



PLAN DIRECTEUR CANTONAL GENÈVE 2030
Principales adaptations suite aux consultations
Février 2013

ÉLÉMENTS DE PORTÉE GÉNÉRALE

Le nouvel objectif stratégique «Organiser un développement équilibré dans le temps» insiste sur la nécessité de coordonner urbanisation et infrastructures de mobilité ainsi que production de surfaces pour le logement et les activités. Il mentionne les outils de suivi à mettre en place.

Le phasage des grands projets a été précisé, de même que celui des infrastructures de mobilité.

La dimension environnementale a été étoffée à travers un nouvel objectif «Gérer durablement les ressources naturelles et l'environnement».

Le financement des équipements est un point déterminant pour les communes faisant l'objet d'importants projets d'urbanisation. Le projet de loi visant à réformer la fiscalité, qui est en cours d'examen, apporte une piste de solution. Pour une part, la taxe sur la plus-value foncière y contribuera également, et peut-être aussi un bonus aménagement (constructibilité supplémentaire en échange d'une participation des constructeurs aux frais d'équipement), actuellement testé aux Cherpines. Il faut aussi considérer le phasage de chaque grand projet, qui étalera les besoins en équipements dans le temps.

Les "périmètres à étudier", dont l'opportunité a été confirmée entretemps, ont été transformés en "extensions urbaines". Les autres, dont l'opportunité restait à démontrer et qui n'étaient de toute façon pas envisageables d'ici 2030, ont été abandonnés.

La notion d'indice de densité a été précisée ainsi que son application, différenciée selon les situations (introduction au schéma directeur et fiches A01 à A05). Chaque projet déterminera la structure de ses espaces publics et son programme d'équipements, l'indice de densité s'appliquant exclusivement sur les périmètres réservés au logement et aux activités. La carte annexe «principes de densification» figure maintenant une approche par grands secteurs et non plus à la parcelle.

La fiche relative à la densification de la zone de villas, source de confusion entre les différentes mesures, a été scindée en deux (A03 et A04), distinguant la densification avec modification de zone et l'utilisation diversifiée de la zone villas, en intégrant pour cette dernière les récentes modifications de la loi permettant de meilleures densités (L 10891, densité passant de 0.25/0.3 à 0.4/0.48 voire 0.5/0.6 sous certaines conditions – qualité énergétique, accord commission architecture, parcelle > 5000 m²).

Les principes d'aménagement relatifs aux extensions urbaines sur la zone agricole font l'objet d'une nouvelle fiche (A05), sur le modèle de celle du PDCn 2015.

La fiche (A08) relative aux zones industrielles intègre les nouvelles dispositions de la loi générale sur les zones de développement industriel ou d'activités mixtes (LZIAM, L 1 45), votée récemment. Cette loi répond aux attentes de plusieurs communes qui souhaitent diversifier leur tissu économique. Les secteurs d'implantation de zones de développement d'activités mixtes (ZDAM) doivent encore être définis.

La stratégie de localisation des équipements (A12) pour renforcer les centralités régionales et locales est développée, à l'appui des travaux menés durant l'année écoulée.

La fiche relative aux grands projets (A17) a été adaptée et se concentre essentiellement sur la méthode de travail, qui a été précisée durant l'année écoulée et qui commence à être expérimentée dans les premiers secteurs. Ceci permet de mettre en évidence les processus de concertation prévus, notamment sous l'angle du rôle des communes, de la prise en compte des dimensions foncières, de la

réalisation des équipements, de la recherche de qualité urbaine, de la mixité et de la diversité, du phasage, etc.

Les objectifs de valorisation du cadre de vie, de recherche de la qualité urbaine, de mixité fonctionnelle et sociale, de diversité des types de logements et des formes urbaines, ont été précisés dans les différentes fiches et particulièrement dans la nouvelle fiche A18 «Développer une politique du logement et d'aménagement du cadre de vie».

L'application de la législation en matière du bruit des avions a été précisée et fait l'objet de la nouvelle fiche A20 «Gérer l'évolution de l'urbanisation dans les secteurs soumis au bruit des avions».

Les réseaux de mobilité ont été adaptés au dernier état des planifications, notamment Mobilités 2030, en intégrant les projets d'infrastructure portés par le projet d'agglomération n° 2.

Les études à mener pour renforcer les liaisons tangentielles entre pôles sont clarifiées.

Les mesures nature et paysage sont mieux corrélées avec le développement urbain envisagé.

Les thèmes relatifs à l'agriculture sont redistribués dans les différentes fiches afin de mieux mettre en valeur le soutien à l'agriculture locale

Un toilettage partiel de la zone agricole est envisagé, sur des secteurs avec un potentiel de construction (1^{er} train de parcelles enclavées et étapes suivantes).

Les fiches de projets ont été rédigées de manière plus synthétique, adaptées en fonction de l'avancement des études et ordonnées selon la priorisation décidée par le Conseil d'Etat.

