offrir une diversité architecturale de volumétries et de gabarits, affirmer une centralité et une identité propre au quartier et assurer une vie sociale attractive
- Offrir des espaces publics diversifiés et de qualité, assurer la transition et des relations adéquates avec les quartiers avoisinants

Mobilité

- Assurer l'accessibilité multimodale du quartier, notamment par la réalisation du maillon routier reliant le carrefour de Bel-Air à la route de Jussy
- Limiter le trafic de transit sur le mail central par la mise en place d'une zone 30km/h et de mesures adéquates
- Libérer les espaces publics du quartier par une organisation des parkings en sous-sols
- Assurer une desserte performante des transports publics, en particulier la liaison sur l'axe de Frontenex et un rabattement de bus sur la gare de Chêne-Bourg
- Développer le réseau de mobilité douce du quartier en liaison avec les secteurs avoisinants

Environnement / Paysage

- Réaliser les espaces publics et collectifs sur la base d'un plan d'aménagement paysager, de gestion des espaces verts, de mobilier urbain et d'éclairage élaboré sur l'ensemble du quartier
- Intégrer les aspects de qualité sociale, paysagère et environnementale et de viabilité économique, répondant aux objectifs spécifiques d'un quartier durable, en particulier :
  - préservation du sol, de la biodiversité et du paysage
  - gestion intégrée des eaux pluviales et usées
  - diminution, gestion et recyclage des déchets
  - utilisation rationnelle de la ressource énergétique

À PRENDRE EN COMPTE

Le premier PLQ comprend les deux pièces urbaines A2 et B, le maillon routier et l'ensemble des espaces publics et infrastructures du quartier. Le dossier comprend les documents suivants :

- un rapport d'impact sur l'environnement (RIE), 1re étape
- un schéma directeur de gestion des eaux
- un concept énergétique territorial
- les mesures relatives aux espaces publics et aux infrastructures

MISE EN ŒUVRE

Développement des projets

Le développement du quartier est planifié en trois étapes principales :

- étape 1, pièces urbaines A2 et B : 77 200 m² de SBP, dont 65 450 m² de logements et 11 750 m² d'activités et services :
  - autorisations de construire pour les logements et les espaces publics en cours d'instruction
  - autorisations de construire pour le maillon routier (délivrées en novembre 2015)
  - autorisation de construire des mesures d'accompagnement sur le réseau routier existant en cours d'instruction
  - concours pour la création du groupe scolaire communal (adjugé en 2015)

- étape 2, pièces urbaines A1a et A3 : 80 500 m² de SBP, dont 68 550 m² de logements et 11 950 m² d'activités et services
- étape 3, pièces urbaines A1b, A4 et A5 : 127 900 m² SBP, dont 108 800 m² de logements et 19 100 m² d'activités et services

Le total des étapes 1 et 2 correspond au programme à horizon 15 ans convenu dans le cadre du PDQ PAC MICA approuvé en août 2008, c'est-à-dire 157 700 m² de SBP, dont 134 000 m² de logements et 23 700 m² d'activités et services.

Il est prévu que l'ensemble du potentiel du quartier soit réalisé avant 2030.

Démarche

La démarche générale du GP Communaux d'Ambilly se base sur les principes suivants :

- la conduite stratégique est assurée par un comité de pilotage canton – commune de Thônex – promoteurs la FPLC qui valide toutes les étapes du projet ;
- la conduite technique est assurée par une direction de projet composée des services de l'Etat, des promoteurs, de la commune de Thônex, de la FPLC et des services cantonaux : elle anime le processus, organise la concertation et soumet au COPIL les décisions à prendre pour le bon avancement du projet ;
- une maîtrise d'usage à travers un processus de concertation permet aux acteurs du territoire (associations, organisations, habitants) de faire connaître leurs attentes aux autorités compétentes.

Actions à mener

- Étape 1 : mise en place du montage opérationnel pour la réalisation des espaces publics
- Élaboration des projets puis réalisation du maillon routier, des espaces publics et des constructions : mise en place du montage opérationnel pour la réalisation des espaces publics
- Étape 2 : élaboration des PLQ
- Étape 3 : réflexion sur le développement des pièces A4 et A5
- Mise en œuvre et coordination des mesures (urbanisation, mobilité, environnement et paysage) inscrites dans les différentes générations du projet d'agglomération

AUTRES INDICATIONS

Planifications cadres

- PLQ 29743 Communaux d'Ambilly adopté par le Conseil d'Etat le 28 juillet 2011
- Plan directeur communal de Thônex approuvé par le Conseil d'Etat le 6 mai 2009
- PDQ 29677 PAC MICA horizon 15 ans, approuvé par le Conseil d'Etat le 27 août 2008
- MZ 29460 Communaux d'Ambilly, adoptée par le Grand Conseil le 13 juin 2008
- Réservation du site routier pour le barreau MICA, 2005

Projets liés

- Axe de Frontenex : projet d'espace public et d'implantation d'une ligne de trolleybus
- Maillon routier MICA et mesures d'accompagnement sur le réseau routier
- Étude énergétique stratégique MICA / Belle-Idée / Etoile-Annemasse
- Projet Étoile – Gare d'Annemasse

Études directrices

- Projet d'agglomération du Grand Genève de première, deuxième et troisième génération (en cours)

CHÊNE-BOURG – CHÊNE-BOUGERIES
Chêne-Bourg et Chêne-Bougeries

P06

ENJEUX

La mise en place d'un réseau RER transfrontalier, avec la réalisation du réseau ferroviaire Léman Express constitue l'opportunité d'un développement urbain mixte autour de la halte de Chêne-Bourg permettant de renforcer la centralité des Trois-Chêne déjà bien desservie en transports publics et de relier des quartiers aujourd'hui séparés par la voie ferrée.

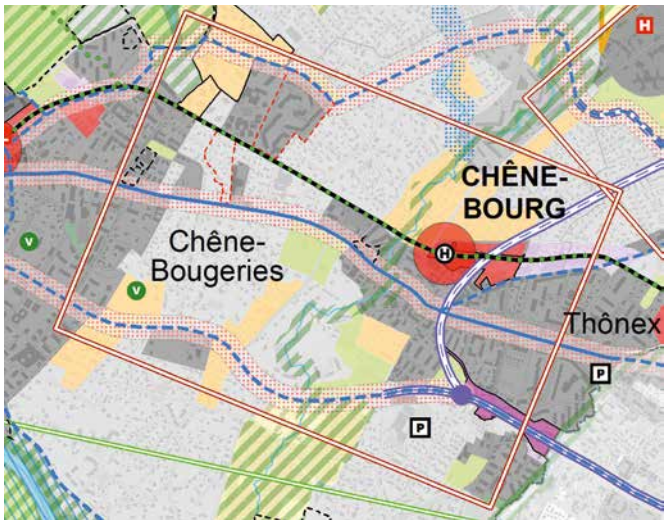
Les axes route de Chêne / rue de Chêne-Bougeries / rue de Genève et route de Malagnou offrent également des opportunités de requalification urbaine (y compris en termes d'espaces publics) et de densification autour des lignes de transports publics. En outre, des potentiels sont à explorer sur certains axes nord-sud.

Pour organiser la mutation cohérente de ce quartier, le grand projet (GP) permet d'assurer la liaison entre des secteurs fragmentés, par un traitement qualitatif des espaces publics et par l'aménagement de la voie verte d'agglomération sur l'emprise de l'actuelle voie ferrée, en articulation avec les itinéraires de mobilité douce.

Le territoire du GP étant majoritairement construit et habité, les réflexions relatives aux possibilités de transformation et de développement tiendront compte de l'histoire, de l'identité et de la configuration des lieux.

Potentiel total estimé en SBP : 460 000 m² de logements – 128 000 m² d'activités.
Planifications adoptées d'ici 2030 : 165 000 m² de logements – 100 000 m² d'activités.

