VILLE DE GENÈVE

genève 2020

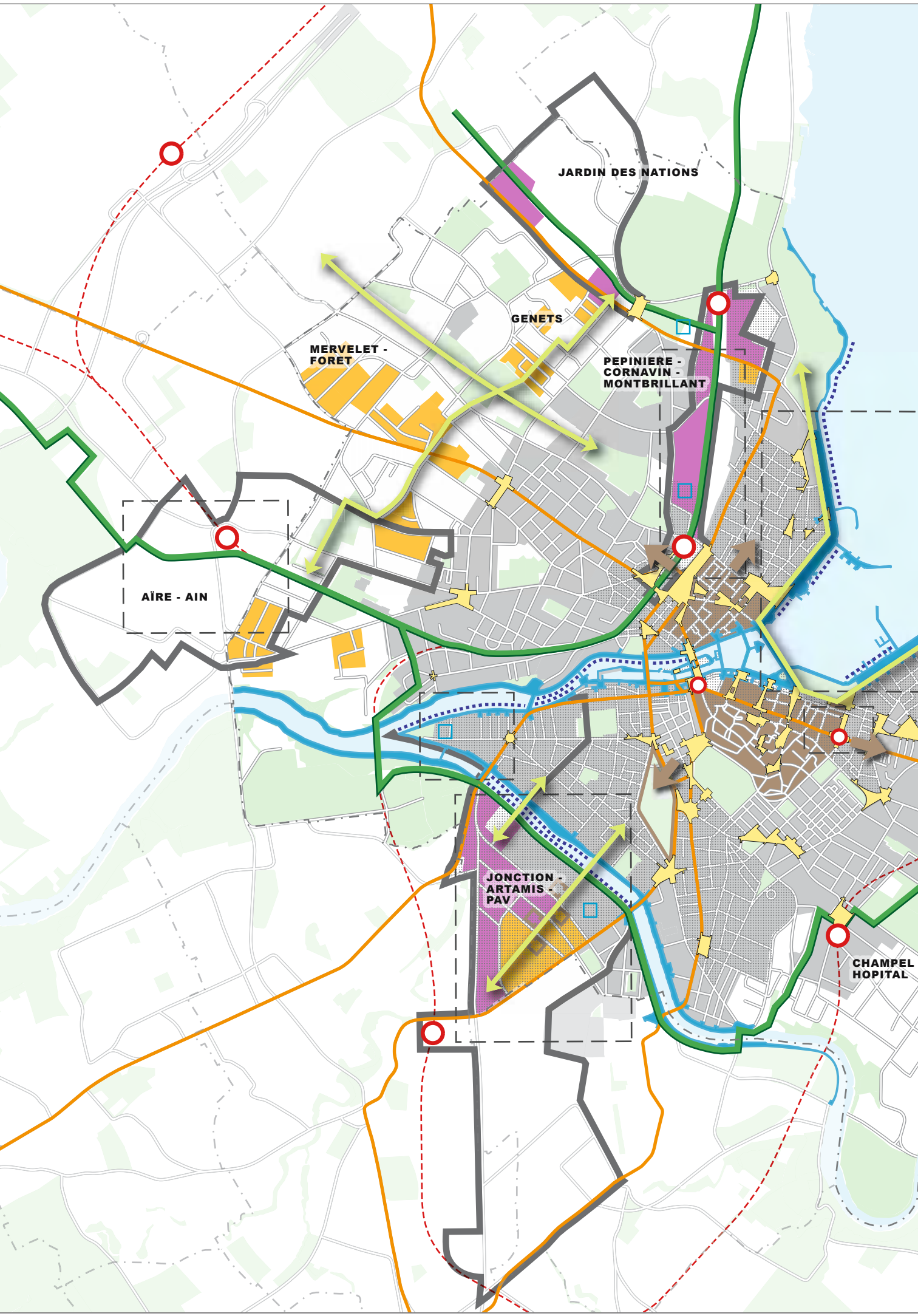
PLAN DIRECTEUR COMMUNAL

Renouvellement durable d'une ville-centre



Rapport de synthèse

Approuvé par le Conseil d'Etat le 14 octobre 2009


JARDIN DES NATIONS
GENETS
MERVELET - FORET
PEPINIERE - CORNAVIN - MONTBRILLANT
AÏRE - AIN
JONCTION - ARTAMIS - PAV
CHAMPEL HOPITAL

genève 2020

PLAN DIRECTEUR COMMUNAL

Schéma de synthèse



- Zone à priorité piétonne et transports publics
- Place publique
- Potentiel à prédominance logement
- Potentiel à prédominance d'activités
- Quartiers centraux (zones 2, 2D et 3) / à forte densité
- Secteur de renouvellement urbain
- Equipement
- Principale liaison verte et de mobilité douce
- Voie verte d'agglomération et prolongements
- Mise en valeur des rives
- Aménagement d'accès et d'espaces en rapport à l'eau
- Pôle intermodal
- Tramway, horizon 2020
- Réseaux RER et CEVA
- Zones: de verdure, de bois et forêts, sportives et agricoles
- Fiche de mise en oeuvre (chapitre 3)
- Limite communale

VILLE DE GENÈVE

0 m 200 400 600 800 1000

1 : 25'000

janvier 2009

Avertissement

Ce document présente l'état définitif du rapport de synthèse du plan directeur communal Genève 2020 (5e version)
Soumis à enquête publique du 2 mars au 1er avril 2009
Approuvé par le Conseil municipal dans sa séance du 16 septembre 2009
Approuvé par le Conseil d'Etat le 14 octobre 2009.

Pilotage

Ville de Genève,
Département des constructions et de l'aménagement
Service d'urbanisme, en collaboration avec tous les départements municipaux

Principaux mandataires

Permis de construire - Richard Quincerot, urbaniste
Urbaplan - Marcos Weil, urbaniste-paysagiste

© Ville de Genève, octobre 2009

FSC
Sources Mixtes
Groupe de produits issu de forêts bien gérées et d'autres sources contrôlées
Cert no. SGS-COC-004251
www.fsc.org
© 1996 Forest Stewardship Council

PEFC

Sommaire

Préface 5

Introduction : Au coeur d'une agglomération en forte croissance : le renouvellement durable d'une ville-centre 6

Chapitre 1 : Les huit priorités politiques de l'urbanisme communal 11

Priorité 1 - Une ville équilibrée : des logements près des emplois 13
Priorité 2 - Une ville habitée : construire des logements 17
Priorité 3 - Une ville solidaire : des loyers bon marché 24
Priorité 4 - Une ville plurielle : maintenir une diversité de populations, de services, de commerces, d'activités et d'équipements 29
Priorité 5 - Une ville responsable : adapter la mobilité au contexte de la ville-centre 35
Priorité 6 - Une ville durable : un plan directeur engagé dans la durabilité 40
Priorité 7 - Une ville dynamique: mettre en valeur les atouts de la ville-centre 41
Priorité 8 - Une ville qui agit : maintenir la capacité d'action de la Ville 45

Chapitre 2 : Stratégies territoriales à l'horizon 2020 49

2.1 Stratégie de développement **50**
a) Quartiers centraux 52
b) Zones de développement 57
c) Secteurs de renouvellement urbain 61
d) Développement et patrimoine 64
2.2 Stratégie de la mobilité **71**
a) Trafic individuel motorisé 71
b) Stationnement 77
c) Transports publics 79
d) Mobilités douces 82
e) Frêt urbain 86
2.3 Stratégie de l'espace public **91**
a) Dans le centre historique et touristique 92
b) Dans les quartiers 93
c) Dans les secteurs de renouvellement urbain 95
d) A l'échelle de la Ville 96
2.4 Stratégie d'équipement **114**
a) Équipements d'importance internationale et régionale 115
b) Équipements de quartiers, besoins de base 117
2.5 Stratégie de la durabilité **122**
a) Thème 1 : gouvernance 122
b) Thème 2 : gestion locale vers la durabilité 123
c) Thème 3 : biens naturels communs 123
d) Thème 4 : consommation responsable et choix de style de vie 123
e) Thème 5 : planification et conception 124
f) Thème 6 : mobilité améliorée, trafic limité (voir priorité 5 et chapitre 2.3) 124
g) Thème 7 : actions locales pour la santé 124
h) Thème 8 : économie locale vivante et durable 125
i) Thème 9 : équité sociale et justice 125
j) Thème 10 : du local au global 125

Chapitre 3 Programmes urbains à l'horizon 2020 **127**

3.1 Evaluation et suivi **130**
3.2 Programmes localisés **133**
PL1 Jonction 135
PL2 Gare des Eaux-Vives / Petite Boissière 139
PL3 Praille - Acacias – Vernets 143
PL4 Montbrillant - Sécheron 147
PL5 Périmètre Aire - Ain 151
PL6 Rade / Rives (Lac-Rhône et Arve) 155
PL7 Voie Verte d'agglomération 157
PL8 Extension piétonne centre-Ville 161
3.3 Aménagement et cadre de vie **163**
A1 Un urbanisme au service des habitants 163
A2 Concept directeur du mobilier urbain 167
A3 Plan Lumière 171
A4 Plan « Ville Propre » 175
A5 Mise à jour du plan directeur des chemins pour piétons 179
A6 Stationnement sur domaine privé Ville (GIM) 181
A7 100% renouvelable en 2050 183
A8a Biodiversité et nature en ville 185
A8b Les espaces verts 193
A9 Gestion des eaux 195
A10 Sites pollués 199
A11 Bruit, assainissement OPB 201
A12 Protection contre les risques majeurs 205
A13 Suivis du développement 207
A14 Réseau et stationnement cyclable 209
3.4 Instruments et administration du territoire **211**
IA1 Hiérarchisation des routes 211
IA2 Collaboration intercommunale 213
IA3 Politique foncière 217
IA4 Modification du régime des zones et instruments d'urbanisme 219

Chapitre 4 : Annexes **221**

4.1 Plan financier d'investissement, éléments d'appréciation internes à l'administration municipale **222**
4.2 Démarche d'élaboration du plan directeur communal **226**
4.3 Tableau des relations entre les motions du Conseil municipal et le Plan directeur Genève 2020 **228**
4.4 Liste des annexes au Plan directeur communal **229**
4.5 Résolution du Conseil Municipal et arrêté du Conseil d'Etat approuvant le Plan directeur communal **234**

L'établissement d'un plan directeur communal est une aventure. D'abord, parce que le territoire est un bien commun et que les enjeux d'aménagement doivent prendre en compte la multiplicité des aspects qui font la ville. Ensuite, parce que le plan directeur s'inscrit dans une dimension temporelle qui va bien au-delà des quatre années du mandat politique genevois. L'exercice exige de l'audace pour dépasser le court terme et les schémas convenus, mais aussi de la sagesse pour constituer un cadre partagé et pérenne.

La loi du 29 novembre 2002 et le processus d'élaboration défini par l'Etat de Genève placent avant tout le plan directeur communal dans un champ technique et administratif. En mettant au premier plan huit priorités politiques, la Ville de Genève souhaite donner une forte lisibilité à ses ambitions et à son action. La crise financière qui marque les années 2008-2009 et les incertitudes qui l'accompagnent renforcent cette exigence d'une expression claire des objectifs de la Municipalité.

Si la Ville de Genève affirme ses positions et son rôle dans l'agglomération, elle accorde également une grande importance à sa fonction de partenaire. Avec ce plan directeur, il s'agit de définir les grandes lignes du futur contrat Ville/Etat, approuvé conjointement par les deux entités. Ce plan directeur, c'est aussi une véritable opportunité de progresser dans les relations entre communes, en particulier avec les communes voisines et celles qui s'impliquent dans le processus de construction de l'agglomération.

Enfin et surtout, la commune reste l'échelon politique le plus proche du citoyen. Au-delà des complexités techniques, politiques ou juridiques de l'aménagement du territoire, le Conseil administratif a souhaité que l'élaboration de ce plan soit, des premiers forums de 2007 jusqu'aux débats publics de mars 2009, une opportunité de révéler Genève comme une ville à l'écoute de sa population et de ses partenaires.

Gageons que ce plan, au service d'un urbanisme démocratique, permettra de concrétiser les objectifs d'une vision d'ensemble renouvelée et consensuelle qui intègre les dimensions architecturales, sociales et environnementales d'une ville moderne.

Rémy Pagani,
Maire

Au coeur d'une agglomération en forte croissance : le renouvellement durable d'une ville-centre

La ville de Genève est aujourd'hui le coeur d'une agglomération franco-valdo-genevoise de près de 800'000 habitants, étalée sur près de 2'000 km2 (voir tableau page suivante).

Momentanément ralenti par la récession des années 90, le développement économique et démographique est réparti de plus belle depuis 2000, avec des taux de croissance annuels supérieurs à 1% qui font de l'agglomération l'une des plus dynamiques d'Europe.

Ce contexte met la ville-centre au défi de se renouveler. Trois groupes d'enjeux sont en cause.

L'habitabilité

Le changement d'échelle du bassin d'emploi, l'aggravation des problèmes de logement, la dégradation de la qualité de l'air et les niveaux sonores élevés du bruit routier menacent la qualité de vie en ville – alors que la ville-centre va dans le sens d'une urbanisation durable, très dense et très favorable aux transports publics et aux mobilités douces.

L'attractivité

La concurrence des villes du monde et celle des autres centres de l'agglomération se renforcent, les atouts hérités s'érodent et appellent d'autres ressorts d'attractivité.

La durabilité

Malgré les efforts déployés depuis une vingtaine d'années, les objectifs d'un développement durable sont toujours loin d'être atteints. Les déséquilibres entre enjeux économiques, sociaux et environnementaux tendent à s'accentuer. Les très nombreuses actions engagées pour mettre en place des bonnes pratiques, notamment dans le cadre des Agendas 21, ne semblent pas suffire pour provoquer des renversements de tendance aux échelons où se trouvent les enjeux déterminants, aujourd'hui l'agglomération transfrontalière et le bassin lémanique.

Le profil de ville internationale, première clé de la prospérité de l'agglomération, rend le défi du renouvellement urbain durable particulièrement difficile. Presque entièrement construit, le territoire communal subit les pressions d'un marché immobilier et foncier toujours plus mondialisé. Les forces de ségrégation sociale, actives dans toutes les villes, sont puissantes à Genève, où la présence de firmes, de commerces et de résidents aisés tend à exclure les autres catégories d'activités et de population. L'écart croissant entre «ville mondialisée» et «ville ordinaire» complique la tâche d'assurer leur cohabitation.

Tableau 1 : L'agglomération transfrontalière, le canton et la Ville de Genève en chiffres

	Agglo	Canton	Nyon	Ain	74	Ville
Surface	1'898	246	307	609	736	15.8
Soit	100%	13%	16%	32%	39%	0.8%
						6.4% du canton
Pop 05	769'000	438'000	79'000	85'000	166'000	186'000
Soit	100%	57%	10%	11%	22%	24%
						43% du canton
Densité 05 (hab/km2)	610	2'967	349	178	288	11'742
Taux crois./an 1990-2005	1.2%	1.0%	1.7%	1.5%	1.4%	0.6%
Logts 05	373'000	211'000	36'000	43'000	83'000	103'700
Soit	100%	57%	10%	11%	22%	28%
						49% du canton
Emplois 05	389'000	291'000	28'000	23'000	47'000	145'800
Soit	100%	75%	7%	6%	12%	37%
						54% du canton

Source : Charte du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, 2007

Logts 03 sociaux	45'000*	22'770	21'000	6'065	7'208	7'000
						31% du canton
% total logts 03 dans chaque territoire		10.9%	8%	14%	9.9%	6.8%

* A noter que les données de logements sociaux entre la Suisse et la France ne sont pas compatibles au vu de différence dans la définition même d'un logement social

Source : « Clés pour le logement transfrontalier » 2004 et « Leviers pour faciliter la production de logements durables » CRFG 2008

Assumer les responsabilités de ville-centre

La Ville de Genève entend assumer ses responsabilités de ville-centre du canton et de l'agglomération franco-valdo-genevoise, telles qu'elles sont fixées par le plan directeur cantonal Genève 2015 et par le projet d'agglomération Genève Agglo 2030 :

- **contribuer au développement de l'agglomération**, moins par une croissance quantitative étant donné les limites de capacité d'un territoire communal déjà densément bâti, que par un renouvellement qualitatif conciliant facteurs d'attractivité régionale et internationale ainsi que qualité de la vie locale ;

- **participer à l'effort de construction de logements et de rééquilibrage local de l'emploi et de l'habitat**, afin de réduire les besoins de mobilité à l'échelon du canton et de l'agglomération et de favoriser la mixité sociale ;

- **coopérer à la mise en place d'une gestion urbaine durable**, conciliant la très forte sollicitation humaine du territoire communal et la préservation de l'environnement.

Un projet de renouvellement urbain durable

Ces finalités fixées par les planifications d'ordre supérieur impliquent de lutter contre de fortes tendances. Pour tenir sa place de ville-centre, la Ville de Genève entend concrétiser un projet de renouvellement guidé par huit priorités politiques:

1. Une ville équilibrée : promouvoir la mixité entre emplois et logements
Au contraire des «cités d'affaires» d'autres villes mondiales, la ville-centre doit être habitée et maintenir, autant que possible, un équilibre entre emplois et logements, qui favorise la vie locale et limite les déplacements pendulaires.

2. Une ville habitée : construire des logements
Pour lutter contre la tension extrême du marché du logement, qui chasse de nombreux ménages hors de la ville et du canton, la ville-centre contribuera activement à l'effort de construction de logements accessibles à toutes les catégories de sa population.

3. Une ville solidaire : produire des logements bon marché
Plutôt que de spécialiser ses quartiers dans le prestige et les hauts revenus, la Ville de Genève a l'ambition de maintenir une mixité sociale, perpétuer sa tradition d'ouverture et consacrer un effort particulier à la production de logements accessibles aux revenus les plus modestes.

4. Une ville plurielle : maintenir une diversité de populations, de services, de commerces, d'activités et d'équipements
La Ville de Genève veillera à préserver un parc de surfaces bâties adapté à son tissu d'activités, au service d'une qualité de vie pour toutes ses populations.

5. Une ville responsable : adapter la mobilité au contexte de la ville-centre
Pour répondre aux besoins d'accessibilité et de déplacements en ville, les conditions de mobilité doivent être adaptées au contexte d'une ville-centre extrêmement dense et habitée.

6. Une ville durable : un plan directeur engagé dans la durabilité
Les programmes d'action lancés ces dernières années pour placer la ville-centre sur la voie d'un développement durable et garantir la qualité de vie de sa population doivent trouver un deuxième souffle.

7. Une ville dynamique : mettre en valeur les atouts de la ville-centre
Genève, ville-centre et ville internationale, souhaite à son échelon communal garantir durablement l'attractivité de son territoire, pour le bénéfice de toute l'agglomération (entreprises, tourisme, organisations internationales, habitants…).

8. Une ville qui agit : maintenir la capacité d'action urbaine de la Ville
La ville-centre ne doit pas subir passivement les évolutions en cours, mais se doter des moyens d'être acteur de son développement en coordination avec celui du canton et de l'agglomération.

Le plan directeur communal Genève 2020: un engagement réciproque

Le plan directeur communal rassemble les moyens de concrétiser ces huit priorités politiques. Conformément à la loi fédérale (LAT) et à la loi d'application cantonale (LaLAT), ce document de coordination met en cohérence les politiques d'aménagement cantonale et communale et leurs moyens d'action respectifs, dans l'espace et dans le temps.

Comme tout plan directeur, le plan directeur communal n'est pas opposable aux tiers, mais a force obligatoire pour les autorités publiques (art 11 bis alinéa 8 LaLAt). En particulier, il liera la Ville et le Canton de Genève dans un engagement récipro-que sur les options et les moyens de l'urbanisme communal pour une période de 10 à 15 ans.

La Ville de Genève l'a conçu comme un outil de gouvernement à la fois stratégique et opérationnel, propre à guider l'action municipale pendant la période considérée, dans ses relations avec les autres territoires et échelons de l'action publique.

L'horizon retenu est 2020, date intermédiaire entre :
- le plan directeur cantonal Genève 2015, approuvé par le Grand Conseil en 2001 et par le Conseil fédéral en 2003, et qui a fait l'objet d'une mise à jour en janvier 2007;
- le projet d'agglomération franco-valdo-genevois Genève Agglo 2030, signé en décembre 2007 par les partenaires publics concernés.

Une démarche d'élaboration transversale

La démarche d'élaboration du plan directeur communal Genève 2020 suit la trame fixée par la directive établie par le Canton et publiée en 2003 (voir encadré).

Elle implique:
- le Conseil administratif et les cinq départements municipaux, ainsi que la structure Agenda 21;
- le Conseil municipal et sa commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'établir le lien avec la commission Agenda 21;
- le Canton, les communes voisines et le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois ;
- la société civile (Forums, conférences-débats) ;
- les autres grandes villes suisses, dans la perspective des dynamiques collectives de développement élaborées avec le groupe «positionnement des villes».

Les directives cantonales encadrent la mise en oeuvre de la loi votée par le Grand Conseil le 22 novembre 2002, répondant à une demande de longue date des communes et dotant d'un statut légal des plans directeurs communaux et les plans directeurs de quartier (articles 11bis et 36 de la L 1 30, dite LaLAT). La démarche d'élaboration d'un plan directeur communal est présentée en annexe, chapitre 4.2.

Rapport de synthèse, cartes et annexes techniques

Le présent rapport de synthèse est le document de base du plan directeur. Une fois approuvé par le Conseil municipal et par le Conseil d'Etat, il aura force obligatoire pour les autorités publiques.

Il comprend trois chapitres :

- **chapitre 1 : huit priorités politiques**
- **chapitre 2 : stratégies territoriales selon cinq domaines**
- **chapitre 3 : programmes urbains à l'horizon 2020 (fiches).**

Il est illustré par diverses cartes reproduites dans le corps du rapport et par une carte de synthèse (Document plié en fin de rapport).

En appui du rapport de synthèse, des annexes techniques seront consultables sur Internet ou au service d'urbanisme de la Ville de Genève.

Références utilisées pour l'introduction :

Plan directeur cantonal, 2001-2003, mise à jour 2007.
Plans directeurs localisés. Directives. Plan directeur communal. Plan directeur de quartier, Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement DAEL, Direction de l'aménagement du territoire, Cahier de l'aménagement, 6 juin 2003.
Charte du projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Stratégies et priorités à l'horizon 2030, décembre 2007, et cahiers annexes.

CHAPITRE 1

LES HUIT PRIORITES POLITIQUES DE L'URBANISME COMMUNAL

Chapitre 1

Les huit priorités politiques de l'urbanisme communal

Le projet de renouvellement durable de la Ville de Genève se décline en huit priorités politiques, qui remplissent deux rôles :

- situer la planification communale dans le cadre plus large du canton et de l'agglomération transfrontalière. Les priorités politiques précisent comment la Ville de Genève entend contribuer au bien commun, compte tenu des capacités d'action dont elle dispose ;
- orienter les stratégies territoriales (chapitre 2) et les programmes de mise en oeuvre (chapitre 3) par les divers services de la Ville de Genève. Les priorités politiques indiquent quelles options vont orienter les interventions sur le terrain, les pratiques administratives et les projets localisés pour les 10 à 15 ans à venir.

Les options politiques correspondantes portent sur deux types de domaines :

I. les domaines de compétence communale relevant du principe d'autonomie communale, ainsi que des compétences et prérogatives attribuées aux communes par le droit cantonal et fédéral ;
II. les domaines qui dépassent les compétences communales et relèvent d'une responsabilité partagée des collectivités publiques, pour lesquelles la Ville peut fournir un engagement, mais qui dépassent ses prérogatives et demandent l'investissement d'autres partenaires pour produire leurs résultats.

Priorité 1

Une ville équilibrée : des logements près des emplois

Tendance : spécialisation de la ville comme pôle d'emplois
Finalité : maintenir des habitants dans la ville-centre de l'agglomération
Objectif : corriger le déséquilibre en créant 1 nouveau logement pour chaque nouvel emploi

Contexte

La ville de Genève a la spécificité de concentrer 54% des emplois du canton (43% de la population) et 35% des emplois de l'agglomération transfrontalière (24% de la population), sur un territoire qui n'occupe que 6% du canton et 0.8% de l'agglomération.

Cette concentration des emplois au centre de l'agglomération et la dispersion de l'habitat (étalement urbain) en périphérie génèrent des déplacements de plus en plus nombreux et lointains, effectués en majorité en transports individuels motorisés (56% sur l'agglomération franco-valdo-genevoise). Les impacts sont majeurs sur l'environnement (air, bruit), la santé des populations et la vitalité économique des centres urbains.

Durant les dernières décennies, le rapport logement/emploi a peu évolué, avec de fortes variations des em-plois selon la conjoncture économique et une faible croissance du nombre de logements (voir encadré p.20).

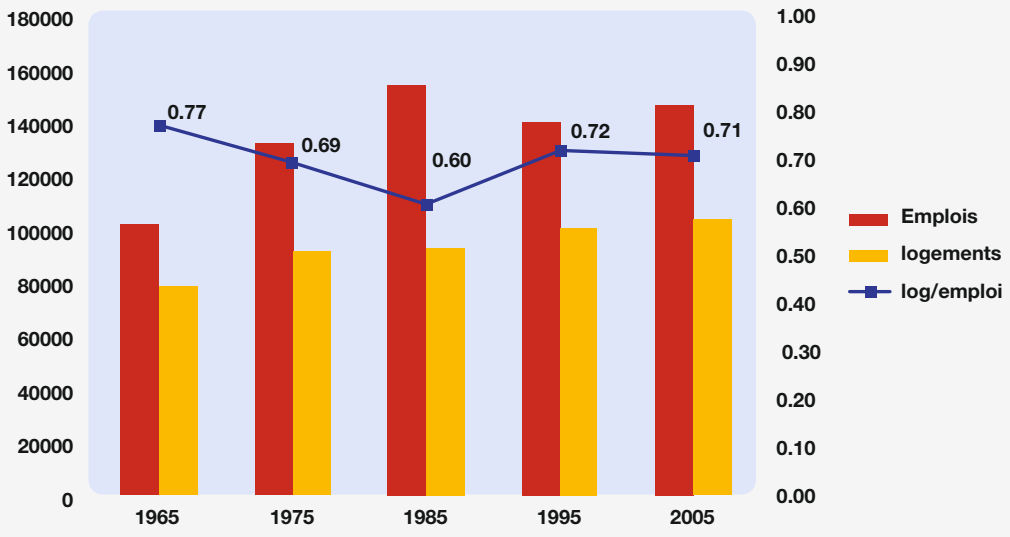


Fig. 1 : Evolution du rapport logement / emploi sur la commune de Genève
source : Office cantonal de la statistique

En ville, le ratio logement/emploi actuel est de 0.7. Par rapport au point d'équilibre national de 1 logement pour 1 emploi (voir tableau 2 page suivante), cela correspond à environ 42'000 actifs travaillant en ville et résidant hors de la ville, générant autant de déplacements quotidiens.