ADAPTATIONS COMMUNE PAR COMMUNE

Légende:

- **Les communes ayant fait l'objet d'une nouvelle rencontre avec le DU en 2012 sont marquées d'un astérisque à côté de leur nom;**
- **Les modifications effectuées en réponse à une demande des communes sont marquées d'un astérisque;**
- **Les demandes des communes auxquelles il n'a pas pu être donné suite sont marquées d'un double astérisque;**
- **Les modifications effectuées à l'initiative du canton n'ont aucun astérisque.**

AIRE-LA-VILLE

Pas de modification.

ANIÈRES *

* La fiche A04 consacrée à l'utilisation de la zone villas a subi des modifications de nature à clarifier la situation et qui devraient répondre aux craintes de la commune de se voir imposer uniformément un indice d'utilisation de 0,4.

* Le village d'Anières est mentionné désormais dans la liste des villages de l'espace rural de la fiche A06, avec une extension projetée de la zone à bâtir (carte).

AVULLY

** Le symbole figurant une extension projetée du village suffit à prendre en compte les nouveaux développements prévus par le plan directeur communal et ne nécessite pas la localisation précise de ceux-ci sur la carte du schéma directeur, qui n'est pas un plan d'affectation à la parcelle.

* La catégorie «extension urbaine à dominante activités et équipements» est appliquée à Eaumorte (projet intercommunal), ce qui répond au souhait de mixité des communes.

Ajout de liaisons mobilité douce sur la route de Chancy.

AVUSY

* La catégorie «extension urbaine à dominante activités et équipements» est appliquée à Eaumorte (projet intercommunal), ce qui répond au souhait de mixité des communes.

* Le symbole figurant une extension projetée de village a été ajouté sur Athenaz pour tenir compte des orientations du plan directeur communal.

Ajout de liaisons mobilité douce sur la route de Chancy.

La carte annexe aux fiches D02, D04 et D06 distingue désormais les installations de traitement et les installations de stockage de déchets. Le secteur est concerné par la mise en conformité d'une installation de traitement.

BARDONNEX

* Les projets routiers de Genève Sud ont été complétés et les délais précisés (fiche B03).

* Le périmètre du grand projet transfrontalier Saint-Julien – Bardonnex – Archamps a été ajusté.

La renaturation du nant du Maraîchet a été ajoutée.

** Les demandes sur le réseau fin des bus TPG ne sont pas du ressort du plan directeur cantonal mais sont à traiter dans les planifications *ad hoc*. Les emplacements et la stratégie des P+R ont été précisés.

* La mesure 40-5 du projet d'agglomération a été ajoutée à la liste des projets figurant dans la fiche B05 et sur les cartes concernées : *Amélioration de l'accessibilité dans Genève-Sud : requalification du réseau routier sur le secteur de Genève-Sud pour améliorer l'offre TP et le maillage MD (mesures d'accompagnement des liaisons 1 et 2 de Genève-Sud)*. Une liaison de mobilité douce est ajoutée sur la carte entre Carouge et Croix-de-Rozon.

BELLEVUE *

** La commune est favorable à la création d'une jonction à Versoix. Les conclusions des études en cours vérifient l'option sur la commune de Versoix. Dans l'intervalle, les deux possibilités ont été maintenues.

* Le lien entre la construction d'un P+R aux Tuileries et la réalisation d'un accès depuis l'autoroute dans le secteur a été précisé dans la fiche B04.

* La réserve naturelle du Bois d'Avault a été ajoutée à la liste des périmètres de protection en cours de validation (C08).

* Le secteur de densification Chânat-Valavran (MZ en cours) a été ajouté à la carte de synthèse. Ce périmètre figure aussi sur la carte annexe des secteurs exposés au bruit des avions, en tant que «secteur dont l'affectation envisagée doit faire l'objet d'une pesée d'intérêts».

* Le périmètre à étudier prévoyant une extension urbaine sur le site de Colovrex a été retiré de la carte, conformément au souhait de la commune. En effet, compte tenu de son éloignement des principaux flux, de l'absence d'infrastructures et de son affectation en zone agricole, le site de Colovrex ne possède pas les caractéristiques nécessaires au développement d'une activité logistique.

BERNEX *

* Les tracés de l'urbanisation, des espaces ouverts et des voiries ont été adaptés pour tenir compte de l'état fin 2012 du grand projet de Bernex.

* Le principe d'y implanter un équipement d'intérêt cantonal (enseignement supérieur) est confirmé (carte, fiches A12 et P04).

** Le périmètre des zones agricoles spéciales, que la commune jugeait disproportionné, a été maintenu, sachant qu'il a déjà été réduit côté Perly, du fait des projets d'urbanisation.

* Le «périmètre à étudier» de Sur-le-Beau (hors territoire communal mais contesté par la commune) a été abandonné (voir Confignon et Onex).

CAROUGE *

* La volonté de réaliser un parc public dans le périmètre Praille Acacias Vernets a été prise en compte (carte du schéma directeur, fiche P01 et carte annexe «espaces verts et publics»).

* Le «périmètre à étudier» de Pinchat, dont l'opportunité restait à démontrer (accessibilité, emprise sur les terres agricoles et la pénétrante de verdure de Pinchat) et dont la faisabilité ne s'inscrivait pas avant 2030, a été abandonné.

* Le tracé de l'axe fort de transports collectifs au sud du Rondeau a été adapté.

CARTIGNY

Pas de modification.