DESCRIPTION DU PÉRIMÈTRE



Situé en zone urbaine, le périmètre concerne principalement :

- les espaces situés autour de la gare du réseau ferroviaire Léman Express de Chêne-Bourg : côté sud, entre la gare et la rue de Genève, le tissu urbain est en grande partie constitué mais présente encore des potentiels d'évolution ; côté nord, le site est occupé par une friche ferroviaire, une zone industrielle et artisanale et un important secteur de villas, en zone 5 et en zone de développement 4B ;
- les abords élargis de l'axe du tramway : le plateau de Chêne-Bougeries (situé en zone 5, avec deux secteurs en zones de développement 3 et 4A),

mais aussi le village de Chêne-Bougeries (zone 4B protégée), le secteur de la Bessonnette (zone 5) et les pentes de Sous-Moulin (zone 5) ;
- d'autres secteurs pourront également faire l'objet de développements, en fonction de l'analyse fine du site et du concept d'urbanisation à établir.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Urbanisation

- Offrir un programme mixte ayant une capacité élevée en logements dont une part de logements d'utilité publique, subventionnés ou coopératifs, et en surfaces d'activités
- Assurer le développement cohérent des secteurs de la gare de Chêne-Bourg, du chemin de la Mousse et du village de Chêne-Bougeries
- Évaluer le potentiel de développement des secteurs de la zone sud du plateau de Bel-Air, du plateau de l'Ermitage, des Grangettes, de Bessonnette et de Sous-Moulin : selon les possibilités de mutation, en prenant en compte notamment la situation foncière, patrimoniale et environnementale
- Évaluer le potentiel de développement d'autres secteurs, de manière cohérente sur l'ensemble du périmètre
- Développer une urbanisation compacte, avec une densité adaptée aux enjeux d'utilisation économe du sol, en particulier dans les centralités
- Assurer une densification progressive et différenciée de la zone 5 tenant compte du contexte (fiche A03)
- Affirmer la nouvelle centralité de la place de la gare par l'espace public majeur lié au pôle multimodal futur
- Développer et mailler le réseau des espaces publics, en lien avec l'espace public de la future halte du réseau ferroviaire Léman Express, la voie verte, le centre de Genève, les quartiers existants
- Requalifier les axes structurants du périmètre (route de Chêne par exemple)

Mobilité

- Garantir l'accessibilité et la sécurité de la connexion à la voie verte d'agglomération
- Assurer une connexion mobilité douce avec les quartiers adjacents (plateau de Bel-Air et traversée de la rue de Genève)
- Prévoir les rabattements des transports collectifs et de mobilité douce sur la halte de Chêne-Bourg

Environnement / Paysage

- Recréer un milieu naturel et un corridor biologique avec l'aménagement de la voie verte
- Préserver et/ou recréer la structure arborée existante (ancien bocage notamment) et maintenir l'identité particulière de la séquence Grange-Canal / Chêne-Bougeries
- Préserver et renforcer le cordon boisé de la Seymaz
- Réduire l'exposition des personnes et des biens aux risques technologiques, en coordination avec la programmation et la conception des quartiers
- Protéger et valoriser les sols et gérer durablement les matériaux d'excavation et les déchets

À PRENDRE EN COMPTE

Phasage de l'urbanisation : à coordonner avec les travaux du réseau ferroviaire Léman Express.

Aspects fonciers : présence de nombreuses villas récentes, impliquant une mutation lente et progressive.

Site pollué notamment au nord de la ligne ferroviaire.

Mobilité : traversée du lac et ses impacts sur le trafic individuel motorisé.

Paysage et nature : arborisation de valeur à Chêne-Bougeries, avec un impact sur la densité.

Bruit : respect de l'OPB pour les nuisances sonores émanant notamment des routes de Chêne, de Chêne-Bougeries et de Genève (projets d'assainissement du bruit routier).

Énergie : mettre en œuvre une stratégie énergétique durable prenant en compte le déploiement de GeniLac® et rénover les bâtiments existants.

Risques d'accidents majeurs : présence d'installations assujetties à l'OPAM.

Gestion des eaux : mesures de gestion des eaux pluviales (préconisations PREE et PGEE).

MISE EN ŒUVRE

Développement des projets

La mise en œuvre du GP doit se poursuivre avec l'élaboration des plans localisés de quartier (PLQ) sur les secteurs prioritaires de Paumière, Grange-Canal/Chevillarde et le secteur de la Mousse derrière la halte de Chêne-Bourg du Léman Express.

- Projet Mousse (potentiel 35 000 m² de SPB – 29 200 m² de SBP logements et 6300 m² d'activités) : projet issu des études du mandat MOEU et synthétisé dans la fiche secteur « Centre-Bourg » du GP, validée par le COPIL du 15.01.2015. Cette fiche est accompagnée d'un cahier des recommandations et des principes d'aménagement des espaces publics. Actuellement le projet est en cours de formalisation en PLQ afin de pouvoir le mettre à l'enquête technique au premier semestre 2017 pour une adoption prévue en 2019
- Projet Paumière (potentiel 50 000 m² de SPB logements et 3900 m² d'activités) : projet issu des études du mandat MOEU et synthétisé dans la fiche secteur « La Paumière », validée par le dernier COPIL du GP du 15.01.2015. Un avant-projet de PLQ est en cours d'élaboration, dont les résultats sont attendus pour la fin 2016 et alimenteront le projet de PLQ qui sera formalisé et concerté avec la commune et les riverains en 2017
- Projet Chevillarde (potentiel 20 000 m² de SBP logements) : projet issu d'une demande de renseignement acceptée en décembre 2013, proposant le développement de la parcelle 491. Ce projet est inscrit dans la fiche de secteur « Grange-Canal / Chevillarde » du GP, validée par le COPIL du 15.01.15. La procédure du PLQ est en cours (enquête publique prévue en juillet 2016, adoption en 2017)

Démarche

La démarche générale du GP Chêne-Bourg-Chêne-Bougeries se base sur les principes suivants :

- poursuite de la démarche type GP (fiche A17) avec un pilotage regroupant l'Etat de Genève et les communes de Chêne-Bourg et de Chêne-Bougeries, visant à assurer un développement qualitatif dans le processus de mutation des quartiers ;
- établissement d'un plan guide, validé par le COPIL en janvier 2015, fixant les orientations de développement pour les différents périmètres identifiés ;
- étude plus fine des trois périmètres priorisés, aboutissant à des fiches de secteur présentant les recommandations de développement en termes d'urbanisation, de paysage et patrimoine, d'environnement, d'espace public et de mobilité : Centre-Bourg, Grange-Canal / Chevillarde et Paumière ;
- élaboration des plans d'affectations (PLQ) en cours d'élaboration sur le périmètre de la Mousse (faisant partie du secteur Centre-Bourg), sur le périmètre de la Chevillarde (parcelle 491) et sur le périmètre de la Paumière.

Actions à mener

- Poursuivre, sur la base des études menées, les réflexions afin de structurer les prochaines étapes du développement des secteurs, sous des formes adaptées au(x) projet(s) et au(x) contexte(s)
- Mettre en œuvre et coordonner les mesures (urbanisation, mobilité, environnement et paysage) inscrites dans les différentes générations du projet d'agglomération

AUTRES INDICATIONS

Planifications cadres

- Plan directeur communal de Chêne-Bougeries, en cours
- Plan directeur communal de Chêne-Bourg approuvé par le Conseil d'Etat le 16 mars 2011

Projets liés

- Réseau ferroviaire Léman Express
- Voie verte d'agglomération
- Espaces publics de l'interface de la halte (concours 2012)

Études directrices

- Projet d'agglomération du Grand Genève de première, deuxième et troisième génération (en cours)
- Plan guide Chêne-Bourg – Chêne-Bougeries (2015)
- PACA Genève / Annemasse / Salève. Rapport final du plan de synthèse. PAFVG, 2011
- PACA Genève – Eaux-Vives – Annemasse. PAFVG, 2010