Tableau 2 : En Suisse : le ratio «1 logement pour 1 emploi» est stable au fil du temps

Année	Logements	Emplois	Logements/emploi
1985	2'628'244	2'699'820	**0,97**
1991	2'973'662	2'911'354	**1.02**
2005	3'748'920	3'617'200	**1,04**

Source : annuaires OFS, chapitres T.3 et T.9

Ce ratio logement/emploi n'a rien d'exceptionnel par rapport à d'autres villes-centres. Il n'en est pas moins un indice hautement significatif, porteur d'enjeux majeurs pour la ville, le canton et l'agglomération.

Au coeur de l'agglomération, la pression à la spécialisation dans les activités au détriment des logements reste très forte. Entre 1960 et 1980, elle avait provoqué la perte de 19'000 habitants en ville de Genève.

La tendance avait été inversée grâce à une action publique résolue, alliant les objectifs de protection du patrimoine, de maintien de logements à bas loyers et de construction de logements (LDTR, PUS). Et de 1980 à 2000, Genève fut la seule grande ville suisse à regagner des habitants (+14'500 entre 1980 et 1990, +5'400 entre 1990 et 2000). Il faut préciser que la pression des activités économiques s'était parallèlement relâchée, la ville ayant perdu 11'000 emplois entre 1990 et 2005 (voir encadré).

L'évolution de l'emploi en ville

La ville de Genève concentrait en 1955 près de 80% des emplois du canton, et seulement 54% en 2001 : le développement économique s'est produit essentiellement dans les autres communes du canton. Après une période de forte croissance, la ville de Genève a perdu plus de 10'000 emplois entre 1985 et 1995. La situation s'est redressée depuis, en dépit de plusieurs délocalisations (banque Pictet en 2006, par exemple). Mais la ville n'a pas retrouvé tous les emplois perdus (voir graphique ci-dessous).
Sa spécialisation dans les activités tertiaires s'est renforcée. Ainsi de 1995 à 2001, la ville a perdu près de 4'000 emplois secondaires, compensés par un gain supérieur d'emplois tertiaires. La forte représentation des activités bancaires, de placement immobilier, de négoce et de commerces de luxe est un facteur de fragilité, l'exposant aux incertitudes de la conjoncture internationale.
Par ailleurs, la concurrence de la périphérie pour le commerce a fait perdre à la ville plus de 1'600 emplois dans le secteur commercial, regagnés par les communes urbaines voisines.

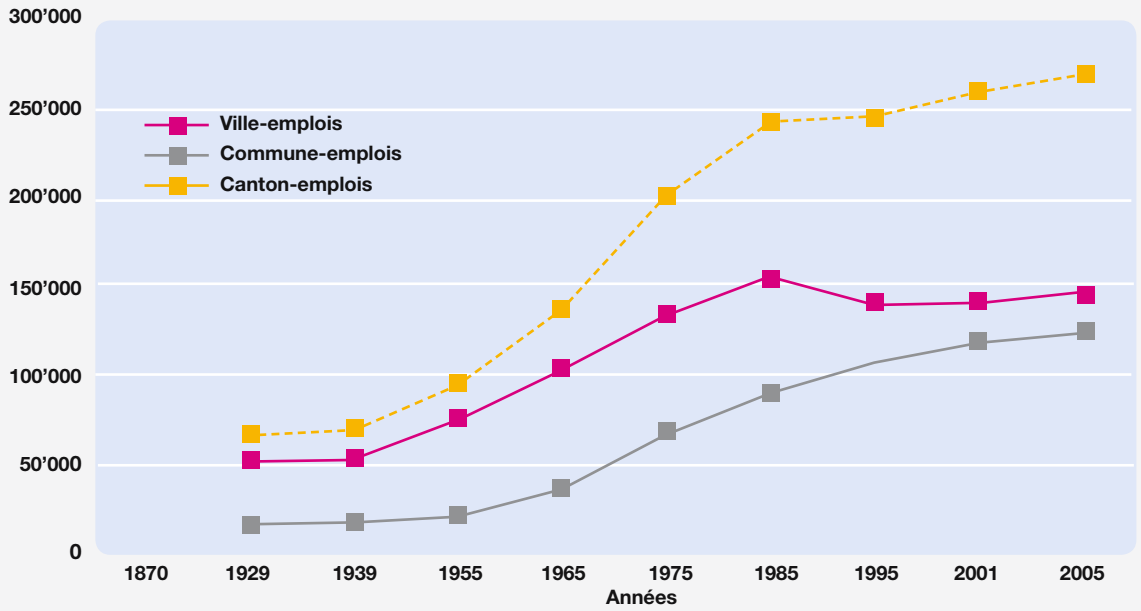


Fig. 2 : Evolution comparée des emplois entre la ville de Genève, les autres communes et le Canton 1929-2005
Source : Office cantonal de la statistique

Ces dernières années, la croissance a été nettement plus faible. La ville a gagné 200 habitants entre 2004 et 2007 avec cependant des variations contrastées (voir encadré).

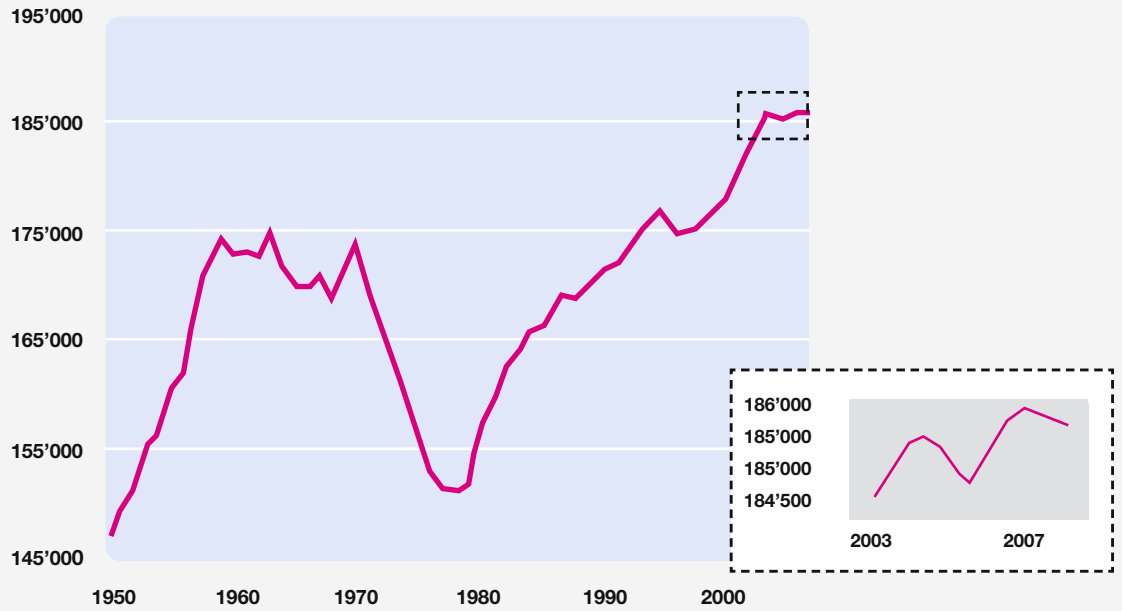


Fig. 3 : Evolution de la population de la Ville de Genève 1950-2006 - Source : Office cantonal de la statistique

Or, le rapport emploi/logement risque fort de se dégrader. En effet, parallèlement à ce contexte démographique stable, il s'est construit en ville 420'000 m2 de plancher de commerces et de bureaux neufs qui, si la conjoncture économique reste favorable, conduira à une explosion du nombre d'emplois. A ce stock de surfa-ces déjà bâties, il faut ajouter plusieurs projets majeurs (notamment Praille-Acacias-Vernets, secteur des orga-nisations internationales), qui visent une création massive d'emplois sur le territoire communal. Il n'est pas sûr qu'en ville, la construction de logements puisse suivre un tel rythme, notamment pour les logements à bas loyers (voir priorité 3) contrairement aux objectifs cantonaux et d'agglomération.

Options politiques

Réduire localement les déséquilibres entre emplois et logements est une première priorité du plan directeur cantonal Genève 2015 et du projet d'agglomération Genève Agglo 2030. C'est aussi la première priorité politique du plan directeur communal Genève 2020.

Il est de l'intérêt de la ville, du canton et de l'agglomération que la ville-centre résiste à la tendance à la monoculture de l'emploi et au déclin démographique. La mixité fonctionnelle (équilibre logement/emploi), la mixité sociale (diversité de la population) et la qualité des équipements publics (de dimension régionale et de proximité) sont des clés du dynamisme de la ville de Genève. Ce sont des atouts majeurs par rapport à d'autres villes du monde, où les centres-villes sont déserts hors des heures de bureau et où les relations entre riches et pauvres sont plus tendues.

La réduction du déséquilibre entre logements et emplois s'inscrit dans un objectif plus large qui consiste à maintenir une diversité sociale dans les quartiers centraux (voir priorité 4).

Le déficit du nombre de logements par rapport au nombre d'emplois ne doit pas s'aggraver, mais au contraire évoluer dans le sens d'un rééquilibrage. L'application du rapport 1 logement pour 1 emploi aux opportunités de développement permettra d'améliorer progressivement le rapport actuel de 0.7 logement par emploi, conformément à l'objectif de rééquilibrage souhaité par le Canton dans le cadre du projet d'agglomération.

I. Dans le cadre de ses prérogatives la Ville entend :

- appliquer le **plan d'utilisation du sol**.

II. Au-delà de ses prérogatives, la Ville de Genève souhaite contribuer, avec ses partenaires, à :

- **garantir que la construction de nouvelles surfaces d'activités générant de l'emploi s'accompagne de la création d'un nombre au moins équivalent de logements en ville de Genève**.

Ce principe s'applique notamment aux grands secteurs de renouvellement urbain comme Praille-Acacias-Vernets, gare des Eaux-Vives ou Cornavin-Sécheron : l'accueil de nombreux emplois sur ces sites bien desservis par les transports publics créera le besoin d'autant de logements. Il faudra impérativement y répondre en produisant des logements sur place et à proximité de façon à réduire la demande de déplacements pendulaires et à favoriser le recours aux mobilités douces.

Références utilisées pour la priorité 1:

Plan directeur cantonal, Concept (2000) , p. 17. Objectif 1.3 Freiner les déséquilibres dans la répartition des habitants et des places de travail.
Charte du projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Stratégies et priorités à l'horizon 2030, décembre 2007. Page 31, Rééquilibrage de l'habitat et de l'emploi et Cahier annexe 3.
Annuaires statistiques fédéraux et cantonaux.

Priorité 2

Une ville habitée : construire des logements

Tendance : crise aiguë du logement
Finalité : contribuer à la politique de construction de logements du canton et de l'agglomération
Objectif : +3'600 logements en ville de Genève à l'horizon 2020

Contexte

Avec un taux de vacance d'environ 0.2% (alors que le seuil de fluidité du marché est estimé en Suisse à 1.5 %), le canton de Genève est le foyer d'une crise du logement aiguë qui affecte l'ensemble de l'agglomération et de la région lémanique.

Durant les dernières décennies, le rapport logement/emploi a peu évolué, avec de fortes variations des em-plois selon la conjoncture économique et une faible croissance du nombre de logements (voir encadré p.20).

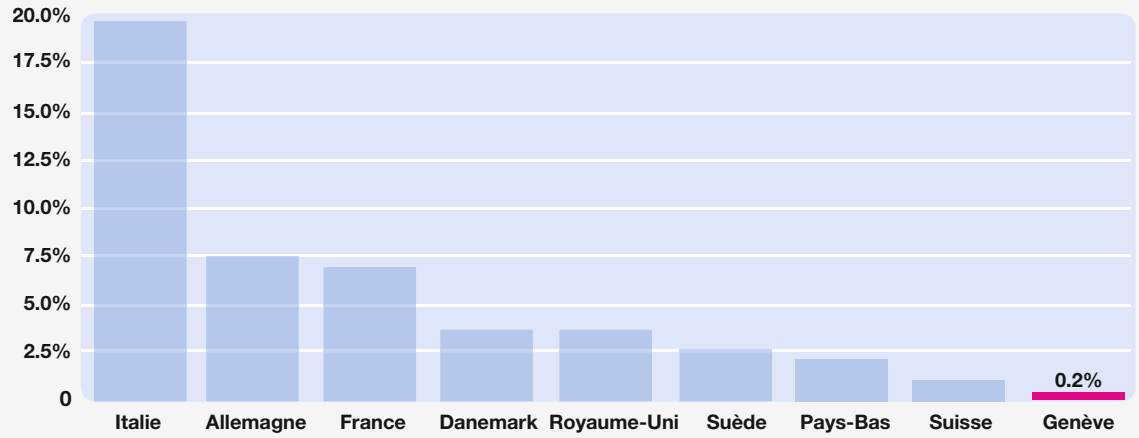


Fig. 4. Taux de vacance - Source : Acanthe SA - expertise immobilière
Les taux de vacance usuels en Suisse sont extrêmement faibles par rapport à ceux d'autres pays européens.

Cette crise résulte de plusieurs décennies de production insuffisante de logements dans le canton par rapport à la demande. Elle oblige de nombreux ménages à résider hors du canton, avec des impacts sensibles sur les transports, l'urbanisation des territoires voisins, l'environnement, la fiscalité, etc.

Pour résoudre la crise, **trois documents de planification fixent les rythmes de construction de logements dans le canton:**

- le plan directeur cantonal (2001) prévoyait 32'000 nouveaux logements à un rythme de 1600 logements par an jusqu'en 2020 ;
- le projet Genève Agglo 2030 (2007) retient une croissance de 200'000 habitants à l'horizon 2030 et 5000 logements par an, dont la moitié sur le canton de Genève et le reste réparti dans les couronnes périphériques suisse et française. En terme d'emploi, le projet d'agglomération prévoit la création de 100'000 emplois d'ici 2030. Seulement 30% des nouveaux emplois devraient se localiser dans la partie française de l'agglomération;
- le plan directeur de l'habitat transfrontalier PDHT (2007) prévoit +1'600 à +2'500 logements par an sur 10 ans (+50'000 logements en 10 ans, dont un tiers ou la moitié dans le canton).

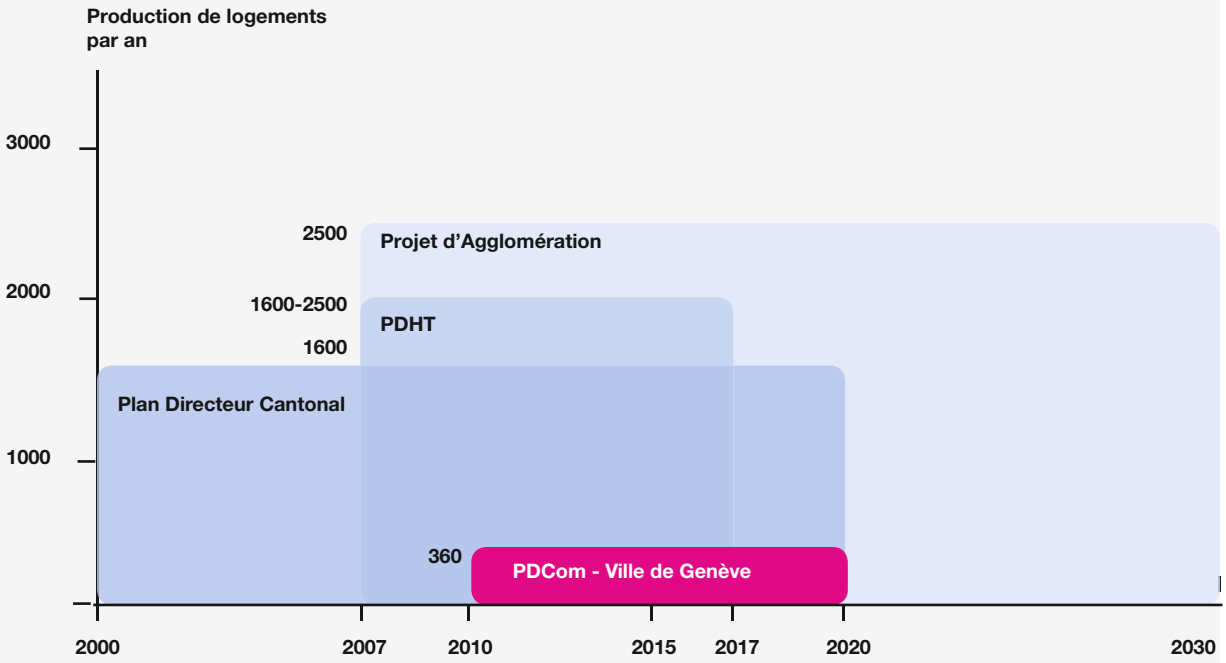


Fig. 5 : Prévision sur le rythme annuel de production de logements dans le canton de Genève entre 2000 et 2030
Source : plan directeur cantonal 2001 - mise à jour 2007 ; plan directeur de l'habitat transfrontalier (PDHT) 2007 ; projet Genève Agglo 2030 et contribution de la Ville de Genève pour 2010-2020 prévue par le plan directeur communal

La Ville de Genève entend contribuer à l'effort de construction de logements, autant que le permettent ses capacités d'accueil du développement.

La production de logements en ville

Avant guerre, la ville était de loin le principal site de développement du canton. Pendant les années 60-70, elle a partagé ce rôle avec plusieurs autres communes, en construisant à un rythme moyen d'environ 1'500 logements par an. Depuis 1976, la production de logements suit une baisse continue et se réduit quasiment à néant en 2000-2004 – alors que les autres communes du canton maintiennent une production de 1'500 à 2'000 logements par an.

Evolution du nombre de logements construits en Ville de Genève entre 1930 et 2007

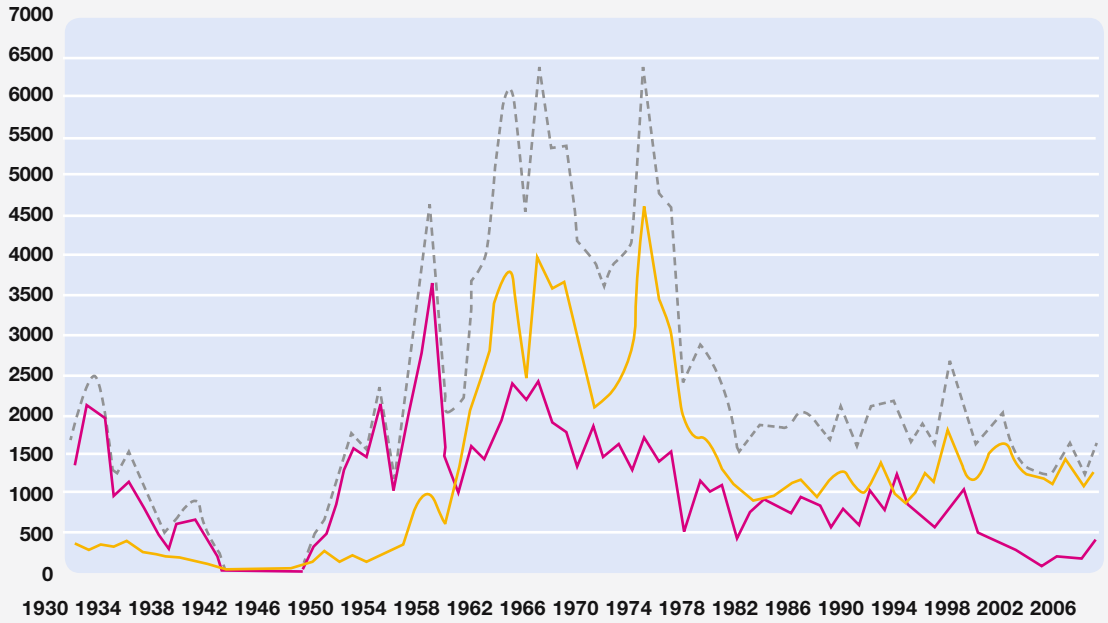


Fig. 6 : **Gains annuels de logements entre 1930 et 2007 sur la commune de Genève (en rouge), dans les autres communes genevoises (en jaune) et dans le canton (en traitillé)** - source : Office cantonale de la statistique

La ville concentre la moitié des logements du canton sur 6.4% du territoire cantonal (28% des logements de l'agglomération sur 0.8% du territoire franco-valdo-genevois) (voir introduction). Pôle d'emploi principal, elle contribue aussi, plus qu'aucune autre commune, au logement de la population franco-valdo-genevoise.

Au coeur d'une agglomération réputée sur les marchés mondialisés, le territoire communal subit :

- le plus haut niveau de compétition pour l'espace et donc les plus hauts prix fonciers et immobiliers, qui rejoignent ceux de métropoles beaucoup plus importantes (voir encadré ci-dessous),
- la plus forte saturation du territoire par les constructions, la ville de Genève étant de loin la commune la plus dense de l'agglomération et la plus dense de Suisse (voir encadré à la page suivante).

Les prix des plus grandes métropoles

Bien que l'agglomération n'atteigne pas le million d'habitants, les prix de l'immobilier à Genève rejoignent ceux des plus grandes métropoles mondiales. Ainsi selon l'Etat de Genève (Comparaisons internationales 2007):

- les loyers d'appartements y sont inférieurs à ceux de Singapour ou Londres, mais supérieurs à ceux de New York, Milan, Paris et des autres capitales
- un appartement en PPE se vend de 5'700 à 16'000 Fr le m2 (enquête auprès des régies en 2007).

Les surfaces commerciales des rues basses atteignent des records mondiaux, jusqu'à 5'000 Fr le m2 par an (selon Wuest & Partner).

Densités

Que l'on compte les densités bâties, celles de la population ou les densités humaines (habitants + emplois), le résultat est le même : la ville de Genève est de loin la commune la plus dense du canton, de l'agglomération et de la Suisse, voire d'Europe.

- ses 275 habitants+emplois à l'hectare la rangent après la ville de Paris (375), mais avant Lyon (191), Grenoble (184), Bâle (179), Zurich (111)... Chêne-Bourg ou Annemasse (81), Lausanne (68), la moyenne cantonale genevoise étant 28 habitants+emplois à l'hectare.
- les quartiers les plus denses ont les densités de quartiers parisiens centraux, avec très peu d'espaces libres et d'espaces verts. Par exemple, le quartier des Pâquis offre 1 arbre pour 100 habitants et 6 m2 d'espace public par habitant+emploi.



Fig. 7 : Densités humaines (emplois et habitants) par communes -
Source : Projet d'agglomération, « Cahier annexe 1 : Etat de la question et diagnostic », décembre 2007, p.20



Fig.8 : Densités humaines (emplois et habitants) par sous-secteurs
Source : Projet d'agglomération, « Cahier annexe 1 : Etat de la question et diagnostic », décembre 2007, p.23

Alors que **la population communale reste relativement stable** depuis 2003 (voir fig.3 p.17), **le nombre de ménages augmente, en même temps que la consommation d'espace** (desserrement se traduisant par une augmentation de la taille des logements).

Taille moyenne des logements

Les logements sont en moyenne plus petits en ville de Genève que sur l'ensemble du canton : 73 m2 en ville contre 84 m2 sur le canton (recensement 2000).

Sur l'ensemble du canton, le logement moyen est passé de 2,6 pièces en 1970 à 3 pièces en 2000.

Dans les projets déposés, la taille moyenne des logements était de 96 m2 en 2003, 121 m2 en 2004, 116 m2 en 2005, 134 m2 en 2006, 143 m2 en 2007. Cette croissance de la consommation d'espace résidentiel absorbe une part importante des nouvelles surfaces de plancher construites et ne permet pas de résorber la crise du logement.

Source : statistique cantonale, base de données Urbasit

Les capacités de développement du territoire communal sont de plus en plus limitées.

- Le centre, qui abrite les quartiers les plus denses du canton et de l'agglomération, n'est densifiable que marginalement.
- La couronne a des capacités d'accueil de plus en plus réduites, complexes et lentes à concrétiser. Durant les dix ans passés, 300 parcelles ont changé de mains dans la zone de développement en ville de Genève, souvent de particulier à particulier. Mais seulement 17 requêtes en autorisation de construire ont été déposées pour la réalisation de 29 immeubles.
- Quelques secteurs de renouvellement urbain (tels que Praille-Acacias-Vernets ou Pépinière-Cornavin-Montbrillant) pourront offrir de fortes capacités de densification moyennant une modification de zones.

Aujourd'hui, le contraste est très fort entre des communes urbaines très denses qui, pour l'essentiel, ont «fait le plein» (mais continuent d'apporter leur contribution dans la mesure de leurs possibilités) et des communes dites «de campagne», qui profitent des avantages de l'agglomération sans prendre en charge ses inconvénients et tendent à repousser ailleurs tout développement. On ne résoudra pas la crise cantonale du logement en surdensifiant les communes urbaines, au mépris d'un principe d'équité territoriale, mais en mobilisant les capacités de développement des autres communes du canton.

Le projet d'agglomération préconise d'organiser le développement autour de centres, de nœuds et d'axes de développement (hachure violette et mauve) Au sein de cette structure, la présence et la performance des transports publics est déterminante pour la localisation des grands générateurs de déplacements, tels que les pôles d'activités (carré bleu) et quartiers de forte densité d'habitation (carré rose), ou encore les centres commerciaux et grands équipements.