CELIGNY *

Les corridors biologiques ont été corrigés.

* Le vignoble de Céligny a été rajouté sur la carte du schéma directeur.

CHANCY

* La catégorie «extension urbaine à dominante activités et équipements» est appliquée à Eaumorte (projet intercommunal), ce qui répond au souhait de mixité des communes.

** Le contournement routier de Chancy n'a pas été retenu, celui-ci ne figurant pas dans la planification de la mobilité, de même que l'option d'une nouvelle pénétrante routière Viry-Bernex. Une liaison de transports collectifs performante rabattant sur le terminus du tram à Bernex est néanmoins en cours d'étude.

** L'étude de la valorisation de l'utilisation du rail, tant sur les axes Bellegarde-Genève que Bellegarde-Annemasse, n'est pas du ressort du plan directeur cantonal, mais a été dans l'intervalle entamée dans le cadre du projet d'agglomération (PACA Bellegarde associant les communes du sud du canton).

** Les demandes sur le réseau fin des bus TPG ne sont pas du ressort du plan directeur cantonal mais sont à traiter dans les planifications *ad hoc*. Les emplacements et la stratégie des P+R ont été précisés.

* Ajout de liaisons mobilité douce sur la route de Chancy.

* L'itinéraire cyclable Via Rhôna a été ajouté à la carte de synthèse.

Les courbes du bruit des avions ne figurent plus les valeurs de planification mais les valeurs d'immission, données impactant directement le choix des affectations en zone à bâtir.

CHÊNE-BOUGERIES *

* La fiche relative à la densification de la zone de villas, source de confusion entre les différentes mesures, a été scindée en deux (A03 et A04), distinguant la densification avec modification de zone et l'utilisation diversifiée de la zone villas, de manière à distinguer pour cette dernière les récentes modifications de la loi permettant de meilleures densités.

* La carte annexe «principes de densification» figure maintenant une approche par grands secteurs et non plus à la parcelle. Les secteurs de zone villas à densifier sur Chêne-Bougeries sont indiqués en densification différenciée de la zone villas, avec des indices de densification différenciés selon, par exemple, la proximité du tram, les valeurs patrimoniales, etc.

Les périmètres ont été adaptés pour tenir compte de l'état fin 2012 du grand projet Chêne-Bourg–Chêne-Bougeries. Les règles à appliquer aux différents sous-secteurs seront déterminées par les études du grand projet.

* La localisation du parc à créer dans le secteur de la Chevillarde a été adaptée.

* Le bus transfrontalier, reliant les Trois Chêne et l'agglomération d'Annemasse, a été ajouté dans les axes forts de transports collectifs.

CHÊNE-BOURG *

* La version 2011 ne prévoyait pas la densification du plateau de Bel-Air dans sa totalité, ce que la commune avait compris, mais seulement celle du secteur proche de la gare. La fiche relative à la densification de la zone de villas, source de confusion entre les différentes mesures, a été scindée en deux (A03 et A04), de manière à distinguer la densification avec modification de zone et l'utilisation diversifiée de la zone villas, en intégrant pour cette dernière les récentes modifications de la loi permettant de meilleures densités.

* La carte annexe «principes de densification» figure maintenant une approche par grands secteurs et non plus à la parcelle. Les secteurs de villas à densifier sur Chêne-Bourg sont indiqués en densification différenciée de la zone villas, avec des indices de densification différenciés selon, par exemple, la proximité de la gare, du tram, les valeurs patrimoniales, etc.

Les périmètres ont été adaptés pour tenir compte de l'état fin 2012 du grand projet Chêne-Bourg–Chêne-Bougeries. Les règles et la capacité d'accueil à appliquer aux différents sous-secteurs seront déterminées par les études du grand projet.

* Le bus transfrontalier, reliant les Trois Chêne et l'agglomération d'Annemasse, a été ajouté dans les axes forts de transports collectifs.

* Le bon fonctionnement et la qualité des espaces publics du pôle multimodal de la gare et de ses abords ont été traités dans le cadre du récent concours, qui s'inscrit dans les orientations de la fiche A10 «Développer et valoriser les espaces publics d'importance cantonale».

CHOULEX *

Pas de modification

COLLEX-BOSSY *

* La commune est opposée à la création d'une jonction sur son territoire mais favorable à la création d'une jonction à Versoix. Les conclusions des études en cours étudient l'option sur la commune de Versoix. Toutefois, dans l'intervalle, les deux possibilités ont été maintenues.

** Le symbole figurant une extension projetée du village suffit à prendre en compte les nouveaux développements prévus par le plan directeur communal et ne nécessite pas la localisation précise de ceux-ci sur la carte du schéma directeur, qui n'est pas un plan d'affectation à la parcelle.

COLLONGE-BELLERIVE *

* Le grand projet de la Pallanterie, après une première phase d'étude, est placé en seconde priorité. La reprise des études permettra le moment venu de préciser la capacité d'accueil, la qualité urbaine à rechercher, les relations avec les villages ainsi que les infrastructures de mobilité à mettre en place sur un périmètre élargi.

* Le village de Collonge est mentionné désormais dans la liste des villages de l'espace rural de la fiche A06, avec une extension projetée de la zone à bâtir (carte).