CHÂTELAINE
Vernier et Genève

P07

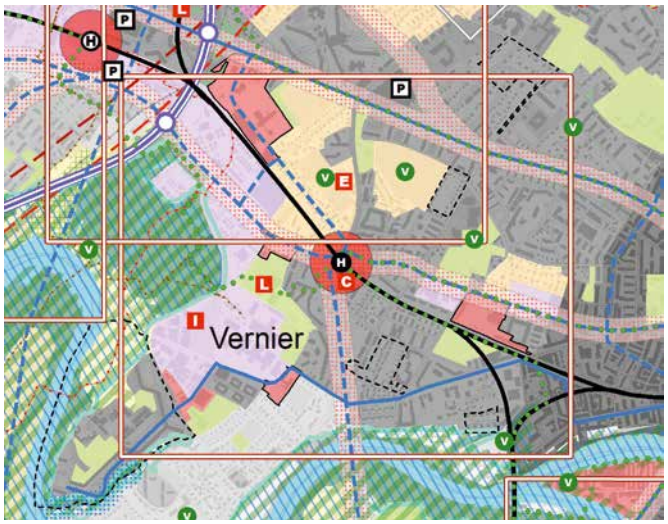
ENJEUX

Situé sur un nœud de transports publics en fort développement (halte RER envisagée à Châtelaine et deux axes forts sur route de Vernier-avenue de Châtelaine et sur l'avenue de l'Ain), le périmètre de Châtelaine est propice aux densifications. Ses caractéristiques urbaines (localisation en proche couronne urbaine, bonne accessibilité, etc.) constituent des atouts pour créer un quartier à dominante d'habitation disposant d'une capacité d'accueil importante en logements, intégrant également des services, des activités et des équipements de proximité et d'agglomération.

Si l'accessibilité est une opportunité de développement, de nombreux axes de transports traversent le site en le fragmentant et en isolant les quartiers les uns des autres. Pour garantir une cohérence d'ensemble, le grand projet (GP) de Châtelaine encourage les synergies entre plusieurs projets, qui n'ont pas la même temporalité, et permet de tirer parti du pôle d'échange multimodal constitué par les axes forts de transports publics et la future halte RER Châtelaine.

Potentiel total estimé en SBP : 560 000 m² de logements – 206 000 m² d'activités.
Planifications adoptées d'ici 2030 : 395 000 m² de logements – 90 000 m² d'activités.

DESCRIPTION DU PÉRIMÈTRE



D'une superficie totale d'environ 230 ha dont 70 ha à développer, y compris le secteur de La Concorde, le périmètre se situe dans la zone d'influence de la future halte RER de Châtelaine et des axes routiers suivants : avenue de l'Ain, avenue du Pailly, route de Vernier et avenue de Châtelaine. Les terrains concernés relèvent de plusieurs catégories : zone de développement 3, zone 5 (jardins familiaux notamment), zone sportive (installations du FC Servette), zone de verdure, zone 4B (école), zone ferroviaire, zone industrielle et artisanale le long de la route de Vernier.

Le paysage urbain est pluriel, il est composé de formes urbaines juxtaposées telles que des grands ensembles, des poches de villas, des îlots fermés, des parcelles industrielles, des ensembles ayant une valeur patrimoniale (Cité jardin d'Aïre, Cité jardin du Bouchet), des parcs, des jardins familiaux et des terrains de sports.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Urbanisation

- Affirmer un cœur de quartier à Châtelaine (place, pôle multimodal, centralité liée à un programme mixte dense)
- Structurer la croissance urbaine autour de trois axes majeurs de transports publics : route de Meyrin, route de Vernier-avenue de Châtelaine, avenues de l'Ain et de Pailly
- Structurer la densification autour d'un système de parcs urbains et d'espaces publics
- Réaliser de nouveaux équipements : un cycle d'orientation (900 élèves), un nouveau centre culturel (1500 spectateurs), deux maisons de quartier (Concorde et Libellules)

Mobilité

- Compléter la desserte en transports publics en particulier sur l'avenue de l'Ain, l'avenue de Châtelaine et l'avenue d'Aïre
- Diminuer l'impact du trafic individuel à l'intérieur des quartiers (accès restreint, trafic limité, stationnement mutualisé)
- Compléter le réseau de mobilité douce, sécuriser son parcours et améliorer le franchissement des routes principales
- Assurer des connexions entre le réseau de mobilité douce et les arrêts de transports publics, ainsi qu'avec les espaces publics majeurs
- Mettre en œuvre 4 km de voie verte d'agglomération

Environnement / Paysage

- Garantir une continuité des espaces verts par des promenades plantées, des boulevards paysagers, des parcs linéaires et la voie verte d'agglomération
- Requalifier des espaces verts (parcs des Franchises et des Libellules, axe Henri-Golay)
- Réaliser de nouveaux parcs (parc des Écoles à Châtelaine, parc Soret aux Franchises) et des places publiques (place de Châtelaine, place de la Concorde-Libellules) et les mettre en réseau
- Diminuer la pollution et sa propagation
- Réduire l'exposition des personnes et des biens aux risques technologiques, en coordination avec la programmation et la conception des quartiers
- Mettre en place un concept d'aménagement intégrant la gestion maîtrisée des nuisances sonores
- Assurer une gestion durable des eaux pluviales et valoriser les milieux aquatiques
- Réduire les besoins énergétiques des nouvelles constructions et des constructions existantes (THPE) et alimenter les nouveaux quartiers en énergies renouvelables
- Accompagner les nouvelles pratiques de tri, de recyclage et de compostage
- Protéger et valoriser les sols et gérer durablement les matériaux d'excavation et les déchets de chantier

À PRENDRE EN COMPTE

Aspects fonciers : le secteur de la Concorde est caractérisé par plusieurs terrains en mains publiques. Toutefois, la majorité des terrains sont en mains privés. En sus de l'opérationnalité des projets, le développement des quartiers dépendra dès lors d'une politique de valorisation foncière, ainsi que de la qualité des démarches de concertation.

Aspects financiers : la réalisation de certaines infrastructures de mobilité dépendra des financements liés au projet d'agglomération.

Phasage du développement urbain : plusieurs projets ont été initiés avant que ne débute le grand projet. Ce dernier a permis d'identifier de nouveaux potentiels et de garantir une cohérence de l'ensemble, ainsi que de définir les phasages des projets urbains, en lien avec la réalisation des équipements, des espaces publics et des infrastructures nécessaires.

MISE EN ŒUVRE

Développement des projets

En termes de logements, depuis 2012, 27 secteurs de projet ont été identifiés, dont 7 plans localisés de quartier (PLQ) adoptés, 5 PLQ en cours d'adoption, 4 concours jugés et un concours en cours de préparation. Ces projets représentent un potentiel de 2500 nouveaux logements et 800 nouveaux emplois à l'horizon 2020, soit la moitié du potentiel du grand projet.

Les plans localisés de quartiers adoptés sont : PLQ 29950 Vieusseux-Villars-Franchises, PLQ 29681 Jean Simonet-Croissant, PLQ 29819 Route de Vernier, PLQ 29790 Eidguenots, PLQ 29742 Avenue de Châtelaine, PLQ 29713 Édouard Rod-Soubeyran-Soret, PLQ 29681 Rue Jean Simonet.

Dans le périmètre défini par le plan directeur de quartier Concorde, les projets urbains se poursuivent notamment à travers des concours SIA (art. 2, al. 2 LGZD). Parmi les 6 potentiels constructibles identifiés, un PLQ a été adopté et 4 concours jugés, à savoir secteur Henri-Golay, secteur avenue de l'Ain, secteur du centre culturel, secteur Ouches Sports.

Depuis 2011, 14 mini-chantiers ont été réalisés, dont 3 terrains de beach-voley sur un parking sauvage à la Concorde (2012), l'aménagement de l'axe des espaces verts sur l'avenue Henri-Golay à travers des bacs potagers (2011), la valorisation du passage sous voie de l'avenue de l'Ain en association avec l'HEPIA (en cours), l'aménagement d'un terrain de foot à Vieusseux (2013), la création d'une façade végétalisée contre le bâtiment de l'association Picto (2013-2014), un jardin réalisé avec les enfants sur une partie du stationnement de la maison de quartier des Libellules (2014).