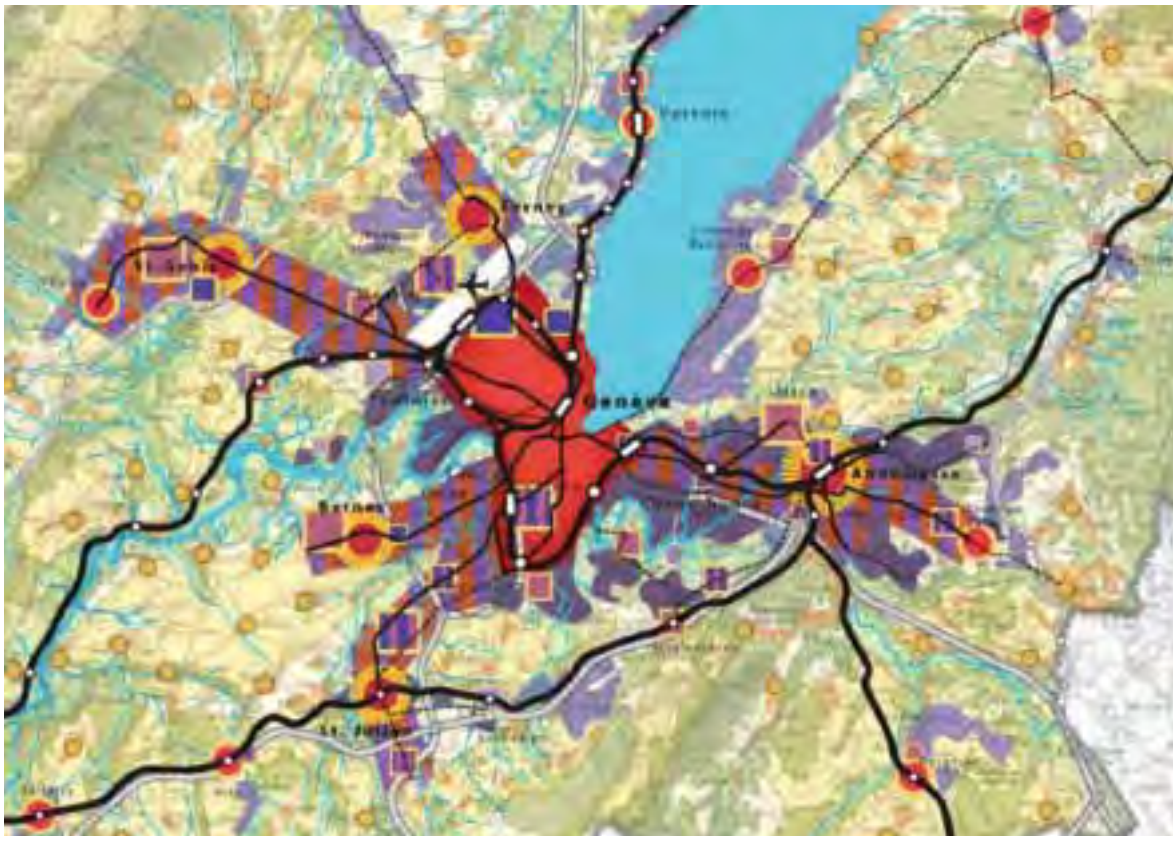


Fig. 9 : Schéma d'agglomération 2030 – Source : Projet d'agglomération, « Cahier annexe 3 : Le schéma d'agglomération et ses mesures », décembre 2007, p16

Options politiques

La Ville souhaite **renforcer le lien entre développement, densité et infrastructure de transports publics**.

Néanmoins, la ville de Genève n'est plus le principal terrain à bâtir du canton. C'est pour l'essentiel hors de la ville que doivent se construire les dizaines de milliers de logements qui manquent au canton pour rééquilibrer l'agglomération et résorber la crise du logement.

Compte tenu de la gravité de la crise du logement, de ses capacités d'accueil à terme et du rythme de construction de logements, la Ville retient l'objectif-cible d'accueillir sur le territoire communal + 3'600 logements à l'horizon 2020 (voir encadré ci-dessous).

Besoins en logements
La ville de Genève accueillait avant les années 60 environ 80% du développement cantonal. Aujourd'hui, les capacités de développement sont limitées dans la ville la plus dense de Suisse.

Au niveau cantonal, le besoin en logements est en revanche considérable. Les projections établies par l'office cantonal de la statistique estimaient en 2006 le manque de logements dans une fourchette comprise entre 14'900 à 39'000 logements d'ici 2030 (30% du parc immobilier), soit 680 à 1'770 logements à produire par an.

Le plan directeur communal Genève 2020 retient l'objectif-cible de construire 360 logements par an, soit une contribution de l'ordre de 30% à la construction de logements dans le canton.

Cette production se répartit sur le territoire communal de la façon suivante:

Nouveaux logements	Horizon 2020	A plus long terme
Quartiers anciens	**1'000**	1'200-1'600
Zones de développement	**1'900**	5'800
dont planifiés (PLQ adoptés ou en procédure)	95%	60%
et à planifier	5%	40%
Secteurs de renouvellement urbain	**~700**	~3'000-3'600
dont zones industrielles	60%	50%
et autres	40%	50%
Total	**3'600**	10'000 -11'000

Sur dix ans, l'objectif d'une production moyenne de 360 logements par an (toutes catégories confondues) est ambitieux :

- **c'est plus du double de l'objectif antérieur de 150 logements par an**, convenu en 2003 entre l'Etat et la Ville et qui, après un quasi-arrêt de la production, n'avait été atteint qu'en 2006 ;
- il se traduit par **des charges d'équipements** – crèches, écoles, restaurants scolaires, etc. : le défi est très sérieux, sachant la croissance très marquée des besoins liée à l'évolution des modes de vie, le manque de terrains libres et les coûts fonciers.

La Ville de Genève dispose de plusieurs leviers d'actions pour concrétiser cet objectif cible et renforcer ses efforts en faveur du logement.

I. Dans le cadre de ses prérogatives, la Ville entend :

- mener une **action foncière forte** afin d'acquérir des terrains à potentiel de construction de logements et de les valoriser rapidement ;
- valoriser le parc immobilier de la Ville de Genève, le cas échéant pour financer la construction de logements;
- **construire des logements**, par le biais de sa Fondation pour le logement social ou le cas échéant par elle-même (voir priorité 3) ;
- **développer la relation avec l'association des promoteurs constructeurs genevois** et les représentants des milieux immobiliers.

II. Au-delà de ses prérogatives, la Ville de Genève souhaite contribuer, avec ses partenaires, à :

- encourager, principalement en zone de développement 3, la **concrétisation des potentiels à bâtir** identifiés sur des terrains privés, en facilitant les opérations respectueuses des options municipales ;
- **optimiser l'utilisation du sol** en zone de développement ;
- **inciter les opérateurs privés à construire** rapidement des logements et notamment des logements sociaux ;
- soutenir et encourager le canton à **la création de nouveaux terrains à bâtir**, en procédant le cas échéant à des **déclassements de la zone agricole ou autres** ;
- **promouvoir une synergie entre mise en valeur du patrimoine et impératifs du développement.**

Références utilisées pour la priorité 2

Plan directeur cantonal, Concept (2000), p. 18 et Mise à jour (2007), p. 8.
Charte du projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Stratégies et priorités à l'horizon 2030, décembre 2007, page 31, Rééquilibrage de l'habitat et de l'emploi.
Plan directeur de l'habitat transfrontalier PDHT, décembre 2007.
Comparaisons internationales 2007, Etat de Genève (prix immobiliers).
Vers une pénurie structurelle de logements? Le marché immobilier vaudois de l'habitation - Les cahiers de l'économie vaudoise, octobre 2007, p. 14 (1.5%).
Règlement relatif à la pénurie en matière d'habitations et de locaux commerciaux I4/45.06, art. 1.
Annuaires statistiques fédéraux et cantonaux.

Priorité 3

Une ville solidaire : des loyers bon marché

Tendance : population aux revenus modestes exclue du marché du logement
Finalité : permettre à cette population d'habiter en ville de Genève
Objectif : +1'000 logements locatifs à bas loyers à l'horizon 2020

Contexte

En 20 ans dans le canton, 50% des logements locatifs d'utilité publique (environ 20'000 logements) sont sortis des régimes subventionnés et passés en loyer libre. La part des logements sociaux est passée de 24% en 1980 à 10% du parc total du canton en 2000.

En ville de Genève, la crise du logement se traduit par des prix qui excèdent les possibilités d'une majorité de la population (voir encadré ci-dessous). Elle touche plus durement encore les personnes aux plus bas revenus et les populations précarisées qui ont besoin de vivre en ville, mais qui ne trouvent pas à s'y loger sans une aide publique ou privée (réseau de solidarité informel).

Selon l'Office cantonal de la statistique, le loyer moyen en ville de Genève en 2007 est de 1'278.- CHF par mois pour un 4-pièces, soit 5% de plus que la moyenne cantonale (le nombre de pièces étant compté «à la Genevoise», c'est-à-dire en comptant la cuisine pour 1 pièce). En 2007, pour trouver un 4-pièces sur le marché, les nouveaux locataires ont dû payer 1'550.-CHF par mois (moyenne toutes catégories confondues). Ces montants sont supérieurs au loyer «répondant au besoin prépondérant de la population» qui ne devrait pas dépasser 1122.- CHF par mois pour un 4-pièces (selon la Loi sur les démolitions, transformations et rénovations de maisons d'habitation LDTR, 3365.- CHF la pièce par an, donnée août 2006).

Imaginons un jeune couple avec 1 enfant. L'un d'eux travaille à temps partiel. Ils disposent d'un revenu mensuel brut de 8'900 CHF qui correspond au salaire médian des contribuables genevois du secteur privé en 2006. Ils occupent depuis 6 ans un appartement locatif de 4 pièces au loyer de 1'234 CHF/mois : soit un taux d'effort d'environ 14%. A la venue d'un nouvel enfant, ils cherchent à déménager dans un logement plus grand. Or les possibilités sont limitées.

- Un appartement neuf de 5 pièces en ville de Genève coûte en moyenne 2'808 CHF/mois : leur taux d'effort dépasserait alors les 30%, ce qui, selon l'article 21 de la LGL, représente «une charge manifestement trop lourde».
- Avec un revenu de 8'900 francs par mois, ils auraient droit à un logement subventionné de type HM. Mais il existe moins d'une centaine de logements de ce type en ville de Genève et les listes d'attente sont longues.
- Ils peuvent également chercher un logement en coopérative avec des loyers en moyenne 60% inférieurs au marché libre. Mais les logements en coopérative ne représentent que 5% des logements, se développent marginalement et le taux de rotation y est très faible. En comparaison, les logements coopératifs représentent 18% du marché en ville de Zurich.
- Ils peuvent chercher un appartement dans le stock d'immeubles des années 80 ou dans les autres communes genevoises où le loyer moyen d'un appartement similaire est d'environ 2'300 CHF/mois: soit un taux d'effort de 26%.
- Mais aussi, en engageant 2'450 CHF/mois, ils pourraient acheter un appartement d'environ 300'000 Euros en France voisine, à une vingtaine de kilomètres du centre-ville.

Au final, ce couple fera probablement partie des quelque 5'200 suisses qui, en 2007, ont quitté le canton de Genève pour le district de Nyon, pour l'Ain ou la Haute-Savoie.

Inutile de faire l'exercice pour des ménages gagnant moins de 8'900 CHF par mois (106'800 par an), **soit 75% des contribuables** de la Ville ! (voir encadré). Leur choix sera encore plus limité et se réduira très vite à un constat d'impuissance : avec des revenus moyens ou modestes, il est difficile de trouver à se loger sur le marché libre en ville, si l'on ne peut profiter d'une aide publique ou d'un accès privilégié.

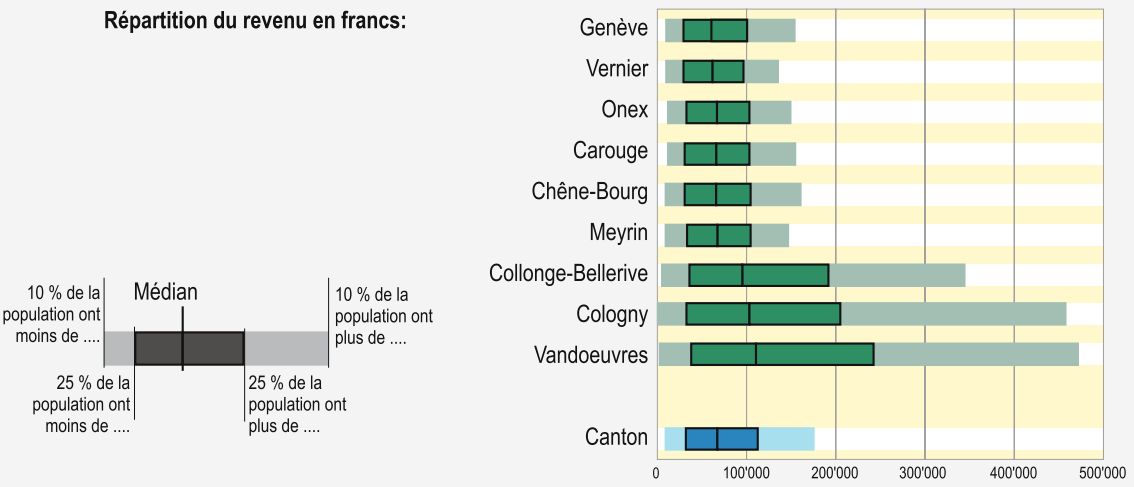


Fig. 10 : Dispersion des revenus par commune en 2004
Source : administration fiscale cantonale et office cantonal de la statistique

Par ailleurs, on relève une augmentation de la précarité depuis 2002. Les causes de cette augmentation sont nombreuses. Elles s'enracinent dans la transformation des sociétés post-modernes notamment le vieillissement de la population, le phénomène dit de « nouveaux pauvres » (woorking poor, sans papiers, accès limité au marché de l'emploi pour des personnes peu ou pas qualifiées, sociétés de plus en plus normées qui exigent du rendement, accès restrictif à l'aide sociale, nouvelles lois dont celles sur l'AI). A un niveau plus local, ce phénomène se traduit par la multiplication des personnes dépendantes de l'aide sociale et l'accroissement des demandes de logements subventionnés sans pour autant que les collectivités ne soient en mesure d'y faire face.

Logement des personnes précarisées
Les services sociaux collaborent avec la Gérance immobilière municipale, la Direction du logement, l'Hospice Général et d'autres partenaires, à la mise en place de solutions d'urgence pour les personnes précarisées. Il ne s'agit pas de créer des logements spécifiques à ces catégories de population, mais de dégager un éventail de solutions permettant de limiter les phénomènes d'exclusion.

En ville de Genève, **le parc de logements sociaux a fortement diminué** avec la sortie de nombreux logements hors du régime HLM.

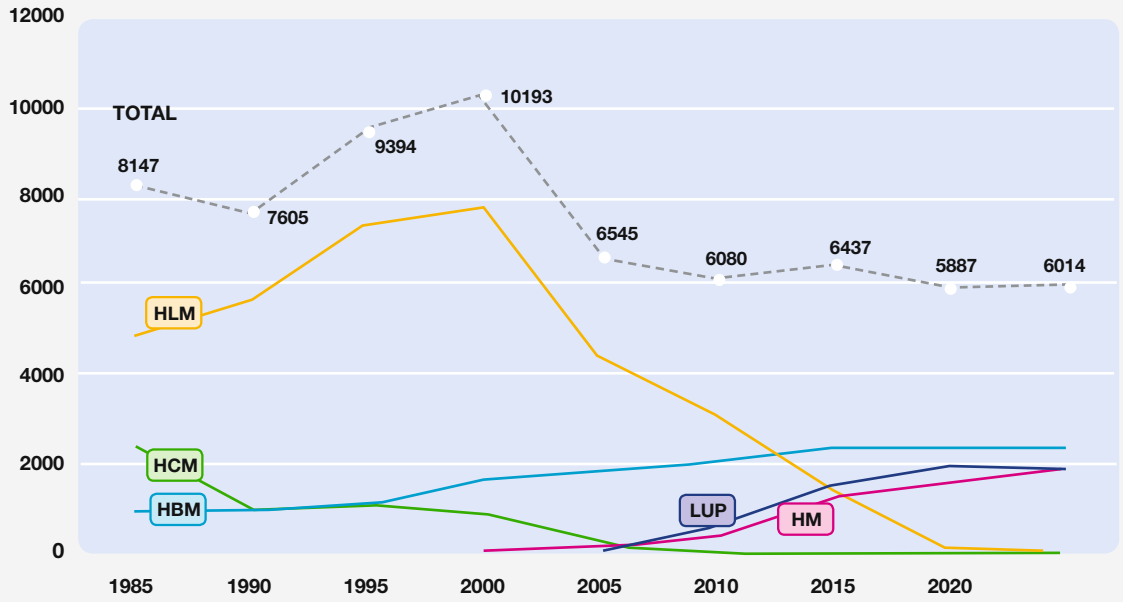


Fig. 11 : Evolution du parc de logements sociaux et LUP de 1985 à 2020
- logements HLM : sortie du régime HLM après 20 ans - Source : Système d'informations du territoire genevois
- logements HBM et HM – Source : Service d'urbanisme de la Ville de Genève
- logements LUP : l'hypothèse (optimiste) retenue est une affectation d'un tiers du crédit d'investissement cantonal au territoire de la ville de Genève (soit 10 mios par an), un taux de 20% de fonds propres (soit une disponibilité de 50 mios par an) et un coût de 270'000 CHF par logement (150 m2 par logement, 600 CHF le m3).

Aujourd'hui, la part de logements sociaux (par rapport au total des logements) s'est réduite à 6% alors qu'elle était de 10% en 1998. Ce chiffre devrait plafonner dans les années à venir. Dans ces circonstances, il semble peu probable d'atteindre l'objectif fixé par la Loi sur les logements d'utilité publique (LUP) de constituer dans un délai de 10 ans "un parc de logements d'utilité publique de 15% du parc locatif du canton."

La mise sur le marché des nouveaux logements d'utilité publique ne suffira pas à compenser la perte des nombreux logements qui sortiront du régime HLM. En ville de Genève, la zone de développement concernée par la LUP est déjà largement urbanisée et ses capacités d'accueil s'amoindrissent - environ 1'900 logements à l'horizon 2020 et 5'800 à saturation. Selon ces dernières estimations, seuls 570 logements LUP sont susceptibles de voir le jour d'ici 2020. Dans le même temps, on prévoit une perte de quelque 4'000 logements HLM.

Le parc de logements propriété de la Ville de Genève évolue lentement (environ 5'500 logements – soit 5% des logements existants sur le territoire communal – dont 53% traités comme des logements sociaux).

De même, les logements construits et gérés par des coopératives d'habitation (5'000 logements, dont tous ne sont pas nécessairement à bas loyers) ne représentent qu'une part infime du stock de logements locatifs et évoluent peu.

Enfin, **le parc social «de fait» des immeubles anciens à bas loyers diminue**, à un rythme difficile à évaluer faute de données disponibles. C'est un facteur très important pour répondre à la demande sociale puisque, selon la statistique cantonale, 23% des loyers en ville sont inférieurs au prix plafond légal (1122 CHF par mois pour un 4-pièces). Or il semble que sous la pression du marché et faute d'un contrôle cantonal suffisant (voir encadré ci-dessous), les hausses de loyer dépassent souvent les limites fixées par la loi. – un loyer augmente de 17.5% à chaque changement de locataire (donnée entre mai 2006 et mai 2007 selon l'OCSTAT, communiqué du 14 juin 2007).

La statistique des loyers ne reflète pas les écarts de prix pratiqués sur le marché. Les logements les moins chers le sont notamment à cause de baux perdurant sur de très longues durées. Ainsi, des personnes seules occupent parfois de grands appartements sans possibilité financièrement équitable de substitution, et les écarts de prix entre logements équivalents incitent à des pratiques de thésaurisation (sous-locations, transmission de baux dans un cercle fermé). Quoi qu'il en soit, le manque de données sur la mobilité résidentielle ne permet pas de dégager une lisibilité claire de ces phénomènes.

La LDTR : une législation trop souvent contournée
En 2003, un rapport de la Commission externe d'évaluation des politiques publiques (CEPP) sur l'impact de la loi sur les démolitions, transformations, rénovations de maisons d'habitation (LDTR) concluait : «La loi est très souvent transgressée et contournée par les propriétaires. Ainsi bon nombre de travaux se font sans autorisation... Des loyers sont augmentés pendant la période de contrôle de l'État... Du côté de l'administration, aucune vérification volontaire des loyers n'est effectuée pendant la période de contrôle des loyers et très peu de propriétaires sont sanctionnés après dénonciation par des locataires pour ces infractions» (pp. 2-3). La situation ne s'est certainement pas améliorée depuis 2003, alors que la tension du marché immobilier motive toujours plus fortement aux hausses de loyer et que le contrôle cantonal n'a pas été renforcé.

Options politiques

Le plan directeur de l'habitat transfrontalier PDHT (2007) fixe, pour les 10 ans à venir, les objectifs suivants:
- canton de Genève : constitution d'un socle de 15% de logements locatifs aidés pérennes à l'horizon 2017, par construction et achat de 1'100 logements par an dans les 5 ans à venir ;
- canton de Vaud, district de Nyon : subventionnement d'au moins 10% des logements à construire ;
- intercommunalités françaises : réalisation d'au moins 20% des nouveaux logements en logements locatifs aidés, soit environ 580 logements par an.

La Ville de Genève fait également du logement social une priorité, afin de répondre aux besoins les plus criants et de maintenir une mixité sociale de sa population.

Compte tenu de ses marges d'intervention, elle s'engage à **soutenir la réalisation de +1'000 logements à bas loyer d'ici 2020** (dont 600 logements sociaux pérennes), soit environ le quart de la production de logements annoncée dans la priorité 2 (+3'600 logements).

Cette production ne permettra pas de combler la perte programmée par la législation cantonale d'environ 4'000 logements sociaux à l'horizon 2020 sur le territoire communal (voir fig.10 p. 26), mais seulement d'en amortir les effets.

La Ville n'a pas de leviers d'action suffisants pour prétendre exercer une influence sur l'ensemble du marché immobilier. Mais elle peut concentrer les moyens dont elle dispose sur un objectif appelant, plus qu'un autre, une intervention publique ; à savoir le maintien et le renforcement d'une offre de logements à bas loyers :

- au nom du droit au logement des personnes aux revenus modestes et en situation de précarité
- en réponse à la volonté de maintenir en ville une mixité sociale, clé de l'ambiance urbaine spécifique de Genève.

En complément de l'action que pourra conduire l'Etat en utilisant le fonds d'investissements LUP et ses réserves foncières et immobilières, la ville de Genève entend utiliser tous les leviers d'action dont elle dispose.

I. Dans le cadre de ses prérogatives et en tant que propriétaire, la Ville entend :

- réserver et adapter une part plus importante de ses logements aux personnes fragilisées et aux revenus modestes en intégrant dans les projets de construction ou de rénovation le « réflexe senior» tel que décrit dans le rapport « Genève, ville amie des aînés » en prenant en compte les recommandations du groupe « habitat seniors », mais aussi les normes et règlements pour la construction adaptées aux handicapées » produites par l'association Handicapés, Architecture et Urbanisme ;
- ramener le taux d'effort à une valeur comprise entre 12 et 22% des revenus, pour tous les locataires de son parc de logement indépendamment de leur catégorie sociale ;
- acquérir de nouvelles parcelles ou acheter des immeubles pour les transformer en logements à bas loyers ;
- valoriser les parcelles dont elle est propriétaire pour produire des logements :
  - par elle-même, en qualité d'opérateur ;
  - en collaboration avec la Fondation de la Ville de Genève pour le logement social ;
  - avec d'autres partenaires comme des coopératives ou associations à but non lucratif, par le biais de de droit de superficie (la rente superficiaire étant dorénavant perçue obligatoirement) ;
- augmenter l'efficacité énergétique de son parc immobilier y compris le logement social (voir Fiche A7).

II. Au-delà de ses prérogatives, la Ville de Genève souhaite contribuer, avec ses partenaires, à :

- renforcer l'engagement des collectivités publiques (Ville, Etat, communes) dans le but d'atteindre le seuil de 15% de logements d'utilité publique fixé par la loi (voir aussi chapitre 2.1) ;
- exiger l'application des taux de logements subventionnés inscrits dans les légendes des plans localisés de quartier (PLQ) en force en zone de développement ;
- au moyen des compétences d'urbanisme dont elle dispose (voir priorité 8) ou par le biais de l'usage du droit de préemption, négocier avec les opérateurs immobiliers un programme de logements contenant une part importante de logements locatifs tendant vers un équilibre entre logements libres et sociaux (voir aussi chapitre 2.1) ;
- lutter contre les hausses de loyer et aider au contrôle de l'application de la LDTR par le biais d'un droit de recours;
- plaider pour que le déficit en logements à bas loyers soit comblé par des constructions dans les autres communes du canton et de l'agglomération.

Références utilisées pour la priorité 3 :

Plan directeur cantonal, Fiche 1.01 (2003).
Clés pour le logement transfrontalier, CRFG, juillet 2004.
Charte du projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Stratégies et priorités à l'horizon 2030, décembre 2007.
Plan directeur de l'habitat transfrontalier PDHT, décembre 2007.
Commission externe d'évaluation des politiques publiques, Politique cantonale en matière de rénovation de logements. Évaluation de l'impact de la loi sur les démolitions, transformations, rénovations de maisons d'habitation (LDTR), décembre 2003.
Bilan de la politique du logement de la Ville de Genève 2003-2007, Département des finances et de l'administration générale, mai 2007.
Annuaires statistiques fédéraux et cantonaux

Priorité 4

Une Ville plurielle : maintenir une diversité de populations, de services, de commerces, d'activités et d'équipements

Tendance : surchauffe immobilière excluant la «ville ordinaire»
Finalité : maintenir la mixité comme garantie d'une cohésion sociale
Objectif :
- offrir des surfaces d'activités pour des emplois peu rentables mais socialement utiles
- offrir des arcades accessibles pour des commerces et services d'intérêt local
- offrir des espaces pour des équipements culturels, sociaux et sportifs.

Contexte

Forte d'une notoriété internationale et d'une tradition d'accueil, Genève attire des acteurs économiques et des capitaux du monde entier, mais constitue aussi le cadre de vie d'une population cosmopolite. Plus que d'autres villes, Genève conjugue deux mondes :

- celui des organisations et des fonctionnaires internationaux, des touristes fortunés, des jeunes actifs trouvant à Genève des relais vers l'économie internationale, des réseaux, des commerces de luxe et des animations prestigieuses ;
- celui des familles, des personnes seules, fragilisées, âgées, des nouveaux migrants qui cherchent à Genève des emplois, des commerces de proximité, des services et des équipements, des transports publics ou encore des réseaux sociaux d'échange ou d'économie informelle.

Un niveau de vie réputé parmi les plus élevés du monde engendre une économie locale spécifique, qui oriente en particulier l'offre immobilière et foncière vers la clientèle la plus fortunée. Dans un marché détendu, cette tendance crée une compétition "naturelle" au niveau des biens les plus prestigieux. Mais à Genève, la carence chronique en logements et en terrains à bâtir étend la pression financière sur tous les types de surface, qu'il s'agisse de logements ou d'activités. Les logements trouvent preneur à des tarifs exceptionnels indépendamment des conditions d'habitat offertes, notamment dans les secteurs les plus pollués, bruyants ou socialement stigmatisés. Un des principaux effets pervers de ce mécanisme est une tendance à l'exode des classes moyennes vers une périphérie de plus en plus éloignée.

Ainsi, on constate en ville **une perte de diversité sociale dans les quartiers**.

Ce contexte est également propice à des phénomènes de **ségrégation spatiale**, soit d'une part la concentration de situations défavorisées dans certains quartiers et communes, d'autre part la spécialisation d'autres quartiers et communes pour des populations plus aisées, dans la mesure où la « qualité sociale » du voisinage participe à la qualification d'un logement et à son prix. Ce constat s'illustre dans la carte page suivante, et dans une moindre mesure dans le contraste entre la rive gauche et la rive droite de la ville.

Dans les exigences posées par l'habitat de haut standing, on relève par ailleurs un besoin de privacité qui se matérialise par des dispositifs de fermeture, de barrières, ou de gardiennage, disqualifiants pour le territoire urbain.