* La fiche A04 consacrée à l'utilisation de la zone villas a subi des modifications de nature à clarifier la situation et qui devraient répondre aux craintes de la commune de se voir imposer un indice d'utilisation de 0,4.

* La carte du schéma directeur cantonal a été complétée par la mention du projet d'extension de la zone d'activités de la Pallanterie, en réponse au souhait communal.

* La fiche A15 consacrée à la protection du patrimoine contient des précisions supplémentaires concernant le rôle des communes dans la préservation de leur patrimoine.

** La Traversée du lac est un projet en «information préalable». Elle doit être précédée par un élargissement de l'autoroute de contournement actuelle. Son tracé, la position des jonctions ainsi que les mesures d'accompagnement restent donc à préciser.

* La route de Thonon est indiquée en tant qu'axe structurant, avec un enjeu d'espace public en parallèle à son réaménagement, à terme, pour un axe fort de transports collectifs et de mobilités douces.

* Le principe de développement de nouvelles liaisons de transports collectifs tangentiels est précisé dans la fiche B02, notamment entre Vézenaz-Pallanterie et le secteur Puplinge-Trois Chêne. S'agissant d'un concept d'exploitation relevant du plan directeur des transports collectifs et ne nécessitant pas d'infrastructures nouvelles, les tracés ne figurent pas sur la carte.

COLOGNY *

Le quai de Cologny est indiqué en tant qu'axe structurant, avec un enjeu d'espace public en parallèle à son réaménagement, à terme, pour un axe fort de transports collectifs et de mobilités douces.

CONFIGNON

* Le «périmètre à étudier» de Sur-le-Beau, dont l'opportunité restait à démontrer (accessibilité, emprise sur les terres agricoles et la pénétrante de verdure de l'Aire) et dont la faisabilité ne s'inscrivait pas avant 2030, a été abandonné.

** Le principe de densifier les quartiers de villas de part et d'autre du tram a été maintenu, avec le souci d'une utilisation rationnelle du sol et au regard du principe de coordonner l'urbanisation et les transports publics. Il s'agit néanmoins d'un objectif à long terme, la densification s'effectuera progressivement et de manière différenciée (cf. modifications de la fiche A03 et de la carte annexe «principes de densification»). Le grand projet Route de Chancy – Sur le Beau ne figure pas parmi les projets prioritaires et est envisagé à moyen-long terme.

Le quartier des Cherpines fait l'objet d'une nouvelle fiche et les indications de la carte ont été adaptées à l'état fin 2012 du projet (notamment tracé du tram).

* La césure verte entre Rhône et Aire, déjà présente dans le projet de 2011, est maintenue. La liaison routière la traversant entre la route de Soral et la route de Base, dont la nécessité n'a pas été confirmée par les études de mobilité effectuées depuis lors, a été supprimée. Une liaison pour les transports publics et mobilités douces sera néanmoins à réaliser.

CORSIER *

* Le grand projet de la Pallanterie, après une première phase d'étude, est placé en seconde priorité. La reprise des études permettra, le moment venu de préciser, la capacité d'accueil, la qualité urbaine à rechercher, les relations avec les villages ainsi que les infrastructures de mobilité à mettre en place sur un périmètre élargi.

* La fiche A04 consacrée à l'utilisation de la zone villas a subi des modifications de nature à clarifier la situation et qui devraient répondre aux craintes de la commune de se voir imposer un indice d'utilisation de 0,4.

* La fiche B02 a été complétée avec la mention du projet de ligne de bus tangentielle entre la Pallanterie et la gare des Eaux-Vives.

* La pénétrante de verdure partant du lac a été prolongée vers l'est jusqu'à la commune de Meinier.

* La Traversée du lac est un projet en «information préalable». Elle doit être précédée par un élargissement de l'autoroute de contournement actuelle. Son tracé, la position des jonctions ainsi que les mesures d'accompagnement restent donc à préciser.

** Une carte patrimoine a été ajoutée, les objets classés et à l'inventaire n'y figurent pas car ils concernent davantage les planifications locales (domaine de Séchant).

** Un axe de mobilité douce figure sur la route de Thonon, les réseaux hors des grands axes relèvent de la planification communale, tel qu'indiqué dans la fiche B05.

DARDAGNY

* Un symbole «extension du village» a été ajouté pour tenir compte des développements mesurés envisagés par la commune (fiche A 06).

GENÈVE *

* La carte annexe «principes de densification» figure maintenant une approche par grands secteurs et non plus à la parcelle.

* Un périmètre de renouvellement urbain au nord de la rue de Lyon a été modifié en activités conformément aux orientations prises depuis pour son affectation. Le secteur de l'écoquartier JOonction a été indiqué sur la carte en renouvellement urbain.

* Le grand projet Montbrillant a été retiré, considérant que plusieurs démarches sont en cours et qu'il n'est pas opportun d'y mettre en œuvre la démarche type des grands projets.

** Les études conduites dans l'intervalle ont confirmé l'option du maintien de Cornavin comme gare principale de Genève.

** La question des surélévations n'a pas fait l'objet de nouvelles précisions au niveau du plan directeur cantonal.

* La fiche des espaces verts et publics a été complétée pour prendre en compte la démarche nature en ville lancée par le DIME.