Démarche

Le périmètre du GP est composé de quatre secteurs d'étude : Châtelaine, Franchises, Concorde et Lignon-Libellules. Ce découpage permet de respecter les spécificités de chaque quartier.
La démarche générale du GP Châtelaine se base sur les principes suivants :

- poursuite de la démarche type GP (fiche A17) avec un pilotage regroupant l'Etat de Genève et les villes de Vernier et de Genève ;
- participation des habitants à l'élaboration des projets urbains, plus particulièrement par des projets éphémères appelés « mini-chantiers » ;
- mise en cohérence des projets urbains conduits aux différentes échelles ;
- mise au point des outils pour renforcer l'opérationnalité des projets.

Actions à mener

À l'échelle du périmètre du grand projet

- Mise en œuvre du pôle multimodal
- Mise en œuvre de l'axe radial de transports publics en site propre
- Mise en œuvre de l'axe tangentiel de transports publics en site propre
- Mise en œuvre de la halte RER Châtelaine
- Mise en œuvre de la voie verte d'agglomération

À l'échelle des secteurs

Concorde

- Élaboration du projet et procédure d'adoption du PLQ 29833 Michée Chauderon (en cours), PLQ / concours secteur T (avenue de l'Ain)
- Mise en œuvre du volet « Espace publics » du PDQ Concorde : place de la Concorde-Libellules, axe Henri-Golay, réaménagement du passage sous voie
- Mise en œuvre du volet « Mobilité » du PDQ Concorde : réalisation du *U-turn* et d'une bretelle sur l'avenue d'Aïre ainsi que le carrefour Ain-Jean Simonet
- Réalisation « Mini Chantier passage sous voie de l'avenue de l'Ain » suite au choix du jury populaire (travail des étudiants de l'HEPIA)
- Mise en œuvre de la passerelle au-dessus de l'avenue de l'Ain (mesure 30-39 du PA3)

Châtelaine

- Élaboration du projet urbain et procédure d'adoption du PLQ 29847 voies CFF (en cours)
- Projet urbain d'extension du secteur de Verntissa (en cours)
- Procédure d'adoption de la zone réservée Philibert De-Sauvage-Balexert (en cours)

- Procédure d'adoption de la MZ 30011 cycle du Renard (en cours) et lancement d'un concours pour le cycle en coordination avec le pôle football sur la commune du Grand-Saconnex
- Mise œuvre du parc des Écoles

Franchises
- Élaboration du projet et procédures d'adoptions des PLQ 30049 Bourgogne, 29749 Franchises-Châtelaine et du futur PLQ avenue Edmond-Vaucher
- Mise en œuvre de la revalorisation du parc des Franchises et poursuite des mini-chantiers (buvette, beach-volley et maison du parc)

Lignon-Libellules
- Préparation et mise en œuvre du concours pour le secteur Actaris (en cours)
- Étude de faisabilité urbaine et économique de la zone industrielle du Lignon (en cours)
- Élaboration de projet et procédure d'adoption de la MZ sur le secteur Bois des Frères – chemin de la Muraille
- Mise en œuvre et coordination des mesures (urbanisation, mobilité, environnement et paysage) inscrites dans les différentes générations du projet d'agglomération

AUTRES INDICATIONS

Planifications cadres

- Plan directeur communal de Vernier approuvé par le Conseil d'Etat le 27 juin 2007 (révision en cours)
- Rapport GP Châtelaine – plan-guide V1 – validé par le comité de pilotage le 10 décembre 2014
- Plan directeur de quartier Concorde, approuvé par le Conseil d'Etat le 25 septembre 2013
- Plan directeur communal de la Ville de Genève approuvé par le Conseil d'Etat le 14 octobre 2009

Projets liés

- Étude complémentaire en vue d'une délocalisation complète du site « des pétroliers », SOFIES, 2011
- Réaménagement du périmètre « des pétroliers » (étude de faisabilité et estimation du coût, ville de Vernier, 2010)
- Relocalisation des jardins familiaux Crozet-Villars (étude de faisabilité, initiative Vernier et OU, 2007)

Études directrices

- Projet d'agglomération du Grand Genève de première, deuxième et troisième générations (en cours)
- Rapport de synthèse – Cahiers 81-1 / 81-2 / 81-3 / 81-4, Grand Genève 2011
- PACA Genève – Meyrin – St-Genis
- PACA Genève – St-Genis – Gex
- Image directrice ZILI-Château-Bloch-Libellules
- Études de la future halte ferroviaire de Châtelaine (DGM, CFF)
- Étude relative à l'extension d'un axe TC fort en direction de Vernier (loi H1 50)
- Étude moyenne ceinture TC aéroport-Châtelaine – Praille Acacias Vernets – Eaux Vives (H 1 50)

VERNIER – MEYRIN – AÉROPORT
Vernier et Meyrin

P08

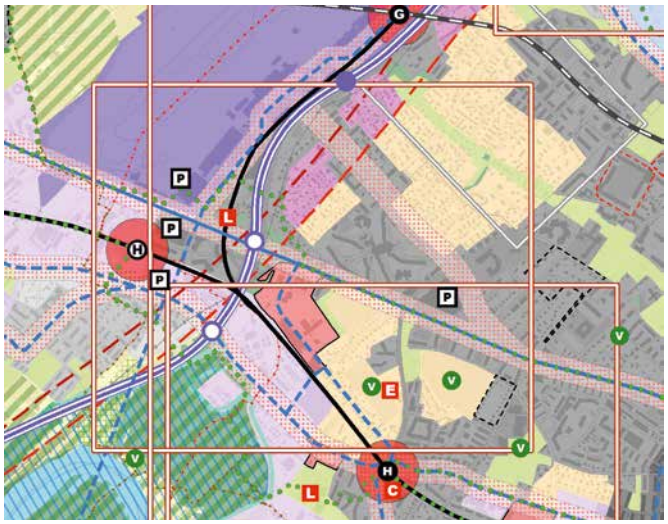
ENJEUX

Situé au sud-ouest de la façade sud de l'aéroport et très bien desservi en transports publics, le grand projet (GP) Vernier – Meyrin – aéroport (VMA) dispose de surfaces susceptibles d'évoluer dans le cadre d'un processus de renouvellement urbain. En effet, ce périmètre offre l'opportunité de créer une façade d'activités économiques le long de l'autoroute et de construire des quartiers denses de logements (par la transformation de quartiers de villas et la mutation du secteur de l'Étang) et d'aménager les quartiers bordant l'avenue Louis-Casaï.

Face à la diversité des projets placés de part et d'autre du nœud autoroutier et à la fragmentation du tissu urbain (coupures de la voie ferrée et de l'autoroute), le GP permet d'assurer une cohérence à l'échelle de l'ensemble du périmètre, d'établir des liens entre les secteurs d'activité et le cœur d'agglomération, et entre les différents quartiers.

Potentiel total estimé en SBP : 570 000 m² de logements – 480 000 m² d'activités.
Planifications adoptées d'ici 2030 : 220 000 m² de logements – 400 000 m² d'activités.

DESCRIPTION DU PÉRIMÈTRE



D'une superficie totale d'environ 180 ha, le périmètre comprend les secteurs suivants : l'avenue Louis-Casaï, les secteurs Pré-Bois, Blandonnet, Cointrin-Ouest, Cointrin-Est, les Corbillettes, le secteur de l'Étang. Il est limité au sud par le secteur « des pétroliers », au nord par l'aéroport.