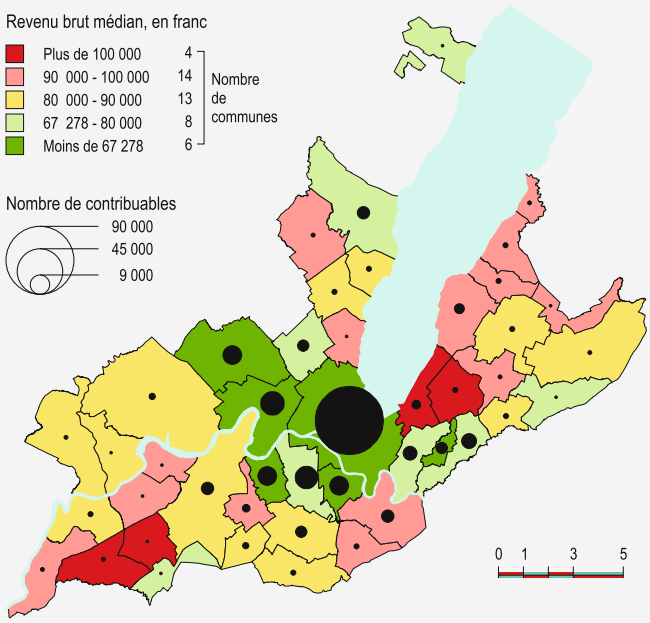


Fig. 12 : Représentation du revenu annuel brut médian par commune en 2004
Source : administration fiscale cantonale et office cantonal de la statistique

De fait, l'écart se creuse entre une population de plus en plus fortunée et une population de plus en plus démunie (voir encadré). En complément des indicateurs statistiques en matière de répartition des revenus ci-dessus, on peut relever un taux de chômage de 9% en ville contre 7% dans le canton.

Une tendance générale
«Les grandes villes concentrent à la fois les secteurs porteurs du capital global et une proportion grandissante de populations désavantagées», Saskia Sassen 2001, «Globalisation et revendications. La ville globale», in Michel Wiewiorka et Jocelyne Ohana, La différence culturelle, Paris, Balland, 2001, pp. 323-334.

Comme dans les villes-centres de bien d'autres agglomérations contemporaines, la population communale est plus modeste, plus âgée, comprend plus d'étrangers et de personnes seules que celle du reste du canton (voir fig. 13).

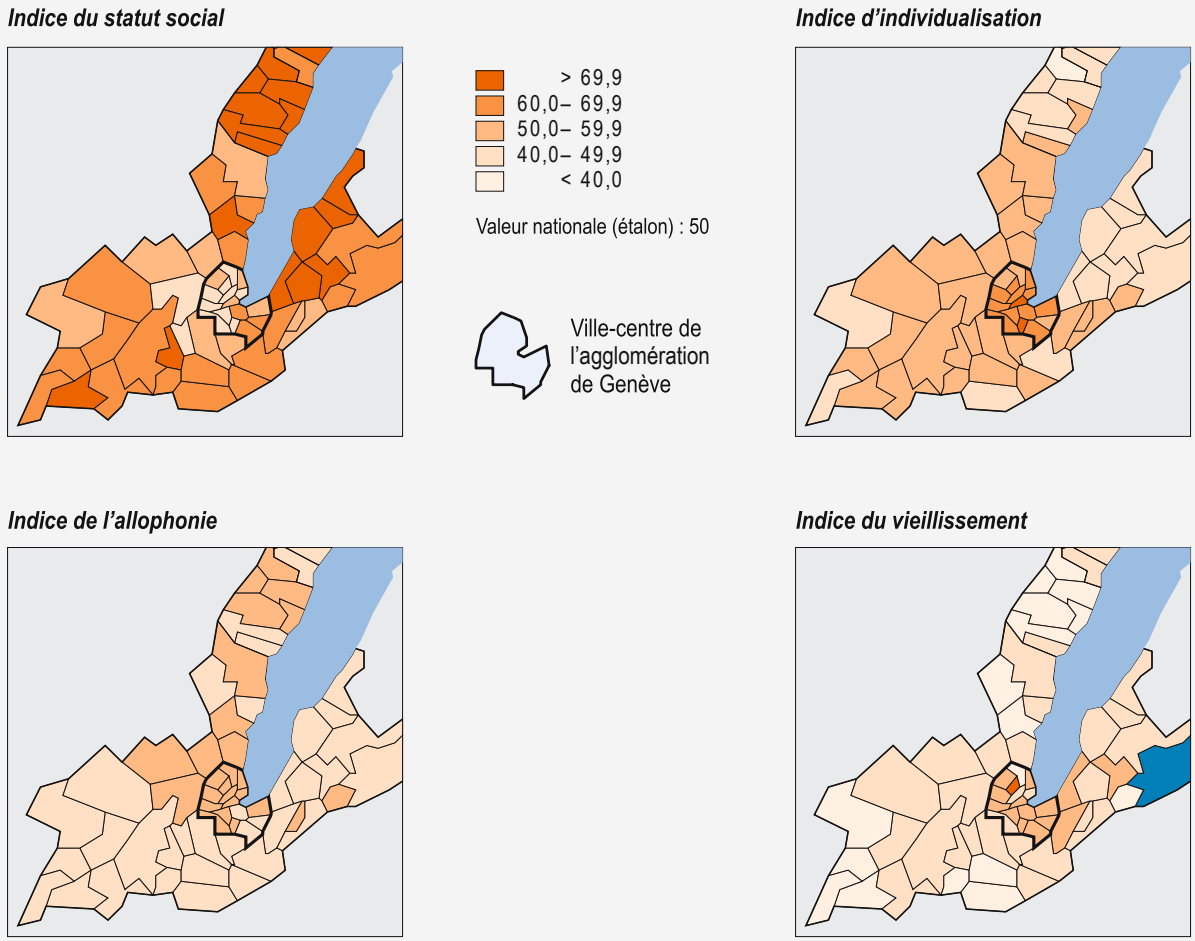
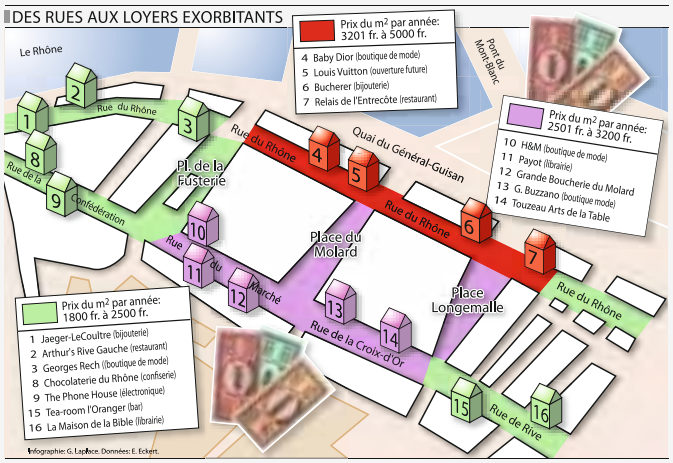


Fig. 13 : Disparités spatiales dans le canton, par commune ou groupe de communes en 2000
Source : Annuaire statistique cantonal 2007, p. 449

La **croissance des écarts entre extrêmes, qu'ils soient sociaux, économiques ou générationnels peut être identifiée comme la source d'un sentiment d'exclusion pour certains et d'insécurité pour d'autres** attisant ainsi le phénomène de ségrégation spatiale.

Parallèlement, la ville de Genève se distingue par une perte de diversité du tissu commercial et d'activités. Dans un contexte de surchauffe du marché, les entreprises ou les commerces d'intérêt local ne peuvent payer les loyers du marché haut de gamme international, ni rivaliser avec les fonds d'investissements mondialisés pour acquérir un terrain ou un immeuble sur le territoire communal. Les commerces de quartier souffrent de la double concurrence des grands commerces en périphérie et des commerces de luxe ainsi que de la hausse des loyers. De nombreuses arcades sont fermées ou converties en surfaces non accessibles au public (réception d'établissements financiers ou immobiliers, ateliers dentaires, soins du corps, bureaux, etc.).

Au total, **cette situation tend à réduire la substance du tissu économique de la « ville ordinaire » en excluant :**
- les commerces de proximité et lieux de sociabilité: cafés, épiceries, boulangeries, etc. (voir encadré page suivante) ;
- les emplois d'intérêt local, assurant des services à la population.



Dans les rues basses les plus prestigieuses de Genève, les prix des arcades vont de 1'800 à 5'000 francs le mètre carré par an (données 2006 Wuest et Partner), ce qui chasse toute autre activité que la banque, le trading ou le commerce de luxe – fermeture du restaurant Mövenpick et du bar Cristallina en 2007, par exemple. La spéculation de l'immobilier fait des immeubles de pures valeurs de placement, pouvant conduire à laisser un immeuble vide entre son achat et sa revente.

Fig. 14 : Une «ville» chasse l'autre – Source : Infographie Copyright Tribune de Genève

Au total, la ville perd des emplois dans les services de proximité, qui se développent au contraire dans les communes périphériques

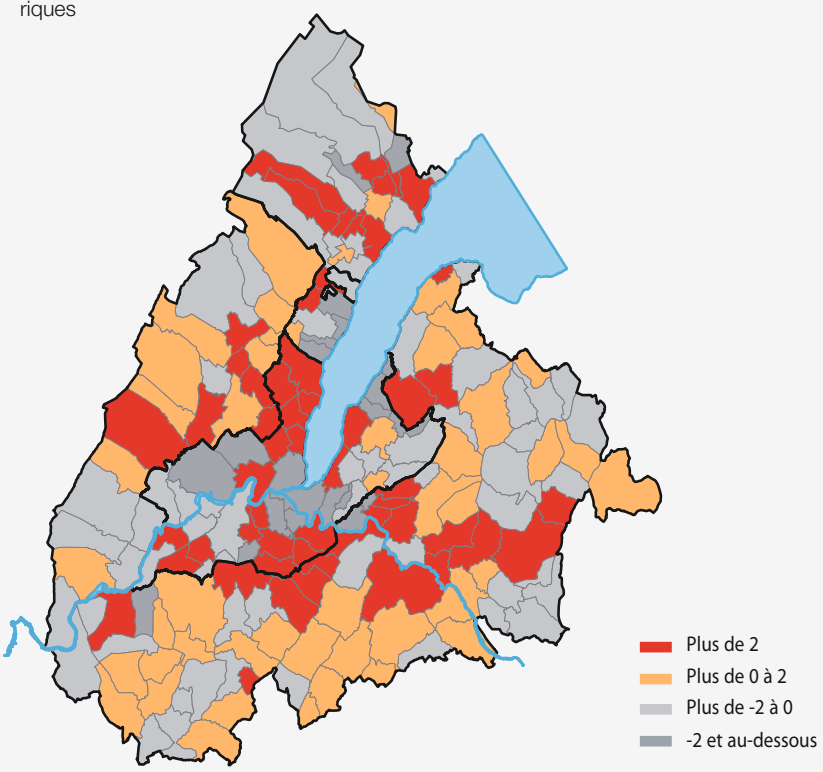


Fig. 15 : Variation absolue de la densité de l'emploi privé dans les services de proximité, entre 1995 et 2005, par commune - Source : Observatoire transfrontalier, CRFG, Synthèse 2007, p. 23

On peut également observer **un affaiblissement de la diversité du tissu associatif et artistique**. Les logements alternatifs, les cinémas de quartier, les ateliers d'artiste, les lieux associatifs de création, les locaux de bricolage, etc. tendent à disparaître au profit d'activités plus lucratives.

L'espace de création artistique autogéré s'est jusqu'ici développé dans les interstices urbains (friches industrielles, espaces en attente d'affectation, squats) permettant de dégager des surfaces très bon marché ou même hors marché. La pression foncière et le durcissement de la politique en matière de squat font disparaître les surfaces jusqu'ici disponibles pour ce terreau créatif. La substance et le rôle social de ces activités de création et de socialisation, longtemps confondues avec le cadre informel de leur exercice, apparaissent pourtant aujourd'hui comme un besoin collectif avéré. Il s'agit maintenant de dégager de nouvelles marges de manœuvre pour y répondre, malgré un territoire densément construit et un marché immobilier exclusif.

Options politiques :

La mixité économique, sociale et culturelle est la clé de la cohésion sociale. Pour préserver une diversité de populations, de services, de commerces, d'activités et d'équipements en ville, il s'agit avant tout de mettre en place des mécanismes de régulation protégeant les secteurs les plus exposés des effets pervers du marché immobilier. La Ville de Genève entend :

- maintenir en ville des emplois économiquement fragiles mais socialement utiles ;
- assurer des services de proximité à la population, générant un minimum de déplacements ;
- garantir l'animation des rues et la vitalité des arcades commerciales qui les bordent ;
- garantir une place pour tous, y compris les populations les plus fragiles, dans les espaces publics et les quartiers d'habitation ;
- répondre à l'évolution des besoins et à l'augmentation corollaire de surfaces dédiées ;
- améliorer le cadre de vie des habitants de la ville ;
- garantir la cohésion et la paix sociale.

I. Dans le cadre de ses prérogatives et en tant que propriétaire, la Ville entend :

- **contrôler la stricte application des dispositions du plan d'utilisation du sol (PUS)** concernant les arcades et les locaux artisanaux ;
- **intensifier l'usage de son patrimoine de locaux d'équipements** pour rendre accessible à un plus large public la pratique d'activités associatives, culturelles, sociales ou sportives ;
- **réserver les locaux d'activités dont elle est propriétaire à des petites et moyennes entreprises locales** (par exemple ZI Châtelaine ou zone industrielle au Lignon, sur la commune de Vernier) ;
- **affecter en priorité à des entreprises et associations d'utilité sociale** les 1'800 arcades et les 103 restaurants, cafés et buvettes dont elle est propriétaire ;
- **développer des actions spécifiques pour les personnes fragilisées** (à mobilité réduite, personnes âgées, précarisées, petite enfance et jeunesse) notamment : logements et lieu d'accueil d'urgence, habitat intergénérationnel et espace de vie social pour favoriser l'entraide ;
- **faciliter la mise en œuvre des propositions faites dans le rapport** « Genève, ville amie des aînés » telles que développer un type de logement intergénérationnel, intermédiaire entre les appartements et les EMS ;
- **faciliter les recours aux soutiens financiers** disponibles pour les jeunes entreprises (Fondetec), les créateurs culturels, les entreprises à vocation d'insertion sociale, etc ;
- **favoriser l'appropriation de l'espace public par le biais de pratiques participatives.**

II. Au-delà de ses prérogatives, la Ville de Genève souhaite contribuer, avec ses partenaires, à :

- préserver une offre de locaux bon marché **pour l'installation d'activités économiquement fragiles mais socialement utiles**, notamment par le **maintien du statut légal des zones industrielles** existantes sur le territoire de la Ville (notamment ZI Châtelaine) et le maintien de surfaces d'activités dans les constructions sur cour existantes ;
- encourager l'**utilisation de la plus value foncière** issue de processus de mutation urbaine pour **produire des surfaces d'activité et d'équipement bon marché ainsi que des espaces publics** ;
- **négocier des conventions d'affectation** avec des opérateurs de projets immobiliers, en échange de compensations à préciser de cas en cas ;
- **offrir des conditions pour le maintien et le retour des familles en ville**, notamment en regard de l'évolution très marquée des besoins d'accueil de la petite enfance ;
- **favoriser l'installation d'équipements publics de proximité** (voir chapitre 2.1) ;
- encourager le **dénoyautage des cours** au profit d'espace libre, public et semi-privé ;
- **maintenir des logements locatifs à bas loyers** (voir priorité 3) ;
- **favoriser des processus de concertation** avec les acteurs économiques engagés dans le devenir de la cité ;
- **prévenir le développement de formes urbaines génératrices de ségrégation**, de fermeture ou de dispositifs de protection péjorant le cadre urbain collectif.

Références utilisées pour la priorité 4 :
Yves Fluckiger et Cyril Pasche, «Analyse du secteur clandestin de l'économie domestique à Genève», Observatoire universitaire de l'emploi, janvier 2005, disponible sur http://www.senzavoce.ch/PDF/Rapport_OUE_Eco-domestique.pdf.
Clés pour le logement transfrontalier, CRFG, juillet 2004.
Données Wuest & Partner pubiées dans la presse.
Site http://www.acanthe.ch/.
Annuaires statistiques fédéraux et cantonaux.
Observatoire statistique transfrontalier des accords bilatéraux, CRFG, publications depuis 2002 et notamment Synthèse 2007.
« Les enjeux qualitatifs de la densification par surélévation » DeLaMa, service d'urbanisme, 2008.

Priorité 5

Une ville responsable : adapter la mobilité au contexte de la ville-centre

Tendance :	augmentation globale de la mobilité, prédominance des déplacements en transport individuel motorisé en périphérie, prédominance des déplacements à pied et à vélo en ville
Finalité :	concilier accessibilité, santé publique et qualité de la vie ; assainir le bruit routier conformément aux exigences fédérales
Objectif :	- contribuer à réduire le trafic individuel motorisé - rationaliser l'offre de stationnement - contribuer à l'augmentation de la part modale des transports publics - renforcer les réseaux de mobilité douce

Contexte

Naguère le seul pôle urbain du canton, la ville de Genève est devenue **le coeur dense d'une agglomération transfrontalière largement étendue. Entre la ville-centre et la périphérie, on observe aujourd'hui deux types contrastés de mobilité**. Celle de la ville-centre évolue progressivement vers des pratiques que l'on peut qualifier de « durables », alors que la mobilité individuelle motorisée continue à progresser à l'échelle régionale. Les conséquences négatives d'un usage intensif des transports individuels motorisés (pollution, encombrements, saturation…) se font sentir au centre, mais aussi au niveau de l'agglomération.

a) Dans la ville-centre

La mobilité des habitants de la ville-centre est de plus en plus durable. Les résultats du microrecensement 2005 confirment les tendances analysées lors des recensements précédents (1994 et 2000).

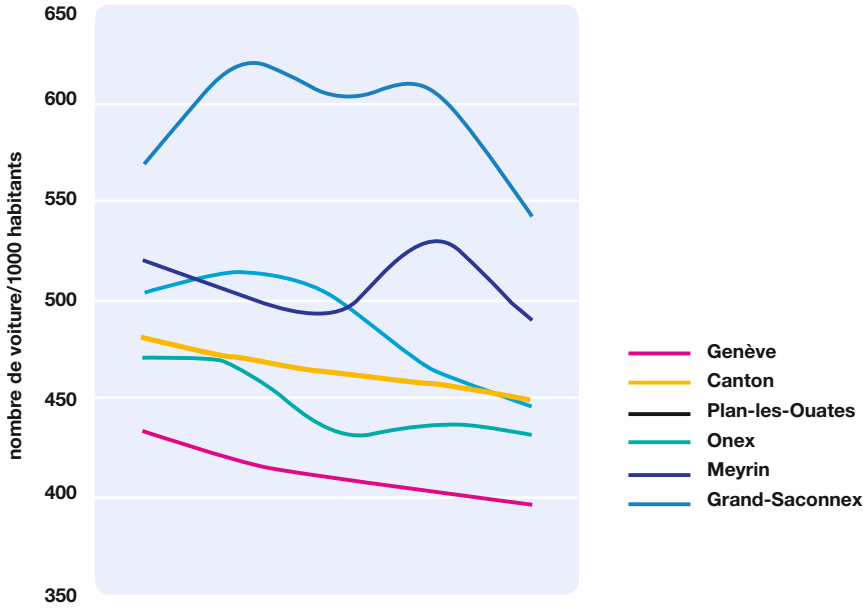


Fig. 16 : Evolution des taux de motorisation entre 2000 et 2007
Source : service cantonal des automobiles et de la navigation et bureau ARXIT

Le graphique ci-dessus montre que la ville de Genève enregistre de manière régulière une baisse de son taux de motorisation et se rapproche petit à petit des taux de motorisation des villes suisses alémaniques (Berne, 385 ; Bâle, 329). En 2007, on compte 396 véhicules de tourisme pour 1000 habitants en ville, contre 447 dans le canton.

D'après les données disponibles (microrescencement 2005, publié en 2007) 36% des ménages de la Ville de Genève ne possèdent pas de voiture contre 30% en 2000. La population de la ville de Genève effectue ses déplacements à pied ou à vélo (49% contre 46% en 2000). La part des déplacements en voiture continue de régresser.

Tableau 3 : Répartition modale des déplacements sur la commune de Genève en 2005

	auto	transports publics	vélo et marche
Ville	28%	17%	49%
Canton	39%	14%	41%

Source : micro-recensement transports 2005, Direction générale de la mobilité

La forte densité bâtie, les courtes distances et un relief peu accidenté favorisent cette évolution. Mais ce résultat est aussi dû aux politiques communales et cantonales menées sur plus de **20 ans, en application des législations fédérales, dans le but de** :

- réduire le trafic individuel motorisé afin de désengorger les voies, soulager la pression sur les espaces publics et diminuer les atteintes à la santé (air, bruit) ;
- répondre à la demande croissante de mobilité en l'orientant vers des modes de déplacement durables : transports publics et mobilités douces ;
- réduire la demande de mobilité en luttant contre la dispersion de l'habitat et en réalisant des quartiers denses et mixtes, bien desservis par les transports publics et favorables aux mobilités douces.

Concrètement, ces mesures ont été inscrites dans les plans OPAIR (air) et OPB (bruit), la reconstruction du réseau de tramway, la gestion du stationnement sur domaine public, la construction de parkings P+R, la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), etc.

La Ville continue à accompagner les politiques cantonales en consacrant des efforts importants au développement des transports publics, à la régulation du stationnement pendulaire et aux aménagements cyclables et piétons.

Contribution communale au financement des projets de tramway
Les projets de tramway, pilotés pour l'essentiel par le Canton, puisent largement dans les capacités d'investissement de la Ville de Genève. Ainsi pour la période 2007-2018 (PFI), le projet de Tramway Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) nécessitera de la part de la Ville de Genève plus de 53 millions de francs d'investissement (aménagement, ponts de l'Ile, collecteurs, etc.), soit un tiers des investissements communaux prévus pour le domaine public.

b) Au niveau de l'agglomération

La mobilité des habitants de l'agglomération transfrontalière est sensiblement différente. Le recours aux transports individuels motorisés est encore prépondérant.

Le canton partage 103 kilomètres de frontière avec la partie française et seulement 4.5 kilomètres avec la partie vaudoise. Avec ses 54% d'emplois, la ville de Genève est le premier pôle d'activités du canton mais aussi un pôle de loisirs et commercial très important. En revanche, ce sont surtout les communes suburbaines et françaises qui ont absorbé la quasi-totalité des nouveaux arrivants. Contrairement à Zurich, qui a pu organiser son développement sur un réseau ferroviaire régional dense, l'essor du réseau ferré genevois a souffert d'une configuration géographique particulière en "cul-de-sac", aggravée par l'effet de frontière. Au total, une enquête aux frontières évalue en 2005 à près de 500'000 le nombre de franchissements quotidiens. Seuls 12% des trajets transfrontaliers se font en transport en commun. 41% des trajets se font pour d'autres motifs que le travail.

La ville-centre bénéficie de son attractivité de pôle urbain majeur, mais souffre aussi des dégradations induites par le développement de la mobilité individuelle motorisée.

Au débouché du Lac Léman, entre le Jura et les Alpes, Genève présente une topographie "en cuvette" propice à la rétention des polluants atmosphériques, comme en témoignent les périodes de smog en hiver et en été. Un développement important de la mobilité individuelle motorisée explique dès lors en bonne partie la **détérioration progressive de la qualité de l'air** confirmée par le bilan Opair 2006. Les quartiers les plus denses de l'agglomération (Pâquis et Eaux-Vives) sont particulièrement touchés, et connaissent depuis quelques années les niveaux les plus importants de pollution atmosphérique. Une telle situation doit être considérée comme alarmante en termes de santé publique.

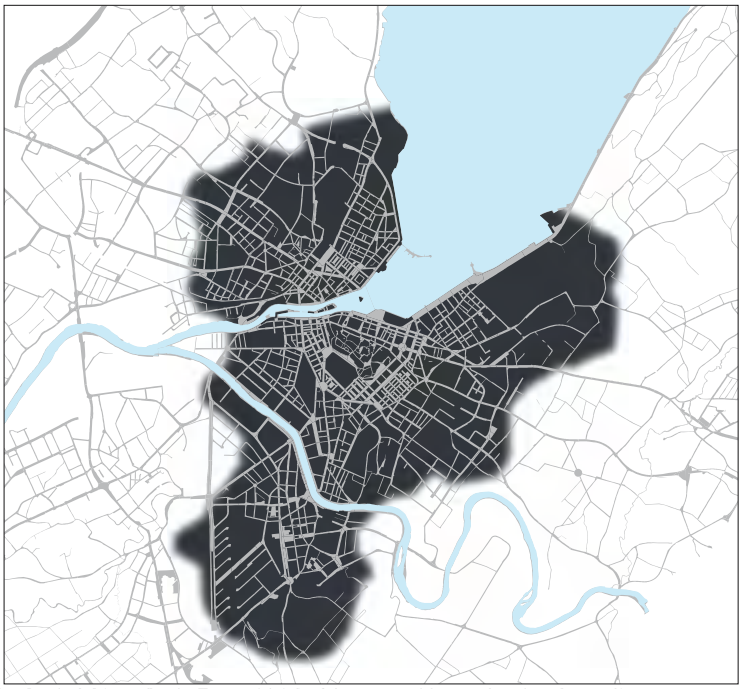


Fig. 17 : Carte schématique des immissions de NO2 (dioxyde d'azote) pour l'année 2006
Source : « Bilan OPAIR 2006 », service cantonal de protection de l'air, et service d'urbanisme

La ville connaît également une situation préoccupante en matière de nuisances sonores, essentiellement dues au trafic motorisé. Il y aujourd'hui 211 voies en dépassement des valeurs de bruit, dont 20% dépassent les valeurs d'alarme et 80% les valeurs limites d'immission de bruit (au sens de l'ordonnance fédérale de la protection contre le bruit / OPB). Les dépassements des valeurs limites et d'alarme concernent environ 80'000 personnes en ville de Genève. La réalisation du programme d'assainissement du bruit routier (délais fixé par la Confédération à 2018) est très difficile à mettre en œuvre en l'absence de mesures suffisamment contraignantes sur le trafic individuel motorisé privé.

En matière de stationnement, de nombreuses places pendulaires existent dans les parkings publics et privés en sous-sol, et continuent à stimuler l'afflux de véhicules vers le centre. En 2005, 27% des personnes travaillant en ville disposent d'une place de stationnement gratuite et 14% d'une place payante. Avec le report de la voiture vers les deux roues motorisées, de nombreux espaces aménagés en faveur des piétons et des cyclistes sont détournés au profit de la circulation ou du stationnement. **La saturation du réseau sur les principales pénétrantes d'accès rend difficile leur réaménagement en faveur des transports collectifs ou des mobilités douces. Les encombrements aux heures de pointe durent plus longtemps**.