GENTHOD *

* Le déclassement de trois zones villas en zone agricole a été reporté sur la carte du schéma, conformément au souhait de la commune.

* La parcelle du petit Malagny, sur laquelle le schéma représentait un parc de délasserment, est dorénavant identifiée comme «secteur de densification différenciée», pour tenir compte des projets de développement portés par la commune.

* Un périmètre de densification différenciée de la zone villas à dominante activités et équipements a été ajouté à la carte dans le secteur de Champs Chavannes, pour traduire la volonté de la commune d'y implanter un équipement. Il est prévu un retour de la moitié nord-ouest en zone agricole et une affectation de la moitié sud-est à de l'équipement public, conformément au plan directeur communal.

GRAND-SACONNEX *

* La voie urbaine structurante reliant la gare de l'aéroport à la gare Cornavin a été remplacée par une succession de parcs, conformément à l'avancement des études sur ce secteur.

L'axe structurant de mobilité douce situé le long de la route des Nations a été retiré de la carte de synthèse, mais reste mentionné dans la carte annexe des mesures de mobilité.

** Les affectations des secteurs situés dans les courbes des nuisances sonores de l'aéroport ont été adaptées conformément aux dispositions préconisées dans la fiche A20. Toutefois, l'indication «à dominante activités» n'exclut pas une affectation partielle au logement pour les secteurs à densifier. L'extension sur la zone agricole prévue sur la parcelle du Pré du Stand est par contre exclusivement dévolue aux activités et équipements.

Le nouveau tracé de la raquette ferroviaire a été reporté sur la carte de synthèse.

Le périmètre du grand projet «Grand Saconnex» a été adapté (dimension transfrontalière retirée).

** Le grand projet «Mail Sud» fait désormais partie des secteurs de réflexion à envisager à plus long terme.

GY *

* La carte annexe de la fiche D06 précise que l'installation de traitement de déchets organique située sur la commune de Corsier est bien existante.

HERMANCE *

* Le village d'Hermance est mentionné désormais dans la liste des villages de l'espace rural (fiche A06) et figure comme tel sur la carte.

* L'extension envisagée en densification de la zone villas le long de la route d'Hermance est reportée sur la carte.

JUSSY *

La décision de déclasser les hameaux dépend de la commune. La volonté exprimée par le plan directeur communal de ne pas le faire à Jussy n'est pas remise en cause par le canton.

LACONNEX

* Ajout du projet d'équipement sportif qui desservira aussi les communes voisines.

Ajout de liaisons mobilité douce sur la route de Chancy.

** Une nouvelle pénétrante routière Viry-Bernex n'a pas été retenue, une liaison de transports collectifs performante rabattant sur le terminus du tram à Bernex est néanmoins en cours d'étude.

* La carte annexe aux fiches D02, D04 et D06 distingue désormais les installations de traitement et les installations de stockage de déchets. Le secteur est concerné par la mise en conformité d'une installation de traitement.

LANCY *

** La densification de la zone de villas du plateau de St-Georges reste un objectif du plan directeur cantonal, vu l'excellente desserte en transports publics. Elle est néanmoins envisagée à long terme et avec des densités différenciées (cf. carte principes de densification).

Le projet de la promenade des Crêtes a été ajouté, de même que d'autres liaisons de mobilité douces.

Le projet de patinoire à Trèfle Blanc est mentionné.

MEINIER *

* La carte du schéma directeur cantonal a été complétée par la mention du projet d'extension de la zone d'activités de la Pallanterie, en réponse au souhait communal.

* Le grand projet de la Pallanterie, après une première phase d'étude, est placé en seconde priorité. La reprise des études permettra le moment venu de préciser la capacité d'accueil, la qualité urbaine à rechercher, les relations avec les villages ainsi que les infrastructures de mobilité à mettre en place sur un périmètre élargi.

** La Traversée du lac est un projet en «information préalable». Elle doit être précédée par un élargissement de l'autoroute de contournement actuelle. Son tracé, la position des jonctions ainsi que les mesures d'accompagnement restent donc à préciser.

MEYRIN *

* Les affectations des secteurs situés dans les courbes des nuisances sonores de l'aéroport ont été adaptées conformément aux dispositions préconisées dans la fiche A20. Cela concerne notamment le secteur de La Gravière.

* Un axe structurant de mobilité douce reliant Meyrin à Ferney a été ajouté, conformément au souhait de la commune.

Une nouvelle halte ferroviaire est envisagée dans la cité de Meyrin (raquette ferroviaire).

* Un nouvel axe de transports collectifs structurant traversant la ZIMEYSAVER figure sur la carte de synthèse.

Le tracé de la voie verte a été adapté pour relier les différentes gares de la ZIMEYSAVER.

* Le phasage des opérations prévues dans le grand projet Vernier-Meyrin-Aéroport est précisé dans la fiche P08. Il est notamment rappelé que «la réalisation des secteurs Cointrin Ouest, Corbillettes et Cointrin Est se fera en fonction des opportunités et de la réalisation d'infrastructures de transport».