Il occupe des terrains situés sur plusieurs zones d'affectation : zone aéroportuaire, zone de développement 3, zone 5, zone de verdure, zone de bois et forêt et zone de développement industrielle et artisanale.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Urbanisation

- Faire évoluer un tissu urbain actuellement morcelé pour y développer des logements et des emplois, dans des quartiers dotés de services, d'équipements, de lieux de convivialité et de rencontre
- Permettre la mutation progressive des secteurs actuellement peu densifiés (notamment des secteurs de villas) vers une urbanisation plus dense
- En bordure de l'autoroute et à proximité de l'aéroport, privilégier une urbanisation qui assure une protection contre le bruit aux nouveaux quartiers d'habitation situés à l'arrière
- Requalifier l'avenue Louis-Casaï en poursuivant la densification de ses abords et en requalifiant les espaces publics

Mobilité

- Assurer des conditions d'accessibilité satisfaisantes aux secteurs d'activités économiques, aux quartiers d'habitation et à l'aéroport, sur la base d'un concept multimodal d'accessibilité (TIM, TP, modes doux)
- Assurer un traitement des coupures existantes (voie ferrée, autoroute, avenue Louis Casaï) de façon à améliorer la perméabilité du tissu urbain
- Mettre en place un axe de transports collectifs structurant entre Châtelaine (future halte RER) et l'aéroport
- Intégrer dans le cadre de la requalification de l'avenue Louis-Casaï, la création d'aménagements pour augmenter la vitesse commerciale des transports publics

Environnement / Paysage

- Protéger et valoriser les atouts naturels et paysagers du secteur
- Créer un maillage vert transversal au secteur, sous la forme d'un parc linéaire
- Veiller au respect des seuils critiques de polluants de l'air notamment dans les secteurs sensibles où les normes sont parfois dépassées (en particulier les NOx – oxydes d'azote – provenant majoritairement du transport routier)
- Mettre en place un concept d'aménagement intégrant la gestion maîtrisée des nuisances sonores (aériennes et autoroutières notamment)
- Réduire l'exposition des personnes et des biens aux risques technologiques, en coordination avec la programmation et la conception des quartiers
- Assurer une gestion durable des eaux pluviales
- Enfouir la ligne THT 220kV Verbois-Foretaille et construire le réseau GeniLac® dans le cadre du projet Axe stratégique réseaux
- Réduire les besoins énergétiques des nouvelles constructions (THPE), rénover les bâtiments existants et alimenter les nouveaux quartiers en énergies renouvelables, cas échéant via le futur réseau GeniLac®
- Protéger et valoriser les sols et gérer durablement les matériaux d'excavation et les déchets

À PRENDRE EN COMPTE

Phasage : urbanisation échelonnée.

Gabarit : hauteur du bâti limitée par le plafond aérien.

Aspects fonciers : terrains en mains privées, excepté certaines parcelles propriétés de l'Etat ou des CFF.

Stationnement : politique de stationnement destinée aux pendulaires des futures activités.

Risques d'accidents majeurs liés aux dépôts d'hydrocarbures, risques liés aux transports dangereux sur autoroute et sur voies CFF, risques liés aux installations ferroviaires significatives (ARE-OFEV-OFT-2009 guide).

Infrastructures : contraintes d'aménagement liées aux rayonnements non ionisants (ligne électrique à haute tension le long de l'aéroport et d'une partie du secteur Cointrin-Ouest).

Gestion des eaux : conformité au plan général d'évacuation des eaux (PGEE) de l'aéroport et des communes.

Bruit : respect des normes pour le trafic aérien (cohérence avec la fiche PSIA en cours d'élaboration et avec le cadastre du bruit du trafic aérien établi par l'OFAC) et le trafic routier (respect de l'OPB pour la construction de locaux sensibles au bruit).

Pollution atmosphérique : dépassements de seuils pour les NOx (oxydes d'azote).

Gestion de l'énergie : synergies entre l'aéroport, les SIG et l'OCEN pour l'alimentation en énergie de l'aéroport et des quartiers environnants, dans le cadre de la politique énergétique globale de l'OCEN.

Aménagements paysagers : prévention du péril animalier de l'aéroport.

Coordination avec les GP Châtelaine, ZIMEYSA et Grand-Saconnex.

Mobilité : prise en compte de l'incidence de l'agrandissement de la gare Cornavin sur les besoins en amélioration de l'infrastructure sur VMA.

Élaboration en cours de la fiche PSIA pour l'aéroport de Genève : approbation par le Conseil Fédéral prévue en 2017.

Élaboration en cours du projet d'agglomération de troisième génération.

MISE EN ŒUVRE

Développement des projets

La mise en œuvre du GP se poursuit avec la construction du quartier de l'Étang (PLQ 29947 adopté en 2015). Plusieurs modifications de zones (MZ) sont en cours de procédure : MZ 29172 Corbillettes (en cours d'examen au Grand Conseil), Cointrin-Ouest et Cointrin-Est (transmission au Grand Conseil prévue au premier semestre 2017). Plusieurs plans localisés de quartier (PLQ) sont adoptés (PLQ 29906 Chemin du Ruisseau) ou en projet (chemin de l'Avanchet, chemin du Jonc, secteur Pré-Bois, chemin des Ailes), dont les adoptions sont prévues à l'horizon 2018-2019. La mise en place d'une liaison de transports publics tangentielle entre Châtelaine et l'aéroport est prévue à horizon 2019-2022.

Le développement d'autres PLQ sur les secteurs Cointrin-Ouest, Cointrin-Est et Corbillettes se fera en fonction des opportunités et devra s'accompagner de la mise en place de dessertes en transports publics adéquates.

La requalification de l'avenue Louis-Casaï (prévue à l'horizon 2020-2022).

Démarche

La démarche générale du GP Vernier-Meyrin-Aéroport se base sur les principes suivants :

- poursuivre la démarche type GP (fiche A17) avec un pilotage regroupant l'Etat de Genève et les communes de Vernier et de Meyrin dans le cadre d'une approche interdisciplinaire ;
- décliner les principes du GP validés par le COPIL dans des documents de prescriptions à destination des futurs porteurs de projets urbains, afin que les orientations du GP se concrétisent dans les futurs PLQ ;
- déployer une démarche de concertation en accompagnement de chaque projet de PLQ, en associant les propriétaires fonciers concernés ;
- évaluer les possibilités de développement de projet d'habitat coopératif.

Actions à mener

- Coordination avec les GP Châtelaine, Grand-Saconnex et ZIMEYSAVER
- Consolidation de la stratégie de développement économique de la façade sud de l'aéroport, en coordination avec le GP Grand-Saconnex

- Élaboration des projets de modifications de zones pour les secteurs Cointrin-Ouest et Cointrin-Est (transmission au Grand Conseil prévue au 1er semestre 2017)
- Coordination avec les projets de l'aéroport, dans le cadre du PSIA
- Mise en œuvre et coordination des mesures (urbanisation, mobilité, environnement et paysage) inscrites dans les différentes générations du projet d'agglomération

AUTRES INDICATIONS

Planifications cadres

- Plan directeur communal de Vernier approuvé par le Conseil d'Etat le 27 juin 2007 (en coursde révision)
- Plan directeur communal de Meyrin, approuvé par le Conseil d'Etat le 21 septembre 2011

Projets liés

- Enfouissement de la ligne à haute tension Alpiq (projet en cours)
- PLQ 29947 Chemin de l'Étang
- Extension du terminal de l'aéroport

Études directrices

- Projet d'agglomération du Grand Genève de première, deuxième et troisième génération (en cours)
- Mobilité 2030 du secteur aéroportuaire (étude en cours pilotée par la DGT)
- Protocole de coordination du PSIA pour l'aéroport de Genève, 2016
- Plan guide Vernier – Meyrin – Aéroport (2015)
- Étude complémentaire en vue d'une délocalisation complète du site des pétroliers, SOFIES, 2011
- PACA Genève – Meyrin – St-Genis. PAFVG, 2010
- Étude de faisabilité et estimation du coût du réaménagement du périmètre des pétroliers, Vernier, 2010
- Analyse des potentiels des sites stratégiques des territoires français de l'agglomération en regard du Schéma d'agglomération (PPDE). PAFVG, 2008
- Évaluation des sites d'accueil économique du canton de Genève (PPDE), PAFVG, 2008
- Image directrice Cointrin-Ouest, 2006
- PACA Genève – St-Genis – Gex. Rapport de synthèse 2011 – Cahiers 81-1 / 81-2 / 81-3 81-4