Malgré les investissements importants consentis ces dernières années, la part modale des transports publics n'augmente que très légèrement (16% des déplacements en 1994, 16% en 2000, 17% en 2005) ainsi que dans le canton (13% des déplacements en 2000, 14% en 2005). L'intensification récente de l'offre a renforcé la polarisation du réseau sur le centre-ville. Le système des trois grands interfaces urbains (Cornavin / Rive / Bel-Air) fonctionne de plus en plus à ses limites de capacité et avec des impacts de plus en plus lourds sur le milieu urbain. La circulation et le stationnement des transports publics et des transports individuels motorisés saturent les espaces publics situés sur les interfaces de transport au détriment des piétons et des vélos, posant même des problèmes de sécurité.

L'enjeu est de maintenir et d'améliorer l'accessibilité du cœur de l'agglomération tout en préservant la qualité de vie de ses habitants et usagers. Les perspectives chiffrées contenues dans le projet d'agglomération franco-valdo-genevois montrent l'ampleur du défi. Selon le projet d'agglomération 2030, le trafic individuel motorisé va continuer d'augmenter dans la région. Cette augmentation est estimée dans le scénario « tendance » à +42% de kilomètres parcourus en voiture individuelle et en deux-roues motorisés dans le canton en 2020, +46% dans la région. Pour contrebalancer ce scénario « tendance », le scénario objectif vise à limiter à 25% l'augmentation des kilomètres parcourus en transport individuel motorisé.

Options politiques

Les problèmes de mobilité dépassent le seul échelon de la Ville de Genève. Les compétences communales en matière de transport et de gestion des réseaux sont limitées, la décision appartenant pour l'essentiel à l'Etat. C'est à l'échelon du canton et de l'agglomération transfrontalière que se jouent les enjeux déterminants, appelant un pilotage coordonné.

Toutefois, la Ville de Genève, propriétaire de son domaine public, paye l'entretien et prend en charge les aménagements réalisés. Dès lors, il lui appartient de gérer son domaine public en fonction de ses objectifs politiques, dans la mesure de ses compétences et tout en tenant compte de contraintes imposées par les lois cantonales et fédérales. La Ville de Genève a également une force d'initiative auprès de l'Etat, qui valide ou non la réalisation des projets. Elle possède aussi un droit de recours par rapport aux décisions de l'Etat en matière de gestion de la circulation. Enfin, la Ville de Genève peut mener des actions de sensibilisation et des campagnes d'information en matière de mobilité auprès de ses citoyens.
Afin de concilier accessibilité, santé publique, qualité de la vie et assainissement du bruit routier conformément aux exigences fédérales, la Ville souhaite :

- redimensionner le réseau routier et limiter le trafic individuel motorisé sur les axes de circulation radiaux et les principales ceintures, afin de partager plus équitablement l'espace entre les différents usagers et recevoir des charges de trafic correspondant aux seuils admissibles selon l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air (Opair) et l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) ;

- soutenir le développement d'un réseau performant de transports publics pour pallier ces restrictions de circulation et offrir d'autres alternatives de transport pour maintenir les capacités d'accès à la ville ;
- contribuer à réduire la nécessité du transport motorisé privé et augmenter la part modale du vélo et de la marche en favorisant des alternatives séduisantes accessibles à tous.

Dans ce contexte, le plan directeur communal vise à organiser les stratégies d'action de la Ville dans le cadre des prérogatives et des responsabilités qui lui incombent, tout en précisant les implications des planifications cantonales et d'agglomération qui vont dans le sens d'une mobilité plus durable.

I. Dans le cadre de ses prérogatives et en tant que propriétaire, la Ville entend :

- **limiter le stationnement pendulaire** dans les parkings qu'elle gère ;
- **poursuivre les aménagements pour les piétons, les cyclistes et les personnes en situation de mobilité réduite** dans le sens d'un meilleur partage de la voirie (extension de l'aire à priorité piétonne du centre-ville, Voie Verte d'agglomération, aménagement du pont du Mont-Blanc, zones de rencontre…) ;
- assumer ses responsabilités dans les **aménagements d'espaces publics aux abords des haltes et gares CEVA** et des nouvelles lignes de tramways ;
- renforcer ses actions de **sensibilisation et de promotion** de l'écomobilité.

II. Au-delà de ses prérogatives, la Ville de Genève souhaite contribuer, avec ses partenaires, à :

- proposer une **modification de la hiérarchisation du réseau routier**, évaluer un système de restriction d'accès en ville pour les véhicules motorisés polluants et poursuivre la mise en œuvre de zones 30km/h ;
- inciter le canton et les partenaires privés à **limiter fortement le nombre de places occupées par des pendulaires dans les parkings publics** en ouvrage ainsi que sur le domaine privé ;
- inviter le canton à **réguler le stationnement des deux-roues motorisés** et à mieux contrôler leur circulation ;
- encourager le canton à **modérer l'impact du stationnement** des habitants par la réactualisation des normes de stationnement ;
- optimiser le stationnement du **fret urbain** ;
- faciliter la progression des **transports publics et promouvoir leur utilisation** ;
- proposer une **restructuration du réseau de transport public** à partir du CEVA et du futur RER ;
- privilégier la **localisation d'équipements sur les interfaces de transports**.

Ces opérations combinées amèneront à un nouvel équilibre modal. L'attractivité pour les transports publics et les mobilités douces sera renforcée, grâce à une offre plus performante, de meilleure qualité. De nouvelles formes de mobilité devront être proposées et les conditions pour favoriser leur utilisation mises en place.

Références utilisées pour la priorité 5 :

Charte du projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Stratégies et priorités à l'horizon 2030, décembre 2007, Annexe 5.
Plan directeur de l'habitat transfrontalier PDHT, décembre 2007.
Microrecensement Transports 2000, novembre 2002.
Synthèse des données transport, Office cantonal de la mobilité, 2004 .
Evolution du trafic 2000-2020, RGR-Citec, Office cantonal de la mobilité, octobre 2005 .
Directives cantonales sur les normes de stationnement, issues de C2000, version du 19 octobre 2006, Office cantonal de la mobilité.
Plan d'assainissement du bruit routier, Etat de Genève, août 1998.
Etude SU/SAM stationnement et transports publics, juillet 2007.
Politiques publiques et Mobilité urbaine, J. Savary, 2008.

Priorité 6

Une ville durable : un plan directeur engagé dans la durabilité

Tendance : **péjoration de l'environnement au détriment de la santé publique**
Finalité : **renforcer et accélérer les actions municipales engagées**
Objectif : **relayer et concrétiser les engagements d'Aalborg**

Contexte

La Ville de Genève est engagée depuis 1995 dans la promotion et l'action en faveur du développement durable (signature de la Charte d'Aalborg). Elle est également pionnière par sa politique d'amélioration de l'environnement et de gestion rationnelle de l'énergie.

Les inventaires réalisés par l'administration municipale de 1996 à 1999 ont débouché sur l'adoption en 2001 d'un Agenda 21 local. Les lignes d'actions correspondantes se sont concrétisées, donnant lieu à un foisonnement de réalisations, certaines importantes, d'autres modestes, qui contribuent à accélérer la transition vers un mode de développement plus durable. L'accent a également été porté sur la sensibilisation et l'information du public.

Aujourd'hui, on peut considérer qu'une première phase de l'Agenda 21, consistant à informer, sensibiliser et mobiliser, est atteinte. Parallèlement, les principes et les lignes d'action pour un développement durable sont aujourd'hui largement intégrés dans les pratiques administratives et techniques des services municipaux. Le développement durable est au cœur des politiques municipales, non pas comme un projet politique en soi, mais comme un élément régulateur et organisant l'ensemble des orientations et des actions municipales.

Options politiques

En adhérant très prochainement aux engagements d'Aalborg, la Ville de Genève entend revitaliser l'ensemble des démarches engagées avec l'Agenda 21 local, en leur donnant de nouvelles ambitions et un nouveau souffle (voir chapitre 2.4).

I. Dans le cadre de son plan directeur, la Ville s'engage à :

- prendre en compte l'ensemble des dix **Engagements d'Aalborg** pour définir ses priorités et objectifs, y compris ses objectifs locaux spécifiques ;
- fournir un **état des lieux de la situation locale** d'un point de vue territorial ;
- **identifier les enjeux de développement avec une participation locale ;**
- anticiper le **suivi d'exécution en proposant un cadre d'évaluation ;**

II. De manière plus générale et au-delà de ses prérogatives, la Ville de Genève souhaite contribuer, avec ses partenaires, à :

- **restreindre l'empreinte écologique de la ville.**

Références utilisées pour la priorité 6 :
http://www.ville-ge.ch/agenda21/.
Les Engagements d'Aalborg, quatrième Conférence européenne des Villes durables, Aalborg + 10, juin 2004.

Priorité 7

Une ville dynamique : mettre en valeur les atouts de la ville-centre

Tendance : prépondérance d'un tourisme d'affaires, antagonisme entre promotion économique et qualité de vie

Finalité : garantir durablement l'attractivité de la ville pour le bénéfice de toute l'agglomération (entreprises, tourisme, organisations internationales, habitants, etc.)

Objectif :
- préserver et entretenir l'image de la ville-centre de l'agglomération et de la Genève internationale
- valoriser les espaces publics
- renouveler les emblèmes de Genève

Contexte

Genève, la plus petite des villes internationales et la plus internationale des villes moyennes, **possède des atouts économiques** : premier pôle d'emplois de l'agglomération franco-valdo-genevoise; site principal des organisations internationales et des ONG, des banques, du grand négoce, des commerces de luxe ; lieu important d'accueil des nouveaux migrants; premier pôle culturel, historique et touristique de la région, possédant un très haut niveau d'équipements. Par exemple, le rayonnement du Grand-Théâtre s'étend à l'agglomération et à la Suisse romande.

Sur le plan économique et touristique, la spécialisation des activités s'accentue. En terme d'attractivité économique, la renommée de Genève se fonde sur un savoir-faire de qualité, très spécialisé sur des activités tertiaires et secondaires à haute valeur ajoutée. L'économie genevoise se démarque nettement dans les domaines de la finance et de l'horlogerie. C'est avec Zurich, le berceau de la gestion de patrimoine. Le secteur financier représente seulement 9% de l'emploi mais 23 % du PIB cantonal et 58 % de la taxe professionnelle de la Ville. Les multinationales installées à Genève emploient un tiers des travailleurs du secteur privé et attirent autour d'elles un réseau dense de PME qui offrent des services à haute valeur ajoutée et des techniques de pointe, souvent dans un contexte de sous-traitance.



Fig.18 : Genève, une place économique de renommée mondiale – Source : service d'urbanisme

Cette spécialisation et cette tertiarisation de l'économie représentent à la fois des forces, car sources de richesse, mais aussi des facteurs de fragilité. L'économie genevoise profite davantage des périodes de haute conjoncture mondiale que le reste de la Suisse. En revanche, en période de ralentissement économique mondial, la conjoncture genevoise souffre de manière plus marquée, en témoignent l'ampleur des variations intervenues entre 2000 et 2002 dans le domaine financier.

Ainsi, la place financière genevoise fait l'objet de nombreuses pressions et est soumise à une vive concurrence avec d'autres villes telles que New-York et Londres. En outre, le taux de création d'entreprises de Genève se place derrière celui des cantons de Zurich, de Vaud et de Berne et peu d'entreprises réussissent à passer de l'état de petites à celui de moyennes (100 emplois).

Pour renforcer le tissu économique, certains milieux recommandent d'une part une plus forte **diversité des entreprises** et d'autre part des conditions permettant l'émergence de nouveaux éléments moteurs tels que Rolex ou Firmenich.

L'attractivité touristique de Genève est depuis longtemps concentrée sur le tourisme d'affaires. Pourtant, Genève offre des parcs, des places, des quais, une vieille ville, des musées, des éléments uniques comme ses herbiers (collection au 5e rang mondial), une zone internationale, un environnement architectural, un tissu de services, des cultures locales, autant d'éléments composant une "saveur" unique. C'est sur de telles valeurs que de nombreuses villes européennes ont su diversifier leur tourisme et attirer un public toujours plus nombreux. Avec les atouts de Genève dans tous ces domaines, une image touristique renouvelée reste à construire.



Fig.19 : Carte postale de l'horloge fleurie. Les emblèmes de la ville sont vieillissants.
L'horloge fleurie et le jet d'eau n'ont plus le pouvoir d'attraction touristique du passé – Source : service d'urbanisme

Les atouts hérités ne durent pas éternellement. La pression foncière liée au statut de ville internationale conduit globalement à :

- un creusement des écarts entre les catégories sociales et générationnelles (affaiblissement de la cohésion sociale) ;
- un affaiblissement de la diversité du tissu commercial et culturel (développement des magasins franchisés, disparition des cinémas, restaurants et commerces de quartier) (voir priorité 4) ;
- une péjoration des paysages et de l'environnement ;
- une dégradation de l'image urbaine (pelouses transformées en parkings, constructions dans les cours, sentiment d'insécurité, etc.).

Or des villes européennes telles que Barcelone, Madrid, Berlin, ou encore Turin l'ont bien compris.

Une image urbaine renouvelée et séduisante, la mise en valeur des multiples atouts du territoire et du patrimoine, la qualité des espaces publics, la préservation d'un cadre de vie de qualité et le maintien d'un tissu économique diversifié permettent non seulement de renforcer le rayonnement international et touristique de la ville, mais aussi de garantir son attractivité et sa stabilité économique.



Fig. 20 : La place des Nations réaménagée et réappropriée par les citoyens
Source : documentation photographique

Options politiques

Les ressources du territoire peuvent permettre à Genève de maintenir son attractivité en s'appuyant à la fois sur un large bassin de vie à l'échelle de l'agglomération et sur une ville-centre valorisée. La cohésion sociale, le sentiment de sécurité, un système d'intégration de qualité, la présence de nombreuses organisations internationales, la diversité des paysages (lac et montagnes), la qualité du réseau d'équipements et d'espaces verts, la proximité ville - campagne, le bon niveau de vie, sont autant d'éléments qui donnent à Genève une image forte et différente des autres villes, une identité internationale qui profite à toute une agglomération en devenir.

La Ville entend **consolider les valeurs et les traditions qui fondent son attractivité** et celle de l'agglomération en renouvelant son image urbaine.

I. Dans le cadre de ses prérogatives, elle souhaite :

- **valoriser les espaces publics** en prenant en compte leur rôle social, notamment par le biais, de la Voie Verte du plan lumière, du concept de mobilier urbain, du maillage vert, de l'extension piétonne du centre-ville, du plan ville propre et d'autres projets d'aménagement d'espaces publics (voir chapitre 2.3 et fiches) ;
- **préserver les lieux d'excellence culturelle** dans leur diversité, du Grand-Théâtre à la scène musicale underground (voir chapitres 2.3 et 2.4) ;
- **valoriser le patrimoine** administratif et locatif de la Ville de Genève (voir chapitre 2.3) ;
- **développer des événements favorisant l'intégration et la cohésion sociale** et s'en servir pour pérenniser des aménagements urbains ;
- **valoriser les emblèmes à valeur internationale**, tels que les statues et pièces d'art offertes à Genève par d'autres pays (voir encadré page suivante).

Donations étrangères

Régulièrement, des villes et des états étrangers offrent des « cadeaux » pour signifier un lien privilégié tissé avec la Suisse ou avec notre Canton. Parfois il s'agit d'évoquer la mémoire d'un personnage célèbre. Ces cadeaux se présentent sous la forme d'œuvres d'art ou de monuments commémoratifs destinés à être installés à la vue du public dans des lieux prestigieux. Ils s'adressent donc à la municipalité, laquelle a la charge de leur trouver un emplacement et de gérer le projet et la logistique de leur mise en œuvre.
Une stratégie de parcours et de configuration est à déterminer pour regrouper ces objets dans un site, ce qui permettrait de valoriser ce patrimoine au bénéfice de l'image internationale et touristique de Genève.



Fig.21 : Statue de Gandhi,
un cadeau du gouvernement indien à la Ville
Source : documentation photographique

II. Au-delà de ses prérogatives, la Ville de Genève souhaite contribuer, avec ses partenaires, à :

- **renouveler l'image de la ville-centre de l'agglomération et de la Genève internationale** (voir chapitre 2.3) ;
- **préserver l'animation et l'attrait touristique de la ville** (voir chapitre 2.3) ;
- **saisir l'opportunité de produire et requalifier les espaces publics** dans les secteurs de renouvellement urbain (voir chapitre 2.3) ;
- **valoriser les rives lacustres et fluviales et multiplier les accès à l'eau** (voir chapitre 2.3 et Fiche PL6) ;
- **préserver la qualité du cadre de vie** (voir chapitre 2.2, 2.3, 2.4) ;
- **maintenir une diversité de commerces et d'activités** (voir priorité 4), en particulier dans l'hypercentre afin de rétablir l'animation ;
- consolider et créer **la continuité du réseau des espaces publics** (voir chapitre 2.3) ;
- **renforcer les continuités des espaces verts et garantir leur accessibilité** (voir chapitre 2.3) ;
- **créer des synergies avec les milieux qui contribuent à valoriser l'image de Genève** (OI, Genève Tourisme, FIPOI, etc.) ;
- **favoriser la qualité architecturale par l'organisation de concours ;**
- soutenir les **initiatives contribuant à valoriser « l'esprit de Genève »** tel que par exemple le Campus de la Paix ;
- **contribuer à la consolidation de l'infrastructure universitaire.**

Références utilisées pour la priorité 7 :
« Les enjeux qualitatifs de la densification par surélévation » DeLaMa, service d'urbanisme, 2008.
« Mercer's 2008 Quality of Living survey » Mercer LLC.

Priorité 8

Une ville qui agit: maintenir la capacité d'action de la Ville

Tendance : déstabilisation des instruments d'urbanisme (planification, contrôle)
Finalité : concrétiser les priorités communales et préserver la sécurité du droit en urbanisme
Objectif :
- renforcer l'action foncière communale
- appliquer judicieusement et adapter les instruments d'urbanisme
- coopérer aux contrôles de légalité
- multiplier les partenariats et les contrats

Contexte

Le territoire de la Ville de Genève est, pour l'essentiel, entièrement construit. Il n'existe plus de grands secteurs non bâtis susceptibles d'accueillir des projets. La ville se renouvelle sur elle-même. Pour les acteurs de la ville, l'heure est davantage à la gestion d'un territoire déjà densément occupé (management du renouvellement urbain) qu'à la planification telle qu'elle fut conçue pendant les années 60-70 pour l'urbanisation de terrains vierges (grands domaines, terres agricoles, par exemple) par des opérations d'envergure.

L'espace urbain est convoité par un grand nombre de parties prenantes ayant des ambitions multiples et parfois divergentes, qui varient et évoluent dans le temps. Raison pour laquelle les outils d'aménagement traditionnels, tel que le plan des zones par exemple, sont à adapter à la complexité du contexte de ville-centre.

L'Etat affiche actuellement une volonté de réduire la portée des instruments d'urbanisme et de modifier en profondeur la politique du logement. En pratique, la démarche cantonale revient à une dérégulation. Quelques exemples : dans les secteurs en mutation (Praille-Acacias-Vernets par exemple), la modification du régime des zones ne permet pas expressément de garantir la production d'une part de logement social ; la loi sur les logements d'utilité publique abaisse les exigences en terme de logement social et ses modalités d'application ne sont pas clairement définies; un projet de loi vise à supprimer le «permis d'habiter» et par extension le contrôle de légalité sur les constructions ; un autre vise à donner valeur de plan d'affectation aux projets primés sur concours, enfaisant fi des procédures démocratiques usuellement associées à ces instruments, etc.

Cette déstabilisation des instruments d'urbanisme crée une insécurité du droit, aussi gênante pour la Ville de Genève (qui doit anticiper pour assumer ses obligations d'équipements et conduire ses politiques d'urbanisme) **que pour les propriétaires et les opérateurs privés** (qui ont besoin de règles fiables et stables pour engager quelque projet que ce soit).

Options politiques

Dans ce contexte, la Ville de Genève vise à :

- maintenir des règles d'urbanisme claires, stables et opératoires, la sécurité du droit étant indispensable pour débloquer les capacités d'initiative des acteurs publics et privés et organiser leur coopération ;
- renforcer les instruments de planification qui lui sont nécessaires pour concrétiser ses priorités politiques 1 à 7 (PFI, PUS, PLQ, etc.) adaptées à son contexte spécifique de ville-centre.

I. Dans le cadre de ses prérogatives, la Ville entend :

Renforcer l'action foncière communale

Cela suppose d'intensifier fortement les moyens d'action foncière actuels :

- renforcement des compétences de la municipalité dans la connaissance du marché foncier, la gestion foncière (achats, échanges, négociation, etc.) et l'évaluation des besoins communaux ;
- augmentation du montant alloué annuellement aux acquisitions foncières, qui est actuellement de 3 millions de francs par an (ce qui est très modeste étant donné les prix du marché) et devrait être porté à 5 millions de francs dans un premier temps ;
- valorisation systématique des droits que la loi cantonale attribue à la Ville en tant qu'autorité publique (préemption, expropriation, PUS, droit d'initiative en matière de plans d'affectation), par leur mise en oeuvre ou leur négociation avec des opérateurs privés (avec inscription au Registre foncier) ;
- valorisation du parc immobilier de la Ville de Genève, dans le but de dégager des capacités d'investissement pour la construction de logements.
- utilisation des dispositions de la loi sur le remembrement foncier urbain (L 1 50)

harmoniser les instruments d'urbanisme et l'action territoriale

Les instruments d'urbanisme hérités des années 50-80, bien que visionnaires en leur temps, sont parfois mal adaptés au contexte actuel de ville-centre. Ce n'est pas une raison pour les supprimer, en renonçant du même coup aux politiques pour lesquelles ils avaient été créés et qui ont porté leurs fruits. Pour concrétiser les priorités du plan directeur communal Genève 2020, la Ville a impérativement besoin qu'un certain nombre d'instruments soient maintenus, adaptés et enrichis.

Notamment :

- Une référence fiable doit être préservée en matière de zones de construction, à l'exception de quelques secteurs particuliers : la Ville de Genève souhaite notamment le maintien de plusieurs zones industrielles (seul moyen de maintenir des emplois socialement utiles, priorité 4) et des zones de développement (principal levier d'action pour construire des logements à bas loyer, priorité 2).
- Le Plan d'utilisation du sol (PUS) est le seul plan d'affectation de compétence communale. Son règlement transitoire a déjà produit des effets positifs. Le nouveau règlement, approuvé par le Conseil d'Etat en février 2008, fait actuellement l'objet de plusieurs recours. Dans son application future, un effort supplémentaire devrait être consacré au contrôle des affectations des arcades afin de favoriser l'animation des rues. Le cas échéant, un enrichissement de cet instrument permettrait une réglementation des vides dans les quartiers, afin de garantir la qualité d'habitation et gérer l'aménagement des espaces publics ainsi que les usages en relation avec les rez-de-chaussée.
- Le plan localisé de quartier (PLQ) est le principal instrument disponible pour organiser la densification d'un secteur en fixant des règles de qualité que doivent respecter les opérateurs privés et publics.

La Ville de Genève souhaite :

- contribuer activement à faire évoluer l'instrument du plan localisé de quartier, qui doit être plus souple, tout en renforçant les règlements de quartier, comme la loi l'autorise ; (voir chapitre 2.1) ;
- utiliser selon les cas son droit d'initiative en matière de plans d'affectation.

- Un instrument de renouvellement urbain manque pour gérer les opérations complexes de densification de secteurs déjà bâtis, où le sol est fractionné entre de multiples propriétaires et dont l'organisation foncière est à reprendre. Une possibilité à explorer serait le principe de remembrement, prévu par la loi (Loi sur le remembrement foncier urbain du 11 juin 1965), qui n'a été, à ce jour, que très rarement utilisé.
- Les communes ont également besoin d'outils renforcés pour assumer leur rôle d'utilité publique tel que la réalisation d'équipements scolaires ou leur extension. Certaines écoles sont par exemple situées en zone de verdure ce qui implique certaines difficultés pour réaliser des constructions complémentaires au vu de la nature inconstructible de la zone (salle de gym, restaurants scolaires par exemple) (voir Fiche IA4).

multiplier les partenariats et les contrats

A la différence des communes vaudoises et françaises de l'agglomération, la Ville de Genève n'a pas la compétence de délivrer les autorisations de construire, ce qui la prive d'un pouvoir de décision de première importance dans ses relations avec les autres acteurs de la ville. Aussi, elle cherche à développer les pratiques de négociation, de contrats et de partenariats public-privé. Notamment :

- négocier dans le cadre des compétences dont elle dispose (préavis, PUS, renoncement au droit de préemption, renoncement à l'établissement de PLQ, dérogation à l'indice d'utilisation du sol en zones villas, etc.) pour obtenir d'opérateurs privés l'engagement à satisfaire des objectifs d'intérêt public (coordination de projets entre voisins, réalisation de logements et arcades commerciales à bas loyer, espace vert, etc.) ;
- utiliser des contrats de quartier pour décloisonner les politiques publiques et donner un nouvel élan à la démocratie participative en s'accordant sur un programme, des échéances et des moyens avec les acteurs locaux. Ainsi, deux premiers projets de contrat sont en cours dans les quartiers de Saint-Gervais et dans celui des Grottes.

II. Au-delà de ses prérogatives, la Ville de Genève souhaite contribuer, avec ses partenaires, à :

collaborer à l'adaptation des instruments d'urbanisme existants.

coopérer aux contrôles de légalité

Les défaillances observées du contrôle de légalité des constructions par les services cantonaux créent une insécurité du droit, que ne suffiront pas à régler les attestations de conformité des mandataires professionnels prévues par le projet de loi visant à supprimer le permis d'habiter (voir encadré). En tant qu'autorité publique de proximité, la Ville de Genève est bien placée pour contribuer à cette fonction de contrôle, sous des formes à préciser.

Des lois pas toujours respectées
Les observations de la Commission externe d'évaluation des politiques publiques, sur les défaillances du contrôle dans l'application de la LDTR, ont déjà été citées (page 25 du présent rapport). De même, la Ville de Genève a pu observer divers cas de non-respect de la règle : ainsi en zone de développement des logements prévus locatifs HLM sont devenus des appartements PPE, de petits espaces verts dessinés sur les plans se sont traduits par des parkings, etc.