** Malgré la requête de la commune, les B+R (bike and ride) ne figurent pas sur la carte du PDCn. La fiche B05 renvoie au plan directeur de la mobilité douce pour la planification de ce type d'opérations.

* Le phasage des opérations prévues dans le grand projet ZIMEYSAVER est précisé dans la fiche P10. Il est notamment rappelé que le développement d'activités mixtes est envisageable dans certains secteurs qui doivent être identifiés.

* Le rôle des haltes ferroviaires en tant qu'interfaces de transport bénéficiant d'une accessibilité optimale (aussi bien mobilité douce que transports collectifs) a été précisé dans la fiche B01. Cette modification permet de répondre aux attentes de la commune de Meyrin.

ONEX *

* Le rôle de centralité locale d'Onex continue à être affirmé.

** Le projet de plan directeur communal a identifié à l'intérieur de la zone villas des «poches» susceptibles d'être densifiées. Le principe de densifier les quartiers de villas de part et d'autre du tram a été maintenu, dans le souci d'une utilisation rationnelle du sol et d'une coordination efficace entre l'urbanisation et les transports publics. Il s'agit néanmoins d'un objectif à long terme, la densification s'effectuera progressivement et de manière différenciée (cf. modifications de la fiche A03 et de la carte annexe «principes de densification»).

* Les périmètres proposés par la commune pouvant constituer une première étape, ils ont été intégrés à la carte du schéma directeur. Les modalités de ce développement seront à vérifier dans le cadre du grand projet route de Chancy – Sur le Beau. Celui-ci ne figure pas parmi les projets prioritaires et est envisagé à moyen, voire long terme.

* Le «périmètre à étudier» de Sur-le-Beau, dont l'opportunité restait à démontrer (accessibilité, emprise sur les terres agricoles et la pénétrante de verdure de l'Aire) et dont la faisabilité ne s'inscrivait pas avant 2030, a été abandonné.

* La densification du secteur du chemin François-Chavaz, plus éloigné du tram, a été abandonnée.

* La passerelle sur le Rhône dévolue à la mobilité douce a été ajoutée (carte annexe mesures de mobilité).

* La voie verte est maintenue et précisée dans son tracé, les études de liaisons tangentielles transports collectifs ont progressé dans l'intervalle (fiches B02 et P02).

PERLY-CERTOUX *

Le plan directeur communal, actuellement en cours d'étude, propose des modifications du périmètre à urbaniser et de sa capacité d'accueil, par rapport à ce qui figurait dans le rapport de synthèse du PACA et qui avait été repris dans le projet de PDCn mis à l'enquête.

** Le grand projet ayant été placé par le Conseil d'Etat en seconde priorité, la pesée des intérêts entre une alternative ou l'autre n'a pas pu être entamée à ce jour. Dès lors, les éléments initiaux ont été maintenus. La mention «les périmètres et tracés sont représentés de manière approximative, la délimitation exacte sera affinée à l'occasion des planifications ultérieures», qui figure sur la carte du schéma directeur, et la capacité d'accueil mentionnée sur la fiche P11 en tant qu'estimation, offrent une marge de manœuvre suffisante pour l'évolution de ce futur grand projet.

* Par souci de cohérence avec ce qui précède, le périmètre projeté par la commune pour développer ses terrains de sport et de loisirs est figuré par un symbole «aire de délasserment» plutôt que par un périmètre défini. Il figure par contre bien sur la carte annexe «espaces verts et publics» et dans la liste des projets de la fiche A13 relative aux équipements sportifs.

** L'intérêt de localiser un P+R à la hauteur de l'échangeur autoroutier a été confirmé par les récentes études de mobilité, il est donc maintenu.

PLAN-LES-OUATES *

** Les périmètres de zone villas à densifier de part et d'autre de la route de Saint-Julien, axe fort de transports publics, sont maintenus, même s'il s'agit de transformations à long terme.

* Néanmoins, les périmètres du chemin de Trapas-Loup, comportant un lotissement homogène et relativement récent, et celui du chemin Vandel, plus éloigné de l'axe, sont supprimés.

Le quartier des Cherpines fait l'objet d'une nouvelle fiche et les indications de la carte ont été adaptées à l'état fin 2012 du projet (notamment tracé du tram et installations sportives).

* Les projets routiers de Genève-Sud ont été complétés et les délais précisés (fiche B03). Il est précisé que l'axe fort de transports collectifs de la route de Saint-Julien ne signifie pas un tram et doit se faire en valorisant l'espace public (axe structurant, fiche A10).

Le Barreau sud ferroviaire est indiqué comme une liaison de principe pour le long terme (mesure en information préalable), aucun tracé précis n'étant à ce jour étudié.

PREGNY-CHAMBÉSY *

* Le périmètre à étudier prévoyant une extension urbaine sur le site de Tournay a été retiré de la carte, conformément au souhait de la commune.

PRESINGE *

* En réponse à la demande communale, la carte a été complétée avec un projet d'extension de la zone à bâtir de Cara, proche de la centralité de la gare d'Annemasse.

* Un corridor biologique transfrontalier a été ajouté sur la carte au sud du village de Presinge.