GRAND-SACONNEX
Grand-Saconnex

P09

ENJEUX

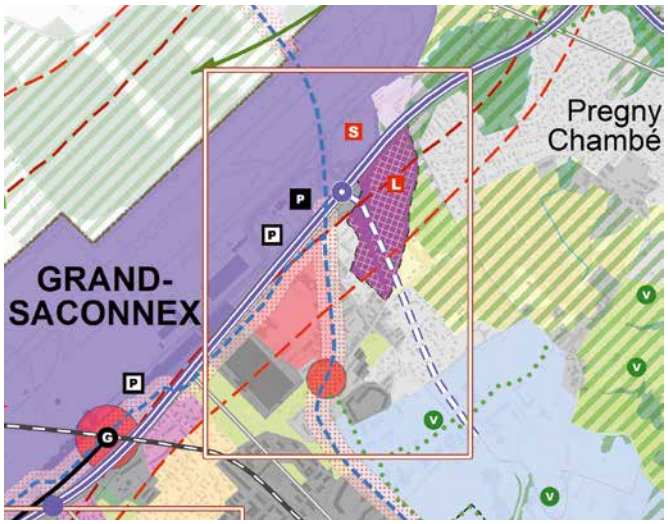
Il s'agit d'organiser la densification / extension du Grand-Saconnex pour permettre l'accueil de nouveaux logements (dans la limite des contraintes liées au bruit aérien) et d'activités à haute valeur ajoutée. Ainsi, le grand projet (GP) du Grand-Saconnex permet de coordonner :

- la construction de nouveaux logements par densification de la place de Carantec et renouvellement urbain du secteur de la Susette ;
- la constitution d'une nouvelle centralité sur la place de Carantec requalifiée ;
- la construction de la route des Nations et de la jonction du Grand-Saconnex et leur intégration au projet urbain ;
- l'aménagement d'équipements (pôle football notamment) et d'activités à forte valeur ajoutée sur Pré-du-Stand ;
- le prolongement du tramway vers le Grand-Saconnex et l'amélioration de la desserte en transports collectifs de la façade sud de l'aéroport ;
- la réalisation des équipements sportifs et scolaires rendus nécessaires par le développement de la commune, ainsi que l'accueil éventuel d'équipements de rayonnement intercommunal voire cantonal ;
- le développement d'un maillage d'espaces publics et de continuités modes doux pertinents ;
- les projets de l'aéroport et des équipements structurants de la façade aéroportuaire tels que Palexpo.

Il s'inscrit dans la dynamique du PACA Genève-Saint-Genis-Gex visant à coordonner les développements de Ferney-Voltaire et du Grand-Saconnex autour des projets de transports publics structurants tels que le tramway et le bus à haut niveau de service.

Potentiel total estimé en SBP : 130 000 m² de logements – 140 000 m² d'activités.
Planifications adoptées d'ici 2030 : 130 000 m² de logements – 140 000 m² d'activités.

DESCRIPTION DU PÉRIMÈTRE



Le périmètre comprend le village du Grand-Saconnex (zones 4B et 4B protégée) et ses extensions (zone 5), la zone de développement industrielle et artisanale de la Susette, la zone agricole du Pré-du-Stand, une partie du secteur aéroportuaire et des zones de verdure, soit une surface totale de 120 ha.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Urbanisation

- Aménager un nouveau quartier mixte sur le secteur de la Susette, par la construction de logements, d'équipements et d'activités diverses en renouvellement urbain
- Créer une nouvelle centralité autour de la place de Carantec par requalification de l'espace public et densification de ses abords (logements, activités, équipements)
- Construire un pôle d'activités tertiaires sur Pré-du-Stand, à la rotule entre la façade sud de l'aéroport et le secteur des organisations internationales
- Réaliser un pôle football d'intérêt communal et cantonal à Pré-du-Stand, permettant de relocaliser les terrains existants à Balexert (destinés à d'autres affectations) et de répondre aux besoins d'extension du centre sportif communal du Blanché
- Construire et qualifier la façade sud de l'aéroport en lui conférant une urbanité de grande qualité

Mobilité

- Assurer les conditions d'accessibilité pour les transports individuels motorisés, les transports collectifs et la mobilité douce, limiter le trafic en traversée du Grand-Saconnex et réaliser des aménagements pour favoriser la vitesse commerciale des transports collectifs
- Construire la route des Nations pour l'accessibilité du quartier des organisations internationales en tunnel et tranchée couverte, connectée à l'autoroute par la jonction du Grand-Saconnex reconfigurée
- Construire le prolongement du tramway jusqu'au P+R P47
- Améliorer la desserte en transports collectifs de la façade sud de l'aéroport, jusqu'à Pré-du-Stand
- Reconfigurer la voie des Traz et conforter le P+R P47, cas échéant en le mutualisant avec les besoins de l'aéroport ou d'autres acteurs du secteur
- Poursuivre l'équipement en aménagements cyclables sécurisés (par exemple route de Ferney) et le maillage du territoire communal en cheminements piétonniers

Environnement / Paysage

- Conforter les continuités paysagères, notamment la pénétrante verte Lac-Jura
- Créer de nouvelles continuités écologiques et paysagères au sein des nouveaux quartiers
- Construire un merlon le long de la jonction autoroutière modifiée, permettant la création d'une continuité écologique et paysagère et la protection des nouveaux aménagements contre le bruit autoroutier ; sa réalisation devra être effectuée avec des matériaux d'excavation non pollués issus de préférence des chantiers publics limitrophes
- Assurer une gestion durable des eaux pluviales ; enfouir la ligne THT 220kV Verbois-Foretaille et construire le réseau GeniLac® dans le cadre du projet Axe stratégique réseaux
- Réduire les besoins énergétiques des nouvelles constructions (THPE), rénover les bâtiments existants et alimenter les nouveaux quartiers en énergies renouvelables, cas échéant via le futur réseau GeniLac®
- Réduire l'exposition des personnes et des biens aux risques technologiques, en coordination avec la programmation et la conception des quartiers
- Protéger et valoriser les sols et gérer durablement les matériaux d'excavation et les déchets

À PRENDRE EN COMPTE

Gabarit : hauteur du bâti limitée par le plafond aérien.

Aspects fonciers : terrains en mains privées pour les principales parcelles.

Mobilité : mise en place du bus à haut niveau de service en provenance de Gex, réseau routier saturé aux heures de pointe.

Ligne électrique à très haute tension Verbois-Foretaille le long de l'aéroport.

Gestion des eaux : mesures de gestion des eaux pluviales selon les préconisations des plans généraux d'évacuation des eaux (PGEE) de l'aéroport et de la commune du Grand-Saconnex.

Pollution atmosphérique : dépassements de seuils pour les NOx (oxydes d'azote).

Bruit : nuisances sonores émanant du trafic aérien (cadastre de l'OFAC, PSIA), de l'autoroute, de la route de Ferney et de la route de Colovrex, ainsi que des activités existantes (Palexpo, aéroport…).

Gestion de l'énergie : prendre en compte les concepts énergétiques territoriaux de la zone (Concept énergétique territoriaux du grand projet (CET n° 2013-05), des PLQ ainsi que le plan directeur communal de l'énergie (n° 2015-07)).

Autoroute A1 et route de Ferney soumises à l'OPAM.

Aménagements paysagers : prévention du péril animalier de l'aéroport.

Relocalisation des terrains du FC Servette : hypothèse d'implantation sur le secteur de Pré-du-Stand

MISE EN ŒUVRE

Développement des projets

La route des Nations sera mise en service à la fin de l'année 2021 permettant le lancement de la construction de la ligne de tramway dont la mise en service est envisagée à horizon 2023.

Les trois MZ 30059 Carantec, Susette et 29977 Pré-du-Stand seront engagées courant 2016 en vue de leur adoption d'ici fin 2017 – début 2018.

Un premier concours a été lancé en février 2016 sur le secteur Carantec-Colombière, en vue de l'élaboration d'un PLQ dont l'adoption est prévue en 2018. Les PLQ Susette-nord et Pré-du-Stand suivront avec une approbation visée en 2018-2019. Les secteurs Susette-sud et Carantec-Marronniers feront l'objet d'études ultérieures, permettant l'adoption de PLQ à partir de 2020.

Ainsi, les premières interventions sur la place de Carantec et ses abords pourraient intervenir autour de 2020. Les premières constructions sur la Susette sont envisagées en 2022. La première phase du projet Pré-du-Stand est quant à elle à coordonner avec la réalisation de la route des Nations.