Références utilisées pour la priorité 8 :
Loi N° 10088 modifiant la loi sur les constructions et installations diverses du 22 février 2008 (L 5 05) (surélévations).
Projet de loi N° 10198 modifiant la loi sur les constructions et installations diverses du 17 janvier 2008 (L 5 05) (suppression du permis d'habiter délivrée par l'autorité cantonale au profit d'une attestation de conformité établie par un mandataire professionnellement qualifié).
Projet de loi N° 10259 modifiant la loi générale sur les zones de développement (L 1 35) (extension de la dérogation à l'établissement d'un plan localisé de quartier en lien avec plan directeur de quartier, concours d'urbanisme et d'architecture).
Projet de loi du 24 septembre 2008 MZ 29712 relatif à la modification de limites de zone sur le territoire des communes de Genève, Carouge et Lancy (secteur Praille-Acacias-Vernets) qui instaure la création d'une zone 2, de diverses zones de développement 2, d'une zone de verdure et d'une zone de développement 2 affectée à des activités mixtes.

CHAPITRE 2

STRATEGIES TERRITORIALES À L'HORIZON 2020

Chapitre 2

Stratégies territoriales à l'horizon 2020

2.1 Stratégie de développement

Les capacités de développement sont très variables (voir fiche A13) selon les secteurs et zones d'affectations où elles sont mises en oeuvre.

La Ville de Genève se réfère à la notion de «densification différenciée» fixée par le plan directeur cantonal Genève 2015 (Concept, objectif 2.12, pp. 36-37) et préconise de :

a) Dans **les quartiers centraux** :
- maintenir l'habitat et rétablir l'équilibre emploi/logement au centre-ville (voir priorité 1) ;
- préserver la mixité (voir priorité 4) ;
- favoriser l'installation d'équipements publics de proximité (voir priorité 4 et chapitre 2.4) ;
- préserver le cadre de vie par des densités modérées par l'apport d'éléments qualitatifs, notamment en termes d'espaces libres ou verts (voir priorité 7) ;
- valoriser les espaces publics (voir priorité 7 et chapitre 2.3).

b) Dans la **zone de développement** :
- construire des logements et optimiser l'utilisation du sol (voir priorité 2) tout en appliquant un principe de densification qualitative, mettant l'urbanisation future en relation avec la desserte en transports publics, les réseaux de mobilité douce, la qualité des espaces publics, le patrimoine et la densité bâtie existante ;

> « La densité de l'urbanisation conditionne le niveau d'offre des transports publics, l'efficacité des mobilités douces et donc la possibilité de réduire la dépendance automobile. Un effort important devra être consenti pour une densification alliant qualité des espaces et mixité fonctionnelle et sociale. »
> Source : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

- produire des logements à bas loyers en donnant la priorité au logement social (voir priorité 3) ;

c) Dans les **secteurs de renouvellement urbain** (Praille-Acacias-Vernets, gare des Eaux-Vives, etc.), en mutation, qui appellent une gestion particulière, la stratégie d'intervention répond à plusieurs priorités politiques en lien avec le contexte particulier de chaque secteur.

d) Enfin, ce chapitre aborde la nécessaire synergie entre **protection du patrimoine et impératifs de développement**.

De manière schématique, la stratégie de développement se traduit par le graphique ci-dessous :

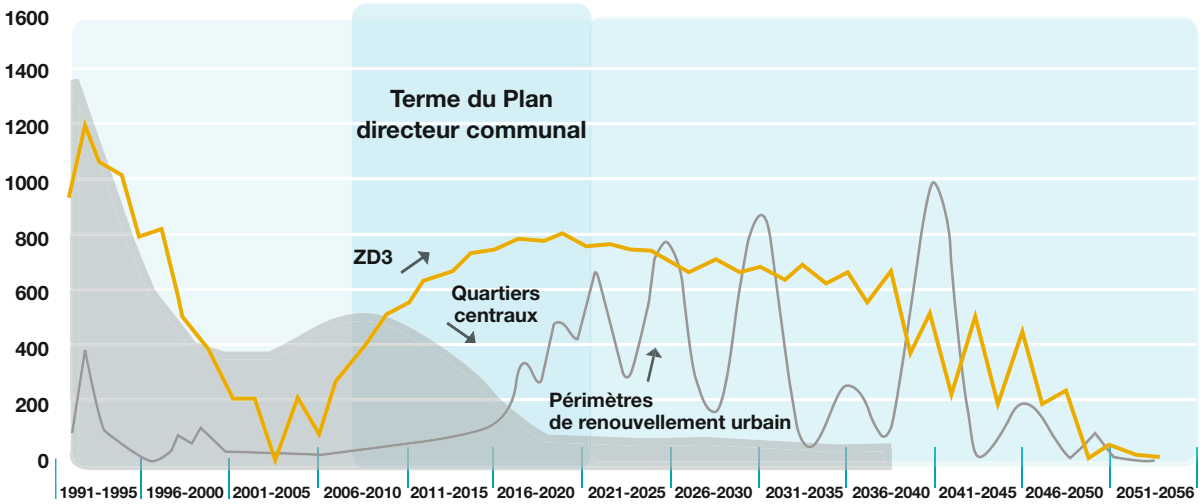


Fig. 22 : Production annuelle de logements en ville de Genève entre 1991 et 2006, projections 2007-2020, estimations au-delà de 2020 - Sources : office cantonal de la statistique et service d'urbanisme

En gris clair : les quartiers centraux, qui approchent progressivement la saturation et où la densification doit être modérée ;
En jaune : les zones de développement qui doivent renouer avec un rythme de construction élevé, après l'accalmie des années 2001-2005 ; à plus long terme, les opportunités seront de plus en plus difficiles à concrétiser, jusqu'à saturation ;
En gris foncé : les secteurs de renouvellement urbain qui offrent de fortes capacités de développement par de grands projets à plus long terme.

La carte de la page suivante illustre également cette stratégie. Elle démontre notamment que les derniers potentiels de développement se situent dans la périphérie de la ville et indique les grands secteurs de renouvellement urbain où une planification stratégique et opérationnelle doit être engagée.

a) Quartiers centraux

Les quartiers centraux sont de loin les plus denses, les moins dotés en espaces verts et les plus exposés aux nuisances environnementales. Outre la Vieille-Ville et Saint-Gervais, stabilisés, quatre quartiers sont concernés : Pâquis, Eaux-Vives, Servette-Charmilles et Jonction-Cluse. Leurs capacités de densification sont sévèrement limitées : elles doivent être employées pour améliorer leur habitabilité, de façon à «maintenir et à rétablir l'habitat», comme le prescrit le plan directeur cantonal Genève 2015.



Fig. 23 : Genève, la ville la plus dense de Suisse
Source : documentation photographique

Ces quartiers n'évolueront pas par grands projets, mais par une multitude de petites opérations dispersées. Une gestion des projets au jour le jour doit permettre de renforcer les équilibres existants et de les adapter aux changements urbains.

De manière générale, la Ville défendra les qualités d'habitabilité des quartiers centraux. A ce titre, elle affirme son opposition aux constructions sur cour affectées à du logement.

Dans les quartiers centraux, la Ville entend défendre une **approche qualitative de la densité**. Il s'agit de concilier les vertus du modèle de la ville compacte, prôné par le développement durable, avec les valeurs d'habitabilité, de mobilité, d'espaces publics et de perception sociale de la densité. Pour ce faire, le plan directeur Genève 2020 préconise une stratégie d'intervention basée sur les options politiques suivantes :

Maintenir l'habitat et rétablir l'équilibre emploi/logement

Cet objectif se traduit sur le terrain par l'application systématique du plan d'utilisation du sol, qui fixe notamment le taux d'affectation en logement et en activité des nouvelles surfaces créées lors de la construction et la transformation d'immeubles existants (surélévations, aménagements de combles) et le maintien d'affectations artisanales ou industrielles en cas de démolition-reconstruction ou de transformation d'un bâtiment déjà affecté à ces activités, pour autant que cette affectation ne provoque pas de nuisances ou inconvénients graves.

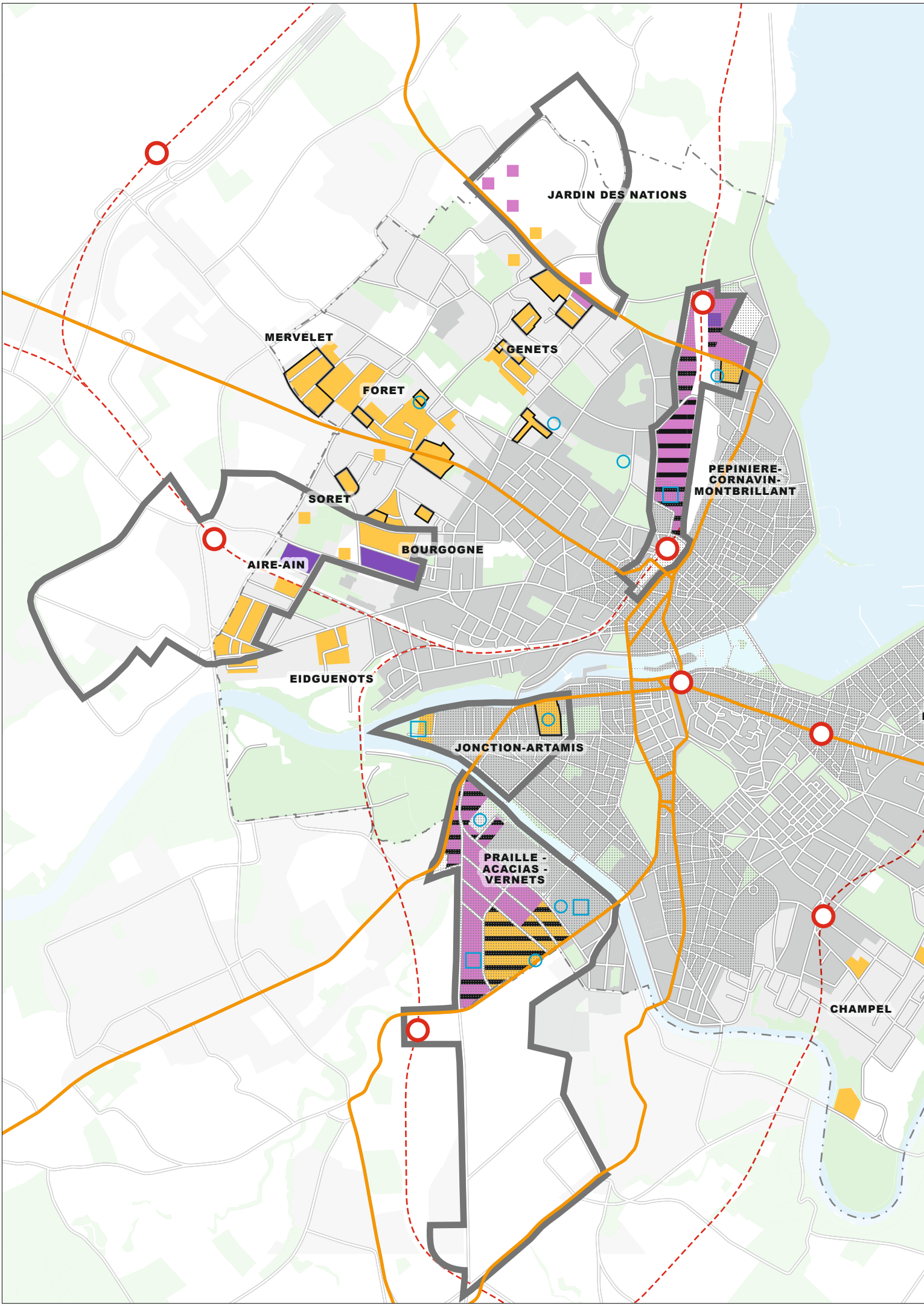
Préserver la mixité

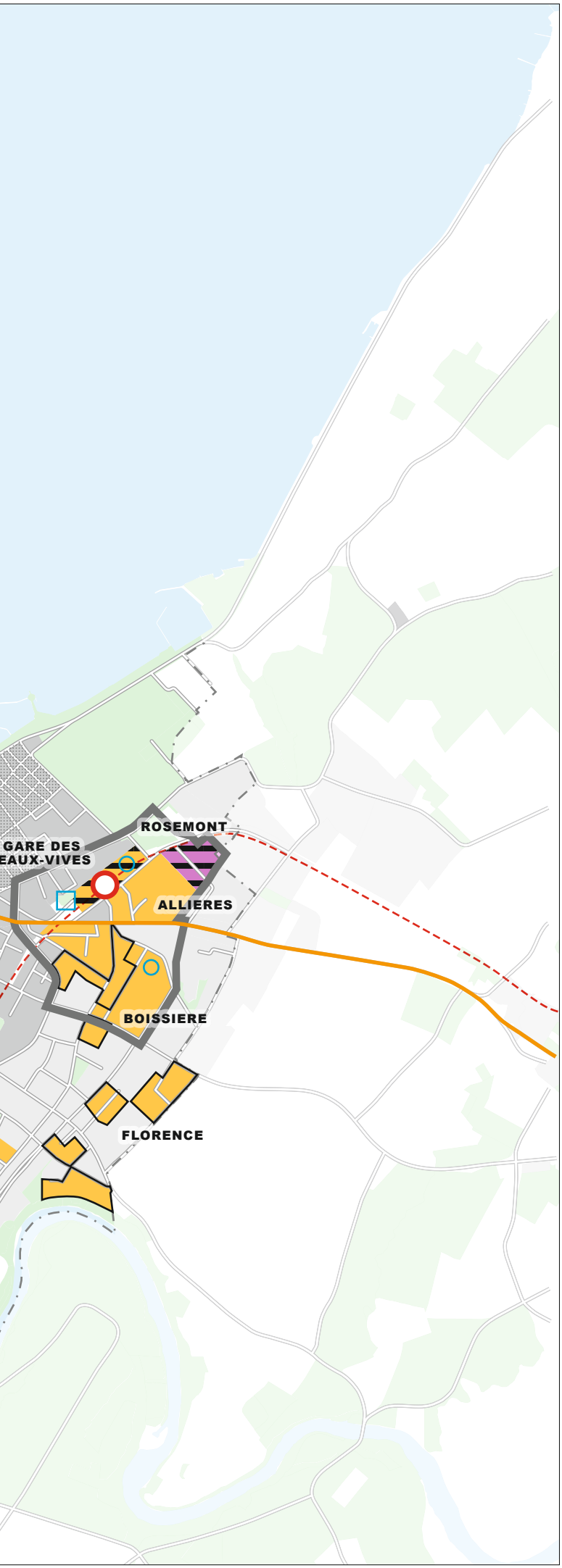
Afin de promouvoir la mixité sociale et générationnelle dans les quartiers centraux, la Ville entend :
- encourager le maintien d'une offre diversifiée en logements par le biais de ses préavis sur les requêtes en autorisation de construire ;
- s'assurer du maintien de loyers bon marché, en application de la LDTR.

Favoriser l'installation d'équipements publics de proximité

Selon le principe de la densité qualitative, les capacités de développement des quartiers anciens sont marginales et ne génèrent pas de nouveaux besoins d'équipements et de services publics importants. Néanmoins, il s'agit de :
- mettre en œuvre une gestion souple des équipements publics pour répondre à l'évolution de la demande sociale: écoute des quartiers, négociation des programmes, mixité d'usage des espaces (salles de gymnastique par exemple) ;

Développement urbain


JARDIN DES NATIONS
MERVELET
GENETS
FORET
SORET
BOURGOGNE
AIRE-AIN
PEPINIERE-
CORNAVIN-
MONTBRILLANT
EIDGUENOTS
JONCTION-ARTAMIS
PRAILLE -
ACACIAS -
VERNETS
CHAMPEL



genève 2020
PLAN DIRECTEUR COMMUNAL

Développement urbain

Quartiers centraux

Quartiers centraux (Zones 1, 2, D2 et 3)
Densifications marginales, habitabilité et espaces libres à améliorer.

Quartiers centraux à forte densité
Secteurs à dominante minérale, manque d'espaces d'agrément

Zones de développement

Zone D3, D4A et 5
Développements d'opérations en cours et à planifier pour compléter le tissu urbain

Secteurs de renouvellement urbain

Planification stratégique et/ou opérationnelle à engager

Principaux potentiels de développement

Potentiel dans PLQ adoptés

Potentiel à prédominance logement

Potentiel d'activités

Maintien et renforcement de l'activité artisanale

Enjeu d' un équilibre logement/emploi

Equipements publics

Equipement de quartier, besoins de base

Grand équipement, à programmer

Reseau de transports publics structurant, espace public

Pôle intermodal

Tramway, horizon 2020

Réseaux RER et CEVA

Zones: de verdure, de bois et forêts, sportives et agricoles

VILLE DE GENÈVE

0 m 200 400 600 800 1000

1 : 25'000

janvier 2009

Préserver le cadre de vie

Les nouvelles dispositions de la loi cantonale autorisent les surélévations à la condition «qu'elles ne compromettent pas l'harmonie urbanistique de la rue». Or d'autres enjeux sont en cause, dont dépend l'habitabilité des quartiers (espaces libres, espaces verts, équipements, services à la population, etc.). A l'heure où le projet d'agglomération s'efforce de convaincre les communes de construire dense et compact, il serait contre-performant de laisser se dégrader les conditions de vie par une surdensification au coeur de l'agglomération, qui est de facto une référence pour les autres communes.

Certains quartiers ou secteurs présentent une morphologie qui permet d'envisager des densifications mesurées, notamment par le biais de surélévations. Toutefois, la Ville de Genève entend :

- profiter du gain de droits à bâtir issu de surélévations pour créer en contrepartie des espaces publics de proximité en prolongement des logements existants (une terrasse accessible, une cour dégagée, un espace planté, etc.) et ne pas surcharger les équipements et les réseaux existants dans les quartiers.

En outre, une attention particulière sera portée aux espaces libres, dont dépend au premier chef la qualité de vie dans les quartiers denses. Quatre axes d'action sont proposés à cet effet :

- négociation avec les requérants d'autorisation de construire pour libérer des espaces libres sur cour ou en toiture au profit des habitants ;
- application des dispositions du chapitre 2 du règlement relatif aux espaces verts du plan d'utilisation du sol (PUS) à l'échelle de l'îlot ;
- mise à profit des dispositions de la loi sur le remembrement foncier urbain dans la perspective d'un réaménagement des cours ; cette loi prévoit que pour améliorer l'aspect des quartiers, ou utiliser plus rationnellement le sol, les propriétaires concernés peuvent être astreints à participer à un projet de remembrement foncier ;
- promotion de réalisations exemplaires (par exemple, Prix de la Ville de Genève) - et de projets emblématiques.



Fig. 24 : quartier des Grottes, derrière la gare Cornavin, l'îlot 13, un modèle d'habitat urbain de qualité
Source : service d'urbanisme

b) Zones de développement

La couronne du territoire communal comprend d'importantes zones de développement, pour la plupart déjà bâties, mais dont une partie reste à urbaniser. Les capacités de développement sont importantes (voir tableau ci-dessous), mais difficiles à mettre en oeuvre du fait de la multiplicité des propriétaires privés et du morcellement parcellaire.

zones de développement	horizon 2020	à plus long terme
> planifiées (PLQ adopté et en projet)	+1'800 logements	+3'400 logements
> à planifier	+ 100 logements	+ 2'400 logements
Total	+ 1'900 logements	+ 5'800 logements

La zone de développement constitue le lieu idéal pour construire des logements en ville. Le nouveau cadre légal lié à cette zone constitue également une opportunité pour mettre en oeuvre un objectif de logement social et ce malgré le poids des valeurs foncières. La stratégie proposée par la Ville dans la zone de développement s'inscrit clairement dans les priorités 2 et 3 :

Construire des logements et optimiser l'utilisation du sol

Dans la perspective de construire des logements, la Ville utilisera les moyens dont elle dispose pour accélérer la concrétisation de potentiels en zone de développement :

- faire usage de son droit d'initiative pour initier des plans d'affectation sur les périmètres stratégiques non planifiés de la zone de développement en ville de Genève ;
- débloquer les soldes de PLQ en application de l'article 7 de la loi générale sur le logement qui permet à l'Etat et aux communes d'acquérir par voie d'expropriation les terrains qui leur sont nécessaires à la construction de logements d'utilité publique ;
- explorer et mettre en oeuvre les dispositions de la loi sur le remembrement foncier urbain ; en particulier la voie de l'échange de biens fonciers avec les propriétaires entravant la concrétisation d'un plan localisé de quartier ;
- annoncer les objectifs de la Ville aux propriétaires en amont des dépôts de requêtes en autorisation de construire afin d'éviter au maximum les demandes de compléments et les préavis défavorables ;
- mener une politique foncière active (voir fiche IA3).

Par ailleurs, tel qu'il est appliqué par les services cantonaux, l'instrument du plan localisé de quartier est très contraignant pour la création architecturale et insuffisant en termes d'urbanisme et d'habitabilité. La Ville de Genève entend contribuer à faire évoluer l'instrument de façon qu'il devienne à la fois plus souple pour les dispositions architecturales (implantation des bâtiments) et plus contraignant pour l'organisation urbaine (notamment : gestion du stationnement ; trajets vers les écoles, etc…) et pour les usages sociaux du territoire (mobilités douces, traitement des espaces privés et publics, etc…). Les plans dessinés devraient être complétés par des règlements de quartier (prévus par la loi), utiles à la mise en œuvre et la coordination entre les étapes pour assurer la qualité des aménagements extérieurs. En outre, l'élaboration d'un plan localisé de quartier devrait être associée à une étude de faisabilité foncière.

- La Ville explorera les possibilités d'adaptation de l'instrument du plan localisé de quartier en initiant un projet exemplaire sur son territoire.

Produire des logements à bas loyers

Dans la zone de développement, la priorité va au logement social sans diminution de la qualité constructive.

Pour les plans localisés de quartier (PLQ) en force portant mention relative aux logements sociaux, la Ville entend :

- appliquer les taux de logements sociaux indiqués dans les légendes et non un taux inférieur qui résulterait d'une application rétroactive des nouvelles dispositions de la loi sur la construction de logements d'utilité publique.

La différence est de 440 logements à terme (+889 logements subventionnés au sens de la loi générale sur le logement et la protection des locataires, par rapport à 450 logements en application de la LUP).

PLQ adoptés (avec mention de log. sociaux)	total	subventionnés	soit
Rive gauche	589 log.	362 log.	53%
Rive droite	824 log.	527 log.	64%
Total	1'513 log.	889 log.	58%

D'ici 2020, l'objectif est de réaliser la moitié de ce potentiel, soit environ 450 logements sociaux. Un indice d'utilisation du sol élevé sera une des clés pour équilibrer les plans financiers.

Depuis l'adoption de la loi sur la construction de logements d'utilité publique, le Conseil d'Etat a renoncé à l'inscription de la part de logement social. **Pour les nouveaux PLQ et ceux qui ne mentionnent pas de taux de logement social dans leur légende**, la Ville s'accorde à :

- exploiter les nouvelles dispositions de l'article 4A de la loi générale sur les zones de développement qui impose aux constructeurs la réalisation de logements soumis au régime HM ou en coopérative d'habitation à raison de 30% du programme, ou la cession à l'Etat, à une commune ou à un autre organisme sans but lucratif de 25% du périmètre pour la construction de logements d'utilité publique.

	total	subventionnés	au moins
PLQ adoptés (sans mention de log. sociaux)	1900 log.	570 log.	30%
PLQ à établir	env. 2'400 log.	720 log.	30%

En outre, la Ville souhaite :

- mettre en avant son droit de préemption pour inciter les opérateurs privés à réaliser une part de logements sociaux plus importante ou des logements sociaux pérennes de type HBM ; au besoin, des conventions inscrites au registre foncier et précisant la part et les modalités de mise en œuvre de logements sociaux seront passées avec les acquéreurs pour entériner l'accord qui a mené la Ville de Genève à renoncer à la préemption ;
- faire inscrire la part de logements sociaux en légende des projets de PLQ incluant des parcelles propriété de la Ville de Genève ;
- développer des relations avec l'association des promoteurs constructeurs genevois dans le but de promouvoir la réalisation de logements sociaux pérennes ;
- défendre la qualité constructive et le haut standard énergétique aussi pour le logement social afin d'en assurer la pérennité et réduire les coûts d'exploitation.

Si ces conditions sont réalisées, la Ville estime être en mesure de négocier la réalisation d'environ 300 logements sociaux supplémentaires dans les nouveaux PLQ (sans compter les acquisitions et les logements coopératifs).

En prolongement du principe du projet d'agglomération, liant densité et offre en transports publics, la mise en œuvre des deux options exposées ci-dessus varient en fonction de facteurs contextuels liés notamment à l'infrastructure de transports publics, la morphologie, la maîtrise foncière et la mixité sociale. Ainsi :

Dans les secteurs bénéficiant d'une bonne desserte en transports publics :

Lieux de projet : Forêt
Mervelet

Stratégie :
- optimiser l'utilisation du sol, IUS min. 1.2 ;
- approche qualitative de la densité ;
- valorisation et création d'espaces publics ;
- acquisition foncière stratégique ;
- si nécessaire, engagement d'une procédure d'utilité publique pour l'équipement ;
- garantir des liaisons piétonnes transversales.

Dans les secteurs où de grandes infrastructures de transports publics sont planifiées :

Lieux de projet : Boissière (gare CEVA)
Allières (gare CEVA)
Aïre (gare RER prévue à Châtelaine)

Stratégie :
- optimiser l'utilisation du sol, IUS min. 1.2 ;
- approche qualitative de la densité ;
- valorisation et création d'espaces publics ;
- action foncière prioritaire (gré à gré, droit de préemption, étude de faisabilité foncière)
- mixité d'affectations sur les axes principaux ;
- utilisation du droit d'initiative pour l'élaboration de plans localisés de quartier sur la base d'une image directrice ;
- déclaration d'utilité publique pour le réseau viaire.
- maîtrise du taux de stationnement sur domaine public et fonds privés.

Dans les secteurs où la desserte en transports publics est moins performante :

Lieux de projet : Soret

Stratégie :
- densification modérée (IUS min 0.6) afin de réduire l'impact des transports individuels motorisés.

Dans les secteurs à forte maîtrise foncière publique :

Lieux de projet : Forêt
Mervelet
Soret

Stratégie :
- garantir que l'ensemble des droits à bâtir publics soit affecté aux logements sociaux, en privilégiant les modèles pérennes (type HBM).

Dans les secteurs de logements sociaux :

Lieux de projet : Charmilles
Genêts
Tulipiers

Stratégie :
- encourager la pérénisation des logements sociaux sortant du régime de contrôle de l'Etat.

Dans les secteurs à prédominance d'immeubles en « barres » isolées :

Lieux de projet : Champel
Florissant
Cité Villars

Stratégie :
- évaluer les potentiels de densification dans les interstices ;
- promouvoir l'application de la loi sur les surélévations ;
- intégrer la participation des associations d'habitants lorsqu'elles sont actives et organisées ;
- construire des processus participatifs spécifiques dans les cas contraires.

c) Secteurs de renouvellement urbain

Si les quartiers centraux vont peu évoluer, si les zones de développement présentent des potentialités non extensibles et difficiles à mettre en oeuvre, plusieurs secteurs du territoire communal vont subir des mutations plus ou moins importantes. Ces secteurs représentent un potentiel de développement a priori à très long terme, mais il est essentiel d'esquisser dès aujourd'hui les conditions nécessaires pour une concrétisation à partir de 2020. Ces secteurs de renouvellement urbain appellent des mesures de planification spéciales.