* Le principe de développement de nouvelles liaisons tangentielles de transports collectifs est précisé dans la fiche B02, notamment entre Vézenaz-Pallanterie et le secteur Puplinge-Trois Chêne. S'agissant d'un concept d'exploitation relevant du plan directeur des transports collectifs et ne nécessitant pas d'infrastructures nouvelles, les tracés ne figurent pas sur la carte.

** La Traversée du lac est un projet en «information préalable». Elle doit être précédée par un élargissement de l'autoroute de contournement actuelle. Son tracé, la position des jonctions ainsi que les mesures d'accompagnement restent donc à préciser.

PUPLINGE *

* Village: l'emprise de l'extension de la zone à bâtir (est de la route de Graman) a été agrandie, conformément aux intentions du plan directeur communal.

Le périmètre à urbaniser au sud du village passe de la catégorie «périmètre à étudier» à celle d'«extension urbaine à dominante habitation», sans précision quant au périmètre définitif qui devra être traité par le grand projet prévu en seconde priorité.

** Le secteur Mon Idée-Grand Pré est maintenu, ce d'autant que le périmètre sera desservi par un transport collectif urbain. Sa programmation et son phasage seront à établir dans le cadre du grand projet prévu en seconde priorité.

* La pénétrante de verdure au sud du village va désormais du Foron à la Seymaz (carte).

La mention du projet d'extension pénitentiaire indique de façon plus explicite une emprise sur la zone agricole dont le périmètre reste à définir. La fiche A12 a été adaptée pour tenir compte de l'évolution des différents projets d'extension du secteur pénitentiaire.

** La Traversée du lac est un projet en «information préalable». Elle doit être précédée par un élargissement de l'autoroute de contournement actuelle. Son tracé, la position des jonctions ainsi que les mesures d'accompagnement restent donc à préciser.

* Le principe de développement de nouvelles liaisons tangentielles de transports collectifs est précisé dans la fiche B02, notamment entre Vézenaz-Pallanterie et le secteur Puplinge-Trois Chêne. S'agissant d'un concept d'exploitation relevant du plan directeur des transports collectifs et ne nécessitant pas d'infrastructures nouvelles, les tracés ne sont pas figurés sur la carte.

RUSSIN

Aucune modification notable

SATIGNY *

* La pastille indiquant un «périmètre à étudier» a été remplacée par un périmètre d'extension urbaine. Le phasage des différentes opérations de développement est précisé dans la fiche relative au grand projet Satigny (développement des extensions à l'est puis au sud dès que les opérations de densification seront terminées).

- * Deux périmètres d'extension du centre (nord-ouest) portés par la commune ont été ajoutés à la carte.
- * Le «périmètre à étudier» situé en prolongement de la zone industrielle a été abandonné, son opportunité n'étant pas démontrée à ce stade et sa faisabilité s'inscrivant au-delà de 2030. Néanmoins, une nouvelle extension en prolongement du secteur des Communs et en relation avec une nouvelle liaison routière reste prévue pour le moyen, voire le long terme.

Le barreau routier de Montfleury est confirmé et les services fédéraux sont entrés en matière pour examiner le projet de demi-jonction du Canada.

- * Le phasage des opérations prévues dans le grand projet ZIMEYSAVER est précisé dans la fiche P10. Il est notamment rappelé que le développement d'activités mixtes est envisageable dans certains secteurs qui doivent être identifiés.
- * Le périmètre à étudier situé à l'extrémité nord-est de la commune, en face du CERN a été retiré.

SORAL

- * Le symbole figurant une extension projetée de village a été ajouté à Soral pour tenir compte des projets communaux.
- * L'étendue de la zone à bâtir du village a été corrigée conformément au plan des zones en vigueur.
- * La carte annexe aux fiches D02, D04 et D06 distingue désormais les installations de traitement et les installations de stockage de déchets. Le secteur est concerné par la mise en conformité d'une installation de traitement.

THÔNEX *

- * La densification d'un quartier de villas récent aux Verchères, proposée dans le cadre du PACA, est abandonnée vu sa faisabilité peu vraisemblable.
- ** Vu les contraintes sur le secteur du Petit-Thônex (expansion des crues, pénétrante de verdure, etc.), l'option d'étudier l'opportunité d'une urbanisation (projet de centre commercial) est abandonnée. La pénétrante de verdure a été rétablie selon le tracé du PDCn 2015.
- * Le triangle entre Thônex et Mon Idée-Communaux d'Ambilly (MICA), dévolu à des équipements et à un parc dans le plan directeur communal, a été modifié dans ce sens.
- * La mention du mail des Communaux d'Ambilly en tant qu'axe routier a été retirée de la carte, vu qu'il n'aura qu'un rôle de desserte de quartier.

La structure de l'urbanisation et des espaces ouverts des Communaux d'Ambilly a été reportée conformément à l'état actuel de ce grand projet.

- * Le bus transfrontalier, reliant les Trois Chêne et l'agglomération d'Annemasse, a été ajouté dans les axes forts de transports collectifs.

TROINEX

Le barreau sud ferroviaire est indiqué comme une liaison de principe pour le long terme (mesure en information préalable), aucun tracé précis n'étant à ce jour étudié.

- * Les projets routiers de Genève Sud ont été complétés et les délais précisés (fiche B03).