Démarche

La démarche générale du GP Grand-Saconnex se base sur les principes suivants :

- Périmètre Susette: poursuivre les démarches partenariales mises en place avec les propriétaires privés, la commune et le canton dans le cadre du processus de planification-test lancé en 2016 qui doit aboutir à l'élaboration d'une image directrice et du PLQ
- Périmètre Carantec-Colombière : un accord a été signé entre le canton, la commune et des propriétaires privés en 2015 pour le développement de ce périmètre qui a vocation à devenir le centre de la commune. Dans le cadre de cet accord, la décision a été prise d'organiser un concours d'urbanisme et d'architecture dont les résultats seront la base pour l'élaboration des futur PLQ
- Périmètre Pré-du-Stand : mise en place d'un partenariat public-privé en vue du développement d'un pôle sportif d'importance tant cantonale que communale dédié au football ainsi que de bâtiments d'activités tertiaires

Actions à mener

- MZ sur les secteurs Pré-du-Stand, Carantec et Susette
- Organisation d'un concours sur le secteur Carantec-Colombière
- Élaboration de PLQ sur les secteurs Carantec-Colombière, Carantec-Marronniers, Susette nord, Susette sud et Pré-du-Stand
- Consolidation de la stratégie de développement économique de la façade sud de l'aéroport, en coordination avec le GP Vernier-Meyrin-aéroport

- Coordination avec les projets de la commune de Ferney-Voltaire dans le cadre du PACA Genève-Saint-Genis-Gex sur les thématiques relatives à l'économie, au paysage et à la mobilité
- Coordination avec les projets de l'aéroport, dans le cadre du PSIA
- Mise en œuvre et coordination des mesures (urbanisation, mobilité, environnement et paysage) inscrites dans les différentes générations du projet d'agglomération

AUTRES INDICATIONS

Planifications cadres

- PSIA: plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique, fiche Genève (en cours)
- Étude stratégique 2016-2025 de l'aéroport Plan directeur communal du Grand-Saconnex approuvé par le Conseil d'Etat le 26 juillet 2006

Projets liés

- Enfouissement de la ligne à haute tension Alpiq (étude en cours)
- Projet paysage du cœur vert

Études directrices

- Plan-guide Grand-Saconnex (en cours)
- Mobilité 2030 du secteur aéroportuaire (étude en cours pilotée par la DGT)
- Protocole de coordination du PSIA pour l'aéroport de Genève (PSIA), 2016
- PACA Genève – St-Genis – Gex. Rapport final du plan de synthèse, 2011
- Analyse des potentiels des sites stratégiques des territoires français de l'agglomération en regard du Schéma d'agglomération (PPDE). PAFVG, 2008
- Évaluation des sites d'accueil économique du canton de Genève (PPDE). PAFVG, 2008
- Projet d'agglomération du Grand Genève de première, deuxième et troisième génération (en cours) – PAFVG, cahiers 1 à 19, CRFG

ZIMEYSAVER
Satigny, Vernier et Meyrin

P10

ENJEUX

Le grand projet ZIMEYSAVER situé sur les communes de Meyrin, Satigny, Vernier, s'étend sur plus de 380 ha et vise à développer de véritables quartiers d'activités industrielles compétitifs pour les entreprises, agréables à vivre pour les employés, les usagers et les habitants des environs. Ce projet se réalise en partenariat avec les communes et la Fondation pour les terrains industriels (FTI) et en concertation avec les associations, les entrepreneurs et les habitants de ce large périmètre. La ZIMEYSAVER est le plus grand secteur d'activités du canton, accessible tant par le rail que par la route. Avec le renforcement important des capacités ferroviaires prévues à l'ouest de Genève (notamment par la mise en place progressive du RER), ce périmètre se prête particulièrement bien à une densification des zones industrielles. Les objectifs poursuivis dans ce secteur se déclinent en trois axes – mobilité, environnement, urbanisation – et guident l'ensemble des opérations menées sur le territoire de ce grand projet.

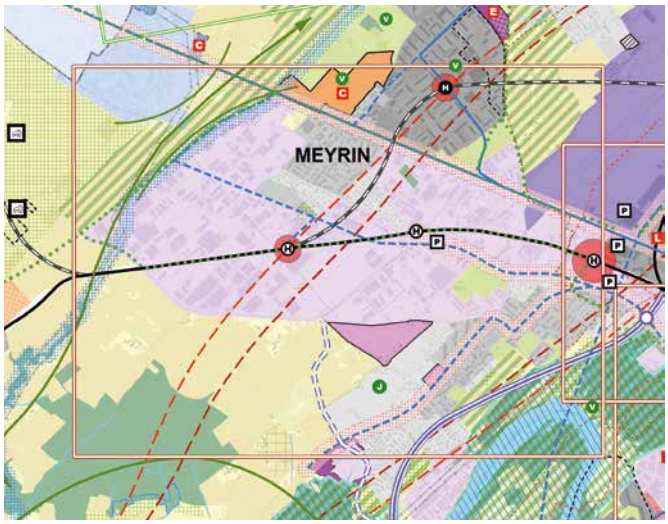
Le périmètre de la ZIMEYSAVER est un des sites dévolus à la relocalisation des activités du PAV. Il permet :

- d'accueillir des activités industrielles, artisanales et logistiques nécessitant un accès au réseau ferroviaire ;
- de développer une mixité d'activités dans certains secteurs.

L'enjeu pour les communes de Meyrin et Vernier est aussi d'assurer la transition entre les quartiers d'habitation et les zones industrielles.

Potentiel total estimé en SBP : 70 000 m² de logements – 1 285 000 m² d'activités.
Planifications adoptées d'ici 2030 : 70 000 m² de logements – 1 285 000 m² d'activités.

DESCRIPTION DU PÉRIMÈTRE



D'une superficie totale d'environ 380 ha, en grande partie en zone industrielle, le périmètre est compris entre la route de Peney et la route de Meyrin. Il est situé au nord du village de Vernier, et est adjacent au village de Meyrin.

Les zones industrielles concernées (ZIMEYSA, ZIMOGA, ZIBAT, ZIRIAN, ZITUIL, ZODIM) sont gérées par la FTI. Le tissu industriel existant est riche et diversifié : stockage d'automobiles,

gare de conteneurs, entreprises de travaux publics et de transports, entrepôts et gravières partagent l'espace avec plusieurs industries de haute technologie, des entreprises horlogères, de pharmaceutique, d'informatique, etc.

Depuis l'autoroute, l'accès se fait soit par la route de Meyrin, soit par la route du Nant d'Avril, toutes deux fortement chargées. La construction d'un barreau routier entre la route de Peney et la route de Satigny va permettre de décharger les routes existantes et d'offrir un nouvel accès à l'autoroute par le sud (demi-jonction Vernier-Canada). La zone est dotée d'un accès ferroviaire (actuellement 900 000 tonnes/an de transport de marchandises par rail). Elle bénéficie également de liaisons en transports publics et mobilité douce qui seront renforcées.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Urbanisation

- Privilégier une occupation dense en tirant parti des possibilités de superposition des activités et des fonctions
- Réserver les secteurs proches de la voie ferrée aux activités embranchées au rail
- Encourager une densification des emplois dans les secteurs à vocation artisanale, commerciale ou de services techniques, situés dans l'épaisseur de l'axe de la route de Meyrin
- Requalifier le tissu industriel à travers un maillage d'espaces publics intégrant la voie verte d'agglomération
- Prévoir une densification échelonnée dans le temps

Mobilité

- Considérer les gares ferroviaires comme des portes d'entrée de la ZIMEYSAVER pour les employés
- Garantir l'accessibilité des entreprises actuelles et futures
- Optimiser l'utilisation du rail pour l'approvisionnement et l'exportation des marchandises
- Créer un nouveau barreau routier entre la route de Peney et la route de Satigny pour décharger les routes existantes saturées et le connecter à un nouvel accès à l'autoroute (demi-jonction Vernier-Canada)
- Créer un axe fort de transports collectifs pour relier Genève, Châtelaine et Vernier
- Garantir un maillage cohérent du réseau de mobilité douce et un rabattement vers les gares et arrêts de transports publics
- Requalifier les routes de Vernier et Peney

Environnement / Paysage

- Assurer une limite claire avec la campagne
- Maintenir une césure verte entre Satigny et la ZIMEYSAVER de même qu'entre le CERN et la ZIMEYSAVER
- Renaturation du Nant d'Avril (gestion des eaux de surface)
- Mettre en place un concept d'« écologie industrielle »
- Réduire l'exposition des personnes et des biens aux risques technologiques, en coordination avec la programmation et la conception des quartiers
- Protéger et valoriser les sols et gérer durablement les matériaux d'excavation et les déchets
- Réduire les besoins énergétiques des nouvelles constructions (THPE), rénover les bâtiments existants et les alimenter au moyen d'énergies renouvelables

À PRENDRE EN COMPTE

Phasage de l'urbanisation : coordination avec l'exploitation de la gravière de Montfleury.