Périmètre des gares régionales et emprises ferroviaires :

Lieux de projet : Pépinière-Cornavin-Montbrillant (voir fiche PL4)
Gare des Eaux-Vives (voir fiche PL2)

Stratégie :

- respecter le principe d'un développement équilibré entre emplois et logements (voir priorité 1);
- valoriser les parcelles propriétés de la Ville ;
- valoriser les terrains voisins (dont certains en friche) et renforcer la densité des habitants et emplois en regard du haut niveau de desserte par les transports publics ;
- aménager des liaisons piétonnes et vélos, et créer des espaces publics de qualité, à forte intensité urbaine ;
- planifier l'implantation d'un équipement culturel d'envergure régionale ;
- optimiser l'utilisation du sol, IUS min. 1.6.

Abords des gares et haltes CEVA, Voie Verte d'agglomération :

Lieux de projet : halte CEVA Champel-Hôpital
Praille-Acacias-Vernets (voir fiche PL3)
Voie Verte d'agglomération (voir fiche PL7)

Stratégie :

- créer des espaces publics attractifs, à haut niveau de diversité (assurant une animation permanente) en facilitant l'intermodalité (piétons, vélos, transports publics urbains et régionaux, autopartage, etc.) ;
- valoriser les liaisons entre les haltes et gares CEVA et les grands équipements (hôpital, écoles, centres sportifs, etc.) ;
- optimiser l'utilisation du sol, IUS min. 1.2.

Cas particulier du secteur de la gare Cornavin :

Les principaux choix d'implantation et de dimensionnement de la gare Cornavin remontent au milieu du XIXe siècle. Après deux agrandissements, un incendie en 1909 suivi d'une restauration, c'est d'une reconstruction "définitive" achevée en 1931, que sont issus l'essentiel des façades et des espaces d'accueil de la gare actuelle. D'autres interventions plus tardives, comme la construction du Métroshopping et d'un parking public sous la place Cornavin, ont mis en place l'essentiel de la configuration actuelle de la place et l'enchevêtrement de ses circulations.

Au-delà de la gare elle-même, la confrontation entre l'infrastructure ferroviaire et la ville est restée relativement brutale. L'impact considérable du faisceau ferroviaire ne peut s'adoucir qu'aux prix d'interventions lourdes, comme en témoigne avec succès la couverture des voies de Saint-Jean. En bas du quartier des Grottes, l'ancienne place Monbrillant s'est trouvée décaissée et considérablement rétrécie lors de la construction des quais TGV, perdant également l'essentiel des bâtiments qui la bordaient, ainsi que ses qualités d'espace public. C'est de ces dernières mutations qu'est issue la façade désolée que Genève offre à ses visiteurs arrivant en train.

L'interface de transports publics connectée à la gare touche à ses limites de saturation. (voir aussi priorité 5, et chapitre 2.2). Le nombre de bus et de trams convergeant sur Cornavin est un défi en termes de fonctionnement. Dans un espace fortement contraint, construit sur dalle, les confrontations ne peuvent être que difficiles entre bus, trams, piétons, espaces commerciaux, voitures privées, taxis, stationnement, deux roues motorisés et vélos.

En termes structurels, il ne paraît pas raisonnable d'envisager de nouveaux agrandissement de quais tels qu'annoncés par les CFF en 2008, avec un impact direct supplémentaire sur les quartiers d'habitation bordant les voies. La question du dimensionnement du réseau ferroviaire est à aborder à plusieurs échelles, sur la base d'une collaboration constructive entre partenaires. Il faudra travailler ensemble et à long terme pour garantir, de manière équilibrée, les intérêts collectifs que sont une bonne desserte ferroviaire et la préservation des qualités urbaines du centre de Genève.



Fig. 25 : Scénario d'agrandissement des quais CFF sur la rive droite – Source : CFF

Stratégie :

- adoucir l'impact du réseau ferroviaire existant, notamment en protégeant et revalorisant les quartiers d'habitation situés au nord des voies ferrées (voir contrats de quartier, fiche A1).
- développer en direction de Montbrillant, des infrastructures de bâtiments, de parcours, d'espaces publics ainsi que des choix d'affectation propres à qualifier le secteur comme un espace de centralité urbaine à la hauteur de la réputation internationale de Genève (voir fiche PL4 Montbrillant-Sécheron).
- encourager un développement de l'infrastructure ferroviaire à partir de l'aéroport, avec un bouclement en direction de Versoix, dans le cadre d'un redéploiement global du réseau de transports publics (voir priorité 5, et chapitre 2.2).

Anciens secteurs d'activités secondaires, entrepôts et grands équipements :

Lieux de projet 1 Praille-Acacias-Vernets (voir fiche PL3)

Stratégie :

- respecter le principe d'un développement équilibré entre emplois et logements (voir priorité 1)
- diversifier les emplois en maintenant des emplois socialement utiles et en offrant au moins autant de surfaces d'activités financièrement accessibles qu'aujourd'hui ;
- réserver des terrains et des locaux à des conditions financières abordables pour la mise en place d'une trame d'équipements sociaux, culturels et sportifs, d'espaces verts, d'espaces publics, de voiries et de réseaux de mobilité douce ;
- mettre en œuvre un système de compensation de la plus value foncière en application de l'article 5 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire.

Lieux de projet 2	Jonction « Carré Vert » (voir fiche PL1) Zone industrielle de Rosemont

Stratégie :

- valoriser les parcelles sous-utilisées ;
- produire des logements, dont une partie à bas loyers ;
- créer des locaux artisanaux, sociaux et culturels ;
- créer des espaces verts et publics de proximité ;
- coordonner la réalisation d'un demi-groupe scolaire (Jonction) répondant aux besoins du quartier.

Lieux de projet 3	Terrain de sport de Frontenex Centre sportif de Varembé Jardins familiaux de Moillebeau et Varembé

Stratégie :

- explorer les possibilités d'usage plus intensif de ces terrains en partage avec des logements ou d'autres équipements, afin d'optimiser l'usage du sol.

Lieux de projet 4	Zone industrielle rue de Lyon (propriété privée) Zone industrielle des Charmilles (propriété de la Ville) Zone industrielle du Lignon (propriété de la Ville de Genève, hors territoire communal)

Stratégie :

- maintenir le statut de zone industrielle, seul moyen de préserver des surfaces financièrement accessibles à des activités d'intérêt local et socialement utiles ;
- planifier leur mutation : explorer les possibilités de densification, en respectant le principe minimal du maintien des surfaces d'activités actuelles ou de la reconstruction de surfaces équivalentes ;
- privilégier l'activité secondaire et artisanale plutôt que tertiaire ;
- améliorer les dispositifs d'accessibilité.

Cas particulier du secteur de l'Hôpital cantonal :

Dès les premières années qui ont suivi sa construction, en 1856, l'Hôpital a amorcé des travaux de transformation qui n'ont jamais vraiment cessé depuis. Ce chantier permanent est donc basé sur une structure ancienne qui accumule d'innombrables remaniements. Il a fait l'objet d'un plan de développement en 1999 (Schéma directeur pour le quartier de l'hôpital cantonal - Mechkat-Bouldin arch.), réactualisé en 2005 (Charte d'aménagement et masterplan du site - Mechkat-Bouldin arch.). Un effort d'aménagement de la Ville de Genève a permis d'améliorer certaines coutures entre l'Hôpital et les quartiers voisins, comme le réaménagement du boulevard de la Cluse ou surtout l'aménagement du parc des Chaumettes. L'entité "Hôpital" garde pourtant un fonctionnement relativement autarcique, à l'image d'une "ville dans la ville". Le masterplan de 2005 fait toujours référence, et l'on peut s'attendre à ce que sa validité perdure au-delà de l'échéance du plan directeur communal Genève 2020. A terme, le principe de remise à jour perpétuelle d'une structure ancienne ne pourra que trouver ses limites, et questionnera la ville, mais aussi le canton et l'agglomération, sur un nouveau choix d'implantation structurellement plus durable.

Stratégie :

- intensifier les raccords et les échanges entre le secteur de l'Hôpital et les quartiers voisins ;
- définir une connexion forte entre la halte Champel du réseau CEVA et l'Hôpital ;
- poser un jalon pour une réflexion à long terme, au-delà du plan directeur Genève 2020, sur le devenir de l'infrastructure hospitalière, à définir au niveau régional.

Zone villa :

Lieux de projet : Zone villa de Bourgogne (voir fiche IA4)

Stratégie :
- déclassement en zone de développement, en prévision d'une densification éventuelle au-delà de l'horizon 2020.

Secteur international :

Lieux de projet : PAC Jardin des Nations)

Stratégie :
- respecter le principe d'un développement équilibré entre emplois et logements (voir priorité 1), notamment dans les tours prévues le long de la route de Ferney ;
- promouvoir l'intégration des organisations internationales sur l'ensemble du territoire urbain ;
- concilier l'objectif d'une accessibilité publique avec les impératifs de sécurité des Organisations internationales.

d) Développement et patrimoine

La Ville de Genève considère comme primordiales les questions patrimoniales. Plutôt que de traiter cet aspect comme un volet entier du plan directeur, l'option a été prise de traiter la notion de patrimoine de manière transversale et de mettre ici en évidence les liens entre patrimoine et développement.

La question de l'espace public, qui représente une part conséquente des enjeux patrimoniaux, est abordée dans le chapitre suivant 2.3. On rappellera simplement ici que la Ville de Genève est propriétaire de son espace public communal, qui représente une surface et une somme d'enjeux considérables (par exemple ponts, fontaines, monuments, chaussées et trottoirs, mobilier urbain, alignements d'arbres, etc.). La question des parcs et celle du patrimoine naturel sont également abordées dans le chapitre 2.3. La question des grands équipements est traitée dans le chapitre 2.4. Les fiches de mesure reprennent par ailleurs des enjeux particuliers.

Même si d'autres lieux du territoire cantonal accueillent également des richesses patrimoniales, la grande majorité des éléments et des lieux les plus chargés de sens aux plans architectural, historique et symbolique se trouvent dans le centre-ville ou à proximité immédiate. Au centre, le « noyau » historique de l'entité politique et géographique qui précédait la commune et l'Etat modernes recèle des vestiges datant de plusieurs millénaires. Outre la présence des organisations internationales, la ville abrite de nombreux édifices présentant un intérêt majeur, dont le rayonnement dépasse les frontières locales. Enfin, la Ville dispose aussi de très nombreux témoignages de la culture, de l'histoire et de l'identité urbaine de Genève. Elle assume la conduite de la politique culturelle dans un canton qui n'a pas de département chargé de cette tâche.

De manière générale, la reconnaissance de la qualité des éléments patrimoniaux, tout comme le souci d'en assurer la pérennité et la mise en valeur, apparaissent comme l'une des constantes des stratégies de développement municipales. Même si le pouvoir décisionnel de la Ville est restreint (Genève est une des seules communes de Suisse qui n'a pas la compétence du permis de construire), l'action en matière de préservation du patrimoine procède d'une volonté affirmée dans de multiples champs d'action municipaux.

Valoriser le patrimoine administratif et locatif de la Ville de Genève

La Ville de Genève est propriétaire d'un parc immobilier comptant plus de 800 bâtiments. Il est composé pour moitié d'immeubles administratifs servant aux besoins du public ou de l'administration, notamment, théâtres, musées, écoles, équipements sportifs et culturels. La Ville de Genève a développé et entend poursuivre une stratégie déterminée de conservation et de mise en valeur de ces ouvrages, dont la plupart sont reconnus comme dignes de protection.

La mission permanente et suivie - malgré sa visibilité restreinte pour le grand public - de l'entretien du domaine bâti constitue l'un des défis les plus importants pour les années à venir. La qualité architecturale et urbanistique des bâtiments uniques et emblématiques exige des savoir-faire et des moyens bien particuliers en cas d'opérations de restauration et d'adaptation. L'unité Conservation du patrimoine architectural, dont la mission est de fournir expertise, conseils et support dans ce domaine, joue un rôle important à tous les niveaux du processus (études, projet et suivi des réalisations).

Au-delà des diverses mesures légales, périmètres ou dispositifs ponctuels qui assurent la protection de la substance bâtie et paysagère, le thème du patrimoine nécessite d'être perçu dans une dynamique de projet et comme support à l'action dans une ville en évolution permanente. L'ampleur des débats suscités par le projet d'extension du Musée d'art et d'histoire illustre l'attachement des Genevois à leurs emblèmes, mais aussi l'intérêt de perpétuer le lien entre l'héritage des générations passées et l'évolution permanente de la ville (voir aussi priorité 7, et chapitre 2.3).

A une échelle plus modeste, on retiendra comme limite aux possibilités de transformation d'un bâtiment, le bilan d'expériences difficiles de la fin du XXe siècle, où l'installation d'équipements scolaires ou de petite enfance dans d'anciennes maisons de maître s'est soldée par des opérations coûteuses et ne conciliant que de manière difficile la mémoire des lieux et l'exigence d'une nouvelle affectation. Comme expérience réussie de renouvellement, la Salle du Faubourg affectée en espace d'exposition pour l'architecture et l'urbanisme illustre la possibilité d'orienter une restauration dans le sens de besoins contemporains.

Le **patrimoine locatif** de la Ville de Genève représente plus de 400 bâtiments, dont beaucoup ont une dimension historique. Cette importance quantitative, alliée à la qualité générale des objets eux-mêmes, en fait l'un des éléments importants de la configuration urbaine de la ville et du territoire communal. Dans le cadre de ses actions pour développer et faire évoluer ce patrimoine, la Ville s'est toujours montrée particulièrement soucieuse d'en préserver la substance. Ceci se manifeste à plusieurs niveaux, qui vont de l'objet lui même et de la conservation des détails qui le matérialisent, à la substance morphologique et sociale de quartier entiers. Dans ce champ d'actions, les questions patrimoniales sont donc considérées dans un sens exhaustif et sont à aborder à ces différentes échelles.



Fig. 25.a : Salle du Faubourg : une restauration au service de la vie urbaine et de la participation - Source : service d'urbanisme

La tradition historique d'acquisition de terrains ou d'immeubles a permis à la Ville de préserver la configuration socio-morphologique et l'image de quartiers entiers. L'histoire récente des quartiers des Grottes ou de Saint-Gervais, qui étaient initialement voués à des opérations de démolition-reconstruction massives et radicales, témoigne de la volonté municipale de conserver sur son territoire un patrimoine bâti mais aussi social. Vient ensuite l'échelle de l'objet, pour laquelle les interventions s'effectuent dans la perspective d'un équilibre entre des objectifs de conservation, d'usage et de coût. Il s'agit de faire évoluer un patrimoine parfois modeste, mais souvent significatif, vers un usage conforme aux modes de vie contemporains (par exemple contraintes énergétiques, accessibilité des personnes en situation de mobilité réduite). Dans le cadre de cette démarche, les savoir-faire et les compétences tant théoriques que techniques des services de l'administration constituent des instruments performants.



Fig. 25.b : Deux exemples de rénovations (rue de la Navigation et rue de Lausanne, une performance énergétique améliorée et une substance architecturale remise en valeur – Source : service des bâtiments

Stratégie :

- poursuivre la politique d'entretien, de réhabilitation et de restauration, des objets historiques, qu'ils soient monumentaux ou modestes, du parc immobilier municipal et encourager une attitude similaire pour les immeubles en mains privées situés sur le territoire municipal.
- formuler une stratégie d'intervention pour l'entretien, la réhabilitation et la restauration du patrimoine bâti municipal, incluant un état des lieux général, en mettant à profit tous les moyens disponibles, avec l'appui éventuel d'un « atelier » de personnes sans emploi (cf. motion du Conseil municipal M-520 du 17 mai 2005);
- collaborer avec les autorités cantonales pour compléter et corriger les mesures de protection en vigueur, selon des catégories cohérentes et plus lisibles que celles qui existent actuellement, notamment en poursuivant l'inscription à l'inventaire des objets les plus significatifs;
- développer et encourager des affectations innovantes qui prennent en compte la spécificité des bâtiments historiques tout en assurant des réponses à l'évolution des besoins en équipements.
- prendre en compte systématiquement le problème de l'accessibilité des bâtiments appartenant à la Ville de Genève pour les personnes en situation de mobilité réduite (particulièrement les personnes âgées et les personnes handicapées).

Promouvoir une synergie entre mise en valeur du patrimoine et impératifs du développement

Le contexte de crise du logement rend nécessaire la réalisation de projets de logement répondant aux besoins prépondérants de la population. Cette situation interroge certains sites construits comme la Cité-Jardin d'Aïre, les ensembles de Budé ou Belmont, en regard du potentiel constructible correspondant aux terrains occupés. Dans certains cas, comme par exemple pour l'aménagement du quartier de la gare des Eaux-Vives, la préservation d'éléments anciens n'a pas été estimée comme pertinente, en regard des intérêts d'aménagement de la future gare et de ses rapports aux quartiers voisins. De manière générale, la Ville de Genève entend toutefois privilégier les solutions visant à intégrer l'ensemble des paramètres en engageant tous les partenaires intéressés sur la voie de la collaboration constructive. On relèvera qu'aujourd'hui, les études d'aménagement menées par la Ville de Genève se fondent systématiquement sur les expertises d'historiens ou de chercheurs pour la prise en compte des composantes historiques d'un site à planifier.

Le contexte de la mise en application de la nouvelle loi dite des surélévations, modifiant la loi sur les constructions et installations diverses, interroge particulièrement les notions de patrimoine et de développement.



Fig. 26 : Conservation du porche de l'avenue Giuseppe-Motta et des anciennes écuries, en lien avec un projet de construction de logements – Source : service d'urbanisme

Les quartiers concernés par la loi comprennent de nombreux immeubles, ensembles ou tissus urbains de valeur. Selon les termes de la section genevoise de Patrimoine Suisse, « l'augmentation de la densité d'habitation (…) est de nature à porter atteinte à la qualité de vie dans les quartiers traditionnels où il n'y a quasiment pas d'espaces verts et d'espaces, tout court ». Dans les secteurs denses, les éventuelles surélévations devront s'accompagner d'un dispositif de mise en oeuvre qui permette de « maintenir un milieu bâti harmonieusement aménagé et favorable à l'habitat » comme le stipule la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (Art.1 let.b LAT – RS 700).

Pour sa part, la Ville de Genève souhaite que d'éventuelles nouvelles constructions dans les secteurs centraux soient conditionnées par des compensations qualitatives sous la forme d'espaces publics, d'espaces libres ou verts, ou d'éléments architecturaux respectant l'échelle humaine et réduisant la perception de la densité. Dans ces secteurs, le potentiel de logements à planifier par augmentation des gabarits constructibles reste relativement modéré.

Par ailleurs, la loi donne une importance prépondérante à la continuité des gabarits et à l'altitude des corniches, en se référant à la notion "d'harmonie urbanistique de la rue" (art. 27 al.3). Si l'alignement des corniches est reconnu comme un critère d'esthétique déterminant, la surélévation d'un bâtiment inclus dans une conception d'ensemble (au-delà de ceux désignés par la « Loi Blondel ») devra être conditionnée à la surélévation simultanée du groupe d'immeubles appartenant à l'ensemble, afin de ne pas compromettre « l'harmonie urbanistique de la rue ».

En matière de protection et de gestion du patrimoine archéologique restant à découvrir, un suivi par l'archéologie cantonale de tout chantier en zone archéologique avérée ou potentielle impliquant des travaux de terrassement

est effectué. Lorsque des vestiges archéologiques sont identifiés, les mesures en vue de leur sauvegarde et/ou de leur étude sont prises. On pourra, après une analyse approfondie et selon l'importance des vestiges, soit documenter et prélever ce qui doit l'être, soit envisager leur intégration à un projet d'architecture ou d'urbanisme, et recouvrir ou détruire le reste afin de faire place à un nouveau projet.

Lieux de projet : Gare des Eaux-Vives, Cité-Jardin d'Aïre, Cité-Vieusseux, secteur Chandieu, tissu des anciens faubourgs, rue des Garages, etc.

Stratégie :

- rechercher des synergies entre objectifs patrimoniaux et besoins en logement ou en équipement ;
- dans les secteurs centraux, envisager les capacités de surélévation issues de la modification de la loi sur les constructions dans une approche modérée et soucieuse des qualités du contexte des projets ;
- préserver, en sus des bâtiments identifiés dans le cadre de la « Loi Blondel », les éléments et ensembles de qualité constitutifs de la substance urbaine ;
- développer des mesures de planification permettant d'éviter la décomposition de groupes de bâtiments homogènes par des surélévations au coup par coup.

Harmoniser les instruments d'urbanisme et l'action territoriale

Si elle agit sur le paysage urbain par la gestion et de développement de son propre patrimoine construit, la Ville de Genève prend également à coeur sa mission d'orienter et de guider les constructeurs privés dans le cadre de projet situés sur son territoire. Même si ses compétences sont limitées en regard de celles de l'Etat, elles ne sont pas nulles et la Ville de Genève entend bien exploiter au maximum le pouvoir de conseil et de préavis dont elle dispose, notamment en matière de préservation du patrimoine. A ce titre, les interventions en amont des projets, les renseignements qui peuvent être fournis à la population afin de contribuer à mieux faire connaître la qualité de l'architecture sont importants.

La Ville entend intensifier son action en matière de planification impérative et étendre la portée de cette planification. D'une part, des mesures de conservation du patrimoine peuvent être explicitées dans le cadre de plans d'affectation de détail de quartier, afin d'articuler les stratégies de conservation et celles de valorisation des potentiels de développement (par exemple : plan localisé de quartier valant pour partie de site, voir Fiche PL2, secteur Belmont – Agasse). D'autre part, les plans de site peuvent asseoir leur portée projectuelle en exprimant des potentiels constructibles, dans un cadre réglementaire définissant des ambitions qualitatives coordonnées. Ce dispositif est notamment adapté aux questions de surélévation en milieu urbain dense, dans la mesure où il permettrait d'offrir un cadre structuré à des opérations dont l'opportunité ne se définit qu'au coup par coup.

La Ville souhaite qu'une attention particulière soit apportée à la clarté et la cohérence des plans et dispositifs de protection des sites historiques majeurs et des paysages qui les caractérisent (en particulier le périmètre de la Vieille-Ville intra muros et du secteur des anciennes fortifications, les rives du lac et des grands cours d'eau, et la Rade, notamment). L'accumulation de couches de planification successives, portant sur des enjeux de nature différente, induit en effet une lecture ardue des documents.

Enfin la promotion d'une architecture de qualité contribue à la constitution de ce qui sera le patrimoine de demain. L'organisation de concours d'architecture permet à la fois de s'assurer de la qualité du projet à réaliser mais aussi d'encourager et faire connaître de jeunes talents.

Lieux de projet : Axe Ecole-de-Médecine / Hans Wilsdorf, bâtiments de l'ancienne Ecole de médecine et de l'Arsenal, Serres de la maison de maître du chemin de l'Impératrice…

Stratégie :

- poursuivre la prise en compte d'une dimension patrimoniale dans le suivi et le cadrage des projets privés, notamment dans le cadre des préavis d'aménagement ;
- utiliser son droit d'initiative pour engager des plans d'affectations de détails (plans de site) pour les secteurs qui ne s'accommodent pas d'actions au coup par coup ;
- intensifier son action, le cas échéant, sur la base des modalités de l'article 23 de la LPMNS qui stipule que « l'Etat peut confier, sous son contrôle, la conservation, l'entretien et la restauration d'immeubles classés aux communes (…) » ;
- collaborer avec l'Etat pour définir un cadre unifié, cohérent et lisible aux différents dispositifs réglementaires de protection existants ;
- contribuer au partage des connaissances sur le patrimoine, notamment avec la production d'expertises historiques et leur prise en compte pour l'orientation des décisions d'aménagement ;
- poursuivre les actions de sensibilisation du public avec les Journées européennes du patrimoine ;
- développer le recours aux concours d'architecture pour les projets de bâtiments publics, et certains projets d'espaces publics ou de logements.

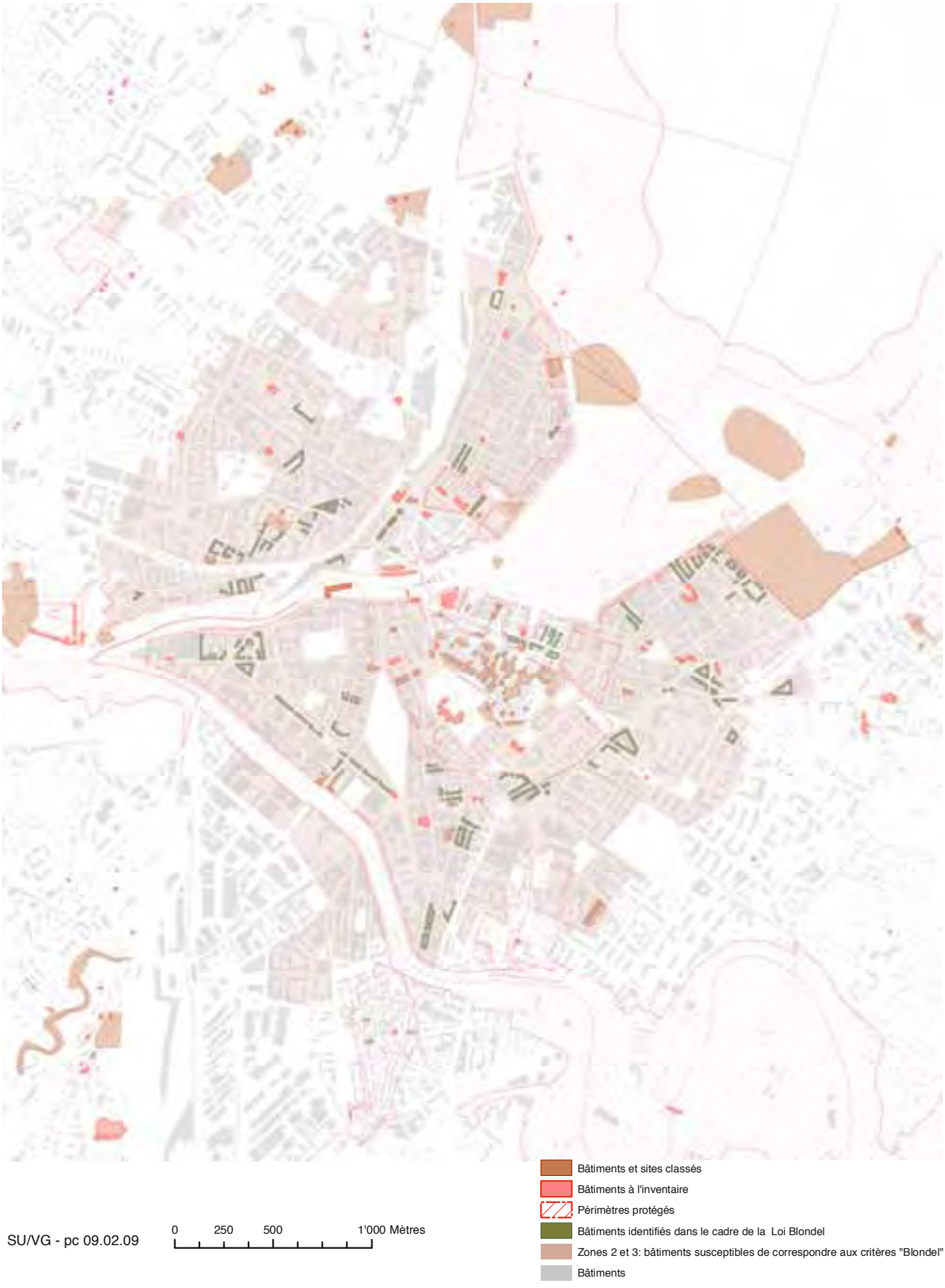


Fig. 26.a : Synthèse du dispositif de protection du patrimoine – Source : service d'urbanisme

2.2 Stratégie de la mobilité

La Ville de Genève partage les objectifs de l'Etat dans le cadre du projet d'agglomération pour améliorer la mobilité dans le sens d'un développement plus durable (voir priorité 5). Elle fonde notamment son action sur les impératifs fixés par la Confédération en matière d'assainissement du bruit routier, obligation qui lui incombe d'ici 2018.

La Ville entend plus particulièrement agir sur les cinq points développés dans les pages suivantes :

a) Le trafic individuel motorisé
- contribuer à réduire le trafic individuel motorisé ;
- inviter le Canton à contrôler la circulation des deux-roues motorisés.

b) Le stationnement
- limiter le "stationnement pendulaire" ;
- réguler le stationnement des deux-roues motorisés ;
- modérer l'impact du "stationnement habitants" par l'application du nouveau règlement sur les normes de stationnement.

c) Les transports publics
- proposer une restructuration du réseau de transport public autour de CEVA et du futur RER ;
- favoriser l'intermodalité et la multimodalité.

d) Les mobilités douces
- renforcer les réseaux de mobilité douce et les rendre accessibles aux personnes en situation de mobilité réduite ;
- poursuivre les aménagements pour les piétons et les cyclistes ;
- promouvoir l'écomobilité.

e) Le fret urbain

La Ville soutient et accompagne à son échelle les programmes d'actions déterminants que sont la liaison CEVA et l'offre RER, le développement du réseau tram et de lignes de transports publics transfrontalières, le programme de parkings P+R (exemple : mise à disposition par la Ville du parking existant au Bout-du-Monde), l'évolution des normes de stationnement, etc.

En complément, la Ville développe ici les objectifs poursuivis à l'échelle de son territoire dans une stratégie intégrée regroupant un large éventail de mesures coordonnées à la fois incitatives et restrictives. Cette stratégie sera ensuite reprise et affinée dans des plans sectoriels de mesures, d'initiative communale, que sont le plan directeur des chemins pour piétons, l'image directrice du réseau cyclable et d'autres études à venir.

Dans le cadre de ses compétences, la Ville :
- met ses moyens propres au service des objectifs cantonaux et d'agglomération ;
- identifie des enjeux spécifiques à sa position de ville-centre et les propose des mesures concrètes à la décision du Canton.

a) Le trafic individuel motorisé

La Ville de Genève contribue aux mesures cantonales visant à réduire l'impact du trafic individuel motorisé sur la qualité de l'air, le bruit routier et sur les conditions de vie en ville. Elle dispose de peu de moyens d'action propres et agit comme force de proposition auprès de l'Etat, qui élabore et prend les décisions.

Contribuer à réduire le trafic individuel motorisé

Dans la perspective d'une réduction de la part modale des transports individuels motorisés, la Ville se fixe un objectif pour 2020. Pour le trafic interne : Modes doux: 60 à 65 % de part modale (55-60% en 2005) / Transports individuels motorisés: 10 à 15 % de part modale (15-20% en 2005) / Transports publics: 20 à 25% (idem 2005). Pour les flux en échange : modes doux 5-10% de part modale (5% en 2005) /transports individuels motorisés : 40-45% de part modale (60-65% en 2005) / transports publics 45-50% de part modale (25-30% en 2005). Elle demande à l'Etat d'intégrer les éléments suivants dans sa stratégie :



Fig. 27 : Embouteillage sur le pont du Mont-Blanc en 2007
Source : service d'urbanisme

- les réflexions municipales en cours sur les restrictions d'accès en ville des véhicules individuels motorisés ;
- les diverses modifications de la hiérarchie du réseau routier (voir plan pages suivantes et fiche IA1), non prises en compte dans le plan directeur du réseau routier 2007-2010 adopté par l'Etat en 2006, pour permettre l'assainissement du bruit routier par des aménagements de modération et en redonnant de l'espace aux mobilités douces : classement en axes secondaires ou de quartier, prise en compte des aménagements cyclables et piétons réalisés dans le cadre des chantiers de tramway, etc. ;
- la réalisation de nouvelles zones 30 km/h, complétant les zones 30 déjà réalisées (voir plan pages suivantes).

Contrôler la circulation des deux-roues motorisés

Si le parc de voitures dans le canton a peu varié, le nombre de deux-roues motorisés a fortement augmenté ces dernières années.

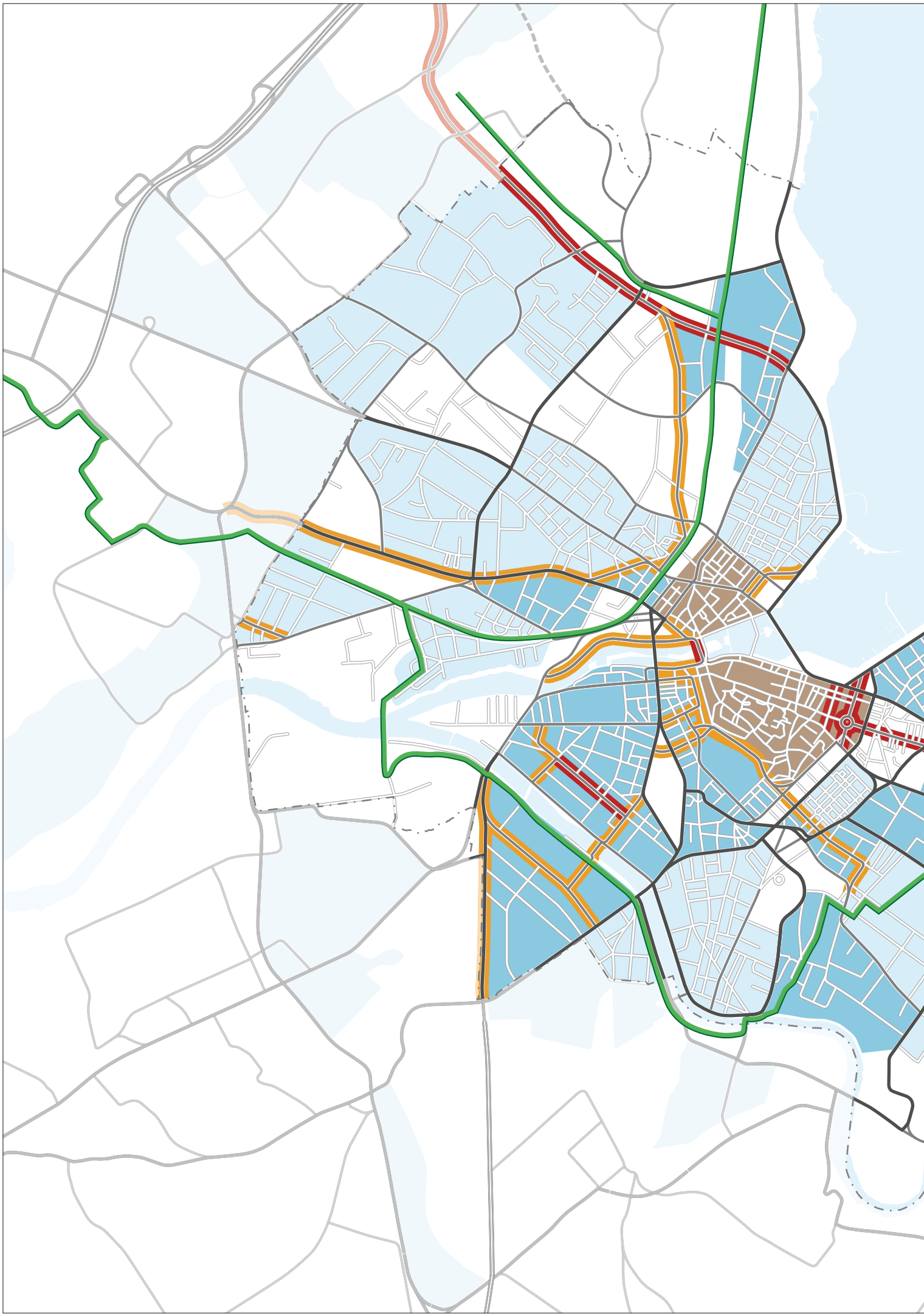
L'article 40, alinéa 3 de l'Ordonnance sur la circulation routière (OCR) prévoit que les conducteurs d'autres véhicules peuvent rouler sur les bandes cyclables délimitées par une ligne discontinue, pour autant que la circulation des cycles ne soit pas entravée. C'est grâce à cela notamment que les deux-roues motorisés sont attractifs, car ils peuvent remonter les files de voitures à l'arrêt en empruntant les bandes cyclables.

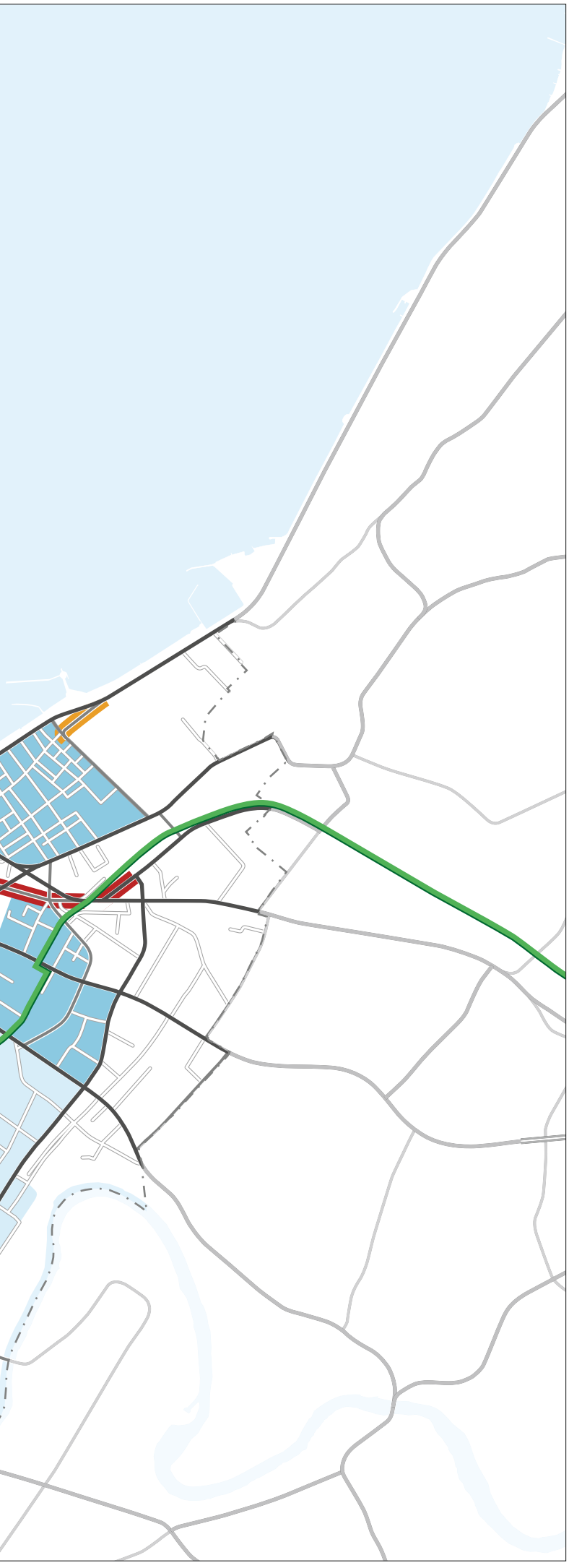
Mais l'augmentation du nombre de deux-roues motorisés entraîne une intensification de l'usage des bandes cyclables qui entrave la circulation des cycles, elle-même en augmentation, en particulier aux heures de pointe. Les conditions de circulation sur ces infrastructures sont aujourd'hui dangereuses à la fois pour les cyclistes et pour les usagers des deux-roues motorisés.

En application des législations fédérale et cantonale, la Ville de Genève souhaite étudier avec l'Etat les moyens d'une meilleure régulation du trafic et demande :

- l'accentuation des contrôles de police relatifs à l'utilisation des bandes cyclables et des voies réservées aux transports en commun afin de garantir des conditions de circulation sûres ;
- le lancement de campagnes d'informations auprès des usagers.

Réseau routier





genève 2020
PLAN DIRECTEUR COMMUNAL

Réseau routier

- Lieu de projet impliquant un déclassement
- Etude à mener sur un déclassement potentiel
- Zone 30 existante / projetée
- Aire à priorité piétonne et transports publics
- Autoroute
- Réseau primaire / à créer
- Réseau secondaire
- Réseau de quartier
- Voie verte d'agglomération et prolongements

VILLE DE GENÈVE

0 m 200 400 600 800 1000

1 : 25'000

janvier 2009

b) Le stationnement

La gestion du stationnement est un outil essentiel dans l'élaboration d'une politique de mobilité. Depuis 1992, avec la mise en œuvre de « C2000 », l'Etat a mis en place une politique du stationnement favorable aux transports publics en :

- soumettant la réalisation de nouveaux parkings collectifs à la condition qu'ils n'attirent pas de nouveaux véhicules au centre-ville ;
- favorisant les résidants (macarons) et les visiteurs (zone bleue et courte durée) ;
- réalisant des parkings d'échange.

Limiter le "stationnement pendulaire"

Pour réduire le "stationnement pendulaire", l'Etat a supprimé les places publiques de durée illimitée en surface dans l'hypercentre au profit des habitants et des visiteurs (création de zones bleues, stationnement payant, intensification des contrôles). En revanche, rien n'a été entrepris pour le stationnement sur le domaine privé, alors qu'il représente près de 60% du nombre total de places en ville (voir encadré). La délivrance d'une autorisation de construire s'accompagne de conditions, dont l'affectation de places de stationnement aux habitants et aux visiteurs. Mais le caractère privé de ces places et la suppression du permis d'habiter font que le contrôle de leur affectation effective s'avère difficile, laissant ainsi place à la sous-location à des pendulaires.

L'offre de stationnement dans le centre-ville
En 2005, on estime à 80'500 le nombre de places de stationnement voitures situées dans le périmètre du centre-ville (zones macaron A à M). Ce chiffre comprend :
- 33'034 places sur le domaine public (11'900 en ouvrage et 21'134 sur voirie, dont 15'893 en zone bleue gratuite et 5241 en zone blanche payante) ;
- 47'483 places estimées sur le domaine privé (en surface et en sous-sol).

La Ville de Genève, en tant que collectivité publique gestionnaire d'environ 4'260 places, entend montrer l'exemple en :

- réduisant le nombre de places louées à des pendulaires pour les réaffecter aux habitants ou à d'autres usages (dégagement de cours, parking vélos, prolongement du logement, etc., voir fiche A6).

Il s'agit là d'un moyen d'action significatif, correspondant à 9% des places privées, soit environ l'équivalent du nombre de places actuellement disponibles dans les P+R du canton.

Par ailleurs, la Ville de Genève :

- soutiendra la Fondation des parkings dans sa politique actuelle de suppression des abonnements pendulaires et d'augmentation progressive des tarifs (ex. parking des Alpes) ;
- incitera les gestionnaires de parkings publics à limiter les locations à des pendulaires, notamment par le biais de conventions et de sa participation aux conseils d'administration ;
- proposera à la Fondation des parkings de réfléchir à un élargissement des horaires d'ouverture des P+R (nuit et jours fériés) afin de mieux répondre aux demandes des personnes travaillant à temps partiel ou en horaire décalé (rappelons que l'hôpital est un des plus gros employeurs du canton et qu'une forte proportion de ses employés sont frontaliers) ;
- soutiendra le développement de parkings P+R supplémentaires (ex : mise à disposition d'un terrain au stade du Bout-du-Monde).

Réguler le stationnement des deux-roues motorisés

Contrairement au stationnement « voiture », le stationnement « deux-roues motorisés » n'est pas régulé. Jusqu'à présent, les deux-roues motorisés bénéficient de conditions privilégiées : la possibilité de stationner sur les cases équipées d'arceaux pour vélos, la tolérance des autorités vis-à-vis du stationnement illicite sur les trottoirs, les places et autres espaces réservés aux piétons et aux cyclistes, la gratuité du stationnement.



Fig. 28 : Exemple de l'invasion de l'espace par les deux-roues motorisés - source : service d'aménagement urbain et de la mobilité

Au même titre que pour le trafic, la Ville de Genève souhaite étudier avec l'Etat les moyens d'une **régulation du stationnement des deux-roues motorisés**, afin de réduire la pression qu'ils exercent sur les espaces publics et de diminuer les dangers qu'ils représentent pour les autres usagers.

Les mesures, en partie de compétence cantonale, pourront notamment porter sur :
- la tarification du stationnement pour les deux-roues motorisés ;
- la séparation des stationnements vélos et deux-roues motorisés ;
- le renforcement des contrôles sur la circulation et le stationnement des deux-roues motorisés ;
- la suppression des cases de stationnement marquées sur les places et trottoirs ;
- un encouragement à créer des places de stationnement payantes pour deux-roues motorisés dans les ouvrages existants en sous-sol plutôt qu'en surface (cf. motion du Conseil municipal M-481 du 26 février 2007) ;
- la limitation du nombre de places de stationnement offertes afin de ne pas attirer plus de personnes vers ce mode.

Modérer l'impact du "stationnement habitants" par la réactualisation des normes de stationnement

En matière de stationnement résidentiel, la norme de stationnement appliquée par l'Etat aux nouvelles constructions impose la réalisation d'un minimum de 0 à 1,6 place de stationnement par 100 m2 de surface brute de plancher selon le secteur. L'objectif de cette directive est de fournir un minimum de places de stationnement sur le domaine privé afin de récupérer le domaine public pour d'autres usages et d'éviter son encombrement. En exigeant un minimum de places de stationnement, cette norme se fonde sur l'hypothèse de l'incompressibilité du taux de motorisation de la population. Appliquée strictement, elle grève les budgets de construction de logements de charges très lourdes, pour un stationnement qui n'est pas forcément souhaité par les locataires, qui plus est en surévaluant le nombre de places nécessaires (la norme compte 100 m2 par logement alors que la référence actuelle est plutôt de l'ordre de 125 à 140 m2).

Or, 36% des ménages de la ville de Genève vivent déjà sans voiture (24% dans le canton). Certes, Genève est encore loin de Berne (55% de ménages sans voiture), Paris (54%) ou encore Bâle (49%) mais entre 2000 et 2005 ce taux a progressé de 6%.

Cette évolution des comportements de mobilité est jugée exemplaire par tous les documents de planification : **une adaptation de la norme de stationnement pour les habitants résidant dans la ville-centre s'impose**.

Pour sa part, **la Ville participera à cette évolution** :

- dans la gestion des places de stationnement dont elle est propriétaire et dans les projets d'urbanisation qu'elle mène ;
- en adaptant progressivement les tarifs pratiqués sur son propre domaine privé, ceci afin de rééquilibrer l'attractivité réelle entre les divers modes de transport en intégrant le coût effectif du stationnement en ville.

Parallèlement, la Ville demande à l'Etat :

- l'adaptation du nouveau règlement sur le "stationnement habitants" pour reconnaître la valeur exemplaire de logements sans parking ou avec très peu de parkings, adaptés au milieu urbain dense et bien desservis par les transports publics et les mobilités douces ; et encourageant des mesures en faveur de l'auto-partage ;
- un soutien cantonal à des opérations-pilotes de construction de logements sans parkings, mais contribuant au renforcement des mobilités douces (notamment parkings vélos) ;
- une réactualisation des tarifs du stationnement habitant sur le domaine public (macaron), afin d'avoir plus de cohérence avec la politique tarifaire cantonale.

c) Les transports publics

La structure du réseau des transports publics touche à ses limites d'efficacité. Sa géométrie radiale, articulée sur trois pôles d'échange principaux (Cornavin/Rive/Bel-Air) desservis par la plupart des lignes du réseau, est conçue pour éviter au maximum les ruptures de charges (changements de lignes).

Mais aujourd'hui, ce type de réseau est de moins en moins adapté à la demande de déplacements, de moins en moins motivée par le motif travail, mais de plus en plus par celui des achats et des loisirs. Les centres d'achat et les lieux de loisirs sont beaucoup moins concentrés en centre-ville et les déplacements pour ces motifs s'effectuent tout au long de la journée.

Cette structure radiale produit aussi des axes et des noeuds d'interface saturés, au fonctionnement complexe. Ainsi, le moindre incident se répercute sur l'ensemble de réseau («encolonnements» de tramways ou de bus, etc.).

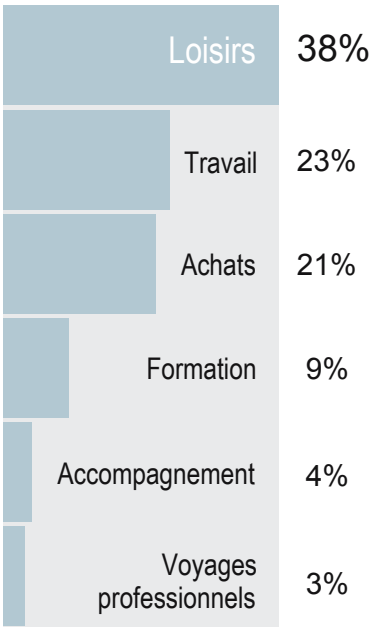


Fig. 29 : Répartition des motifs de déplacement, en % des déplacements, sur le canton de Genève entre 2000 et 2005
Source : micro-recensement 2005, Direction générale de la mobilité

Malgré des investissements lourds (notamment lignes de tramway), les performances des transports publics plafonnent (offre insuffisante aux heures creuses, vitesse commerciale en baisse, lignes saturées aux heures de pointe) et certains quartiers restent mal desservis (petite ceinture). La part modale des transports publics en Ville gagne seulement 1% entre 2000 et 2005.

De même, le trafic ferroviaire entre Genève et Lausanne est aujourd'hui saturé. Les CFF envisagent de faire des extensions d'infrastructures à la gare Cornavin au prix d'un impact considérable sur les quartiers bordant la ligne ferroviaire. Paradoxalement, la gare CFF de l'aéroport est sous-utilisée, avec une configuration en « cul-de-sac ».

Enfin, la gare routière située depuis 50 ans au cœur de l'hypercentre est aujourd'hui bien éloignée des réseaux routiers primaires sensés assurer les flux de trafic routier régionaux et internationaux. Ses lignes de cars doivent circuler sur les axes les plus encombrés de la Ville. De plus, elle génère un trafic important au cœur de la zone urbaine la plus polluée.

Proposer une restructuration du réseau de transport public autour de CEVA et du futur RER



Fig. 30 : Proposition d'un nouveau concept de développement du réseau de transports publics – Source : service d'urbanisme

La mise en service de l'infrastructure CEVA, annoncée à l'horizon 2014, changera fondamentalement la donne. La figure ci-dessus suggère les transformations que devraient impliquer sa mise en service. Le schéma radial de transports publics polarisé sur l'hypercentre, serait réorganisé autour de la première couronne urbaine. Certaines liaisons étant assurées par l'offre régionale RER, les gares et haltes CEVA s'imposeront comme des interfaces majeurs où devront converger le réseau urbain et le réseau régional. Le réseau urbain devra être modifié suite à l'introduction de deux nouvelles lignes (vers Onex-Bernex et vers Grand-Saconnex) pour être renforcé sur les lignes tangentielles. Le réseau régional devra être en partie redirigé vers les pôles CEVA pour plus d'intermodalité et de performance.

En ce qui concerne la gare routière, une étude de relocalisation de la gare routière devra être menée afin de faciliter son accessibilité et libérer tout ou partie du site actuel dans la perspective d'une requalification et valorisation de la place Dorcière.
Cofinanceur des investissements et du fonctionnement des transports publics, la Ville de Genève souhaite participer activement à l'élaboration des prochains plans directeurs des transports publics, de façon à anticiper et coordonner les aménagements qui lui incomberont : notamment chantiers de canalisations en sous-sol, aménagements de surface de rues et de places, accessibilité d'équipements publics comme la Nouvelle Comédie, etc.

Ce plan de réorganisation devrait tenir compte des éléments suivants :

- vitesse commerciale des transports publics (priorité aux feux, sites propres supplémentaires) et respect des vitesses stipulées dans la loi sur les transports publics ;
- trolleybus (moins polluants) pouvant remplacer d'anciens bus, tout en révisant la loi pour que les câbles électriques puissent être directement accrochés sur les immeubles afin de se passer des mâts qui péjorent le paysage urbain ;
- niveau de l'offre assurée par les Mouettes ;
- études de réorganisation du réseau des transports publics en fonction de la mise en service des gares CEVA, prévue à l'horizon 2014 ; et par exemple, étudier les possibilités de rabattement des lignes A et 33 sur la gare des Eaux-Vives, F, V et Z sur la place des Nations… ;
- possibilités de concrétisation de premières étapes d'amélioration : notamment desserte du quartier universitaire d'Uni-Mail et du secteur Praille-Acacias-Vernets ;
- interfaces et axes : création d'une ou deux interfaces majeures supplémentaires afin de soulager les trois interfaces existantes et les axes principaux saturés ; rétablir les performances des transports publics ;
- renforcement de l'offre sur des lignes non diamétrales, répondant aux demandes de déplacements tangentiels ;
- renforcement de l'offre aux heures creuses (à l'échelle cantonale, 38% en moyenne des déplacements s'effectuent pour le motif «loisirs») ;
- amélioration de l'offre pour faciliter le transport des personnes en situation de mobilité réduite en reprenant les propositions du rapport « Genève, ville amie des aînés » et les recommandations du guide « un espace public pour tous » en créant par exemple des places réservées aux personnes âgées ou aux parents avec enfants dans les bus et trams, en adaptant la hauteur des automates…

Favoriser l'intermodalité et