* La parcelle des Crêts peut rester en zone villas, elle pourra bénéficier d'un meilleur indice d'utilisation du sol, conformément aux nouvelles dispositions légales.

* La parcelle située au sud de la route de Moillebin, indiquée par erreur dans la version 2011, a été retirée.

** La renaturation du ruisseau des Marais reste indiquée comme un projet, elle est mentionnée dans la fiche C07 en information préalable, c'est-à-dire dont l'opportunité est à étudier.

* Le tracé de la pénétrante de verdure de Pinchat a été adapté, ce qui n'exclut nullement la poursuite de l'activité agricole (fiche C04).

VANDOEUVRES *

* La densification au chemin de la Blonde, excentrée par rapport aux réseaux de transports collectifs, a été abandonnée.

* Le projet d'équipement sportif à Crête, permettant de libérer un espace constructible dans le village, est indiqué.

* Le principe de développement de nouvelles liaisons tangentielles de transports collectifs est précisé dans la fiche B02. S'agissant d'un concept d'exploitation relevant du plan directeur des transports collectifs et ne nécessitant pas d'infrastructure nouvelle, les tracés ne figurent pas sur la carte.

VERNIER *

Pour les points soulevés par la commune en matière de financement des équipements, de densité et de valorisation du cadre de vie, voir ci-dessus sous «éléments de portée générale».

* La mixité dans les secteurs désignés pour des extensions à dominante activités a été précisée. La légende de la carte précise qu'il s'agit de secteurs à dominante activités et équipements. Par ailleurs, les nouvelles règles applicables en zone industrielle et l'introduction de zones de développement d'activités mixtes favoriseront la densification et la diversification des quartiers industriels.

Le grand projet ZIMEYSAVER récemment lancé permettra de préciser les modalités et les impacts des développements prévus dans ce secteur.

* Le «périmètre à étudier» situé sur la commune de Satigny en prolongement des secteurs d'activité de Meyrin et Vernier a été abandonné, son opportunité n'étant pas démontrée à ce stade et sa faisabilité s'inscrivant au-delà de 2030. Néanmoins, une nouvelle extension en prolongement du secteur des Communs et en relation avec une nouvelle liaison routière reste prévue pour le moyen ou le long terme.

** La mutation d'un certain nombre de secteurs en zone villas soumis au bruit des avions, qui ne devrait pas diminuer significativement ces prochaines années, reste envisagée. Une éventuelle affectation en zone de développement d'activités mixtes permettrait une meilleure valorisation de ces terrains et par la même augmenterait la faisabilité de ces opérations. La nouvelle fiche A20 «Gérer l'évolution de l'urbanisation dans les secteurs soumis au bruit des avions» précise les modalités à appliquer aux différents secteurs.

* La densification des quartiers en zone villas est précisée dans la fiche A03 et sa carte annexe, qui a été remaniée. Elle sera différenciée en fonction des caractéristiques des secteurs concernés (disponibilité des terrains, présence d'équipements, desserte par les transports collectifs, contraintes patrimoniales et environnementales).

Le barreau routier de Montfleury est confirmé et les services fédéraux sont entrés en matière pour examiner le projet de demi-jonction du Canada.

* Les modalités de restructuration du site des pétroliers sont précisées dans la fiche D04 et tiennent compte de l'état à fin 2012 des démarches auxquelles la commune est associée.

* Le transport collectif en site propre Genève-Châtelaine-Vernier/ZIMEYSA est pris en compte et le tracé des infrastructures de mobilité a été adapté à Mobilités 2030. La route du Nant-d'Avril est mentionnée comme axe structurant.

* Le projet de passerelle piétons-vélos sur le Rhône a été ajouté à la carte annexe des mesures de mobilité.

VERSOIX*

* Le «périmètre à étudier» de «Grand Champ», dont l'opportunité restait à démontrer et dont la faisabilité ne s'inscrivait pas avant 2030, a été abandonné.

* Le périmètre à étudier «chez Pélissier» dont l'opportunité a été confirmée, est transformé en extension à dominante habitation.

En raison des nuisances acoustiques, le secteur situé au sud de la gare de Versoix, initialement classé en zone villas, est transformé en extension urbaine à dominante activités et équipements.

* Les démarches de mise en valeur du réseau hydrologique sont soutenues par la mention des renaturations des cours d'eau sur la carte de synthèse.

Deux possibilités pour une jonction autoroutière ont été maintenues à Collex-Bossy et à Versoix, dans l'attente des résultats des études en cours.

** Le secteur de Richelien ne réunissant pas les critères qui permettraient d'en faire un hameau, il reste en zone agricole (excepté la zone sportive représentée dans le schéma).

Une centralité secondaire a été ajoutée autour de la halte de Pont-Céard.

La mention d'un parc de délasserement en projet a été supprimée au nord-ouest de la commune.

VEYRIER *

* Le «périmètre à étudier» des Quibières, dont l'opportunité restait à démontrer et dont la faisabilité ne s'inscrivait pas avant 2030, a été abandonné.

* Le phasage du grand projet des Grands Esserts et des infrastructures de mobilité a été précisé (nouvelle fiche P03 et fiche B02).