Aspects fonciers : terrains en mains privées ou propriétés publiques occasionnellement en droit de superficie.

Risques OPAM : circulation de marchandises dangereuses sur les voies CFF, présence d'un gazoduc et d'un oléoduc, de routes cantonales et d'entreprises soumises à l'OPAM.

TIM : saturation des routes de Vernier / route du Nant-d'Avril et de la route de Meyrin (cf. Plan directeur du réseau routier).

Paysage et nature : maintien de la connexion biologique cœur vert – vignoble de Satigny – Nant d'Avril.

Gestion des eaux : mesures de gestion selon les préconisations du plan régional d'évacuation des eaux (PREE).

Bruit : respect des normes OPB (trafic aérien, trafic autoroutier, routes de Meyrin et de Vernier, futur barreau routier).

Gestion de l'énergie : concepts énergétiques territoriaux notamment celui du grand projet ZIMEYSAVER (CET 2014-12).

Gabarit : hauteur du bâti limitée par le plafond aérien.

Équipement : réalisation d'une transition entre le village de Vernier et la zone d'activités par exemple au moyen d'équipements ou d'espaces publics.

MISE EN ŒUVRE

Développement des projets

La validation par le comité de pilotage du grand projet (GP) fin 2014 d'un plan guide réalisé sur l'ensemble du périmètre a permis de passer d'une étape stratégique à une étape opérationnelle. La mise en œuvre du GP se poursuit avec l'élaboration des plans directeurs de zone industrielle et artisanale (PDZIA) ainsi que d'un plan directeur de zone de développement d'activités mixtes (PDZDAM). Des modifications de zones (MZ) seront engagées dans les secteurs qui le nécessitent et des plans directeurs seront réalisés dans les secteurs qui en sont encore dépourvus. Là où les PDZIA seront devenu trop anciens, une révision des plans sera également engagée. Les PDZIA et le PDZDAM seront ainsi réalisés sur la base des objectifs définis dans le plan guide du grand projet. Il s'agit principalement d'objectifs en matière d'urbanisation, des indices cibles qui identifient un ratio cible entre nombre de m² et nombre d'emplois. Le type d'activités souhaitées pour chaque secteur du GP est également défini par le plan guide. Les nœuds de mobilité représentent des secteurs stratégiques capables d'accueillir un nombre important d'usagers. C'est dans ces secteurs que les indices d'utilisations du sol (IUS) les plus importants ont pu être inscrits. D'importants objectifs en matière de mobilité, d'espaces publics, de paysage et d'environnement ont également été identifiés et inscrits dans le plan guide. Ils doivent maintenant être traduits dans les planifications directrices sectorielles.

La mise en œuvre d'un nouveau concept de mobilité (TIM) représente également un enjeu majeur pour toutes les zones industrielles de ce secteur. La planification de la nouvelle route du plateau de Montfleury, en coordination avec le projet de jonction autoroutière de Vernier-Canada, est en cours et doit permettre à l'horizon 2022-2025 de fluidifier et renforcer l'accès au secteur par le sud.

La mobilité douce doit également bénéficier d'importantes planifications. Il est ainsi prévu de réaliser un tronçon de voie verte d'agglomération entre le cœur de Vernier village et la route du Mandement ainsi qu'un important maillage en faveur des cyclistes et des piétons au sein des différentes zones d'activités.

Les transports publics seront également renforcés avec la planification d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service et le prolongement de la ligne existante depuis son terminus actuel (Vernier village) vers la zone industrielle de la Tuilière.

Une place importante sera accordée à tous les aspects relatifs au paysage et à l'environnement au travers des plans et règlements directeurs ainsi qu'au travers de cahiers des recommandations.

Les questions traitant de l'énergie, de la gestion des déchets, des géo-matériaux, du sol, du bruit ou des risques d'accidents majeurs font notamment partie de thématiques traitées par ces documents.

Démarche

La démarche générale du grand projet ZIMEYSAVER se base sur les principes suivants :

- conduite des mandats de maîtrise d'œuvre urbaine. Cette démarche est pilotée conjointement par l'Etat et les communes de Meyrin, Satigny, Vernier ainsi que la Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI) ;
- continuité du processus de projet urbain à travers les différents outils de planification et de projet ;
- démarche collaborative avec les communes concernées et la Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI) ;
- approche interdisciplinaire dans la construction du projet urbain ;
- prise en compte par le projet urbain des enjeux communaux.

Actions à mener

- Mise en œuvre des principes établis dans le plan guide validé par le COPIL du 26 novembre 2014
- Mise en œuvre des mesures inscrites au projet d'agglomération
- Adaptation et révision des projets de plans directeurs de la ZIMOGA et de la ZIRIAN
- Révision du plan directeur des ZIMEYSA NORD et SUD
- Réalisation les plans directeurs dans les secteurs qui en sont encore dépourvus (ZIBAT, ZIMOGA SUD, ZITUIL)
- Réalisation d'un PDZDAM dans le secteur en partie couvert à ce jour par les plans directeurs de la ZODIM et de la ZIMEYSA
- Constitution d'une entité de gestion « écoParc » réunissant a minima la FTI, les communes de Meyrin, Satigny et Vernier et les services de l'Etat de Genève concernés, dans le but de développer la zone en veillant au niveau d'exigence requis
- Élaboration des études sectorielles dans le cadre de l'établissement des PDZI et PDZDAM
- MZ sur les secteurs de la future ZDAM ainsi que dans le secteur de Crotte-au-Loup
- Élaboration d'un modèle de gestion des droits à bâtir dans la future ZDAM
- Étude visant à constituer une nouvelle hiérarchisation routière qui intègre le développement envisagé par le GP (10 000 emplois et 300 logements)
- Poursuite des planifications (phase avant-projet et projet d'exécution) pour la réalisation de la nouvelle route du plateau de Montfleury
- En collaboration avec la Confédération, poursuite de la planification de la demi-jonction autoroutière de Vernier-Canada
- Mise en œuvre et coordination des mesures (urbanisation, mobilité, environnement et paysage) inscrites dans les différentes générations du projet d'agglomération

AUTRES INDICATIONS

Planifications cadres

- Plan directeur communal de Vernier approuvé par le Conseil d'Etat le 27 juin 2007 (en cours de révision)
- Plan directeur communal de Meyrin approuvé par le Conseil d'Etat le 21 septembre 2011
- Plan directeur communal de Satigny approuvé par le Conseil d'Etat le 16 mars 2011

Projets liés

- Projet de voie verte d'agglomération entre Saint-Genis et ZIMEYSA
- Projet paysage prioritaire du cœur vert et mesure paysagère du Nant-d'Avril

Études directrices

- Projet d'agglomération du Grand Genève de première, deuxième et troisième génération (en cours)
- Plan-guide ZIMEYSAVER (2015)
- PACA Genève – St-Genis – Gex. Rapport final du plan de synthèse, 2011

- Étude de transports de marchandises et logistique urbaine à l'échelle de l'agglomération, volet 2. PAFVG, 2011
- PACA Genève – Meyrin – St-Genis. PAFVG, 2010
- Étude de transports de marchandises et logistique urbaine à l'échelle de l'agglomération, volet 1. PAFVG, 2010
- Évaluation des sites d'accueil économique du canton de Genève (PPDE). PAFVG, 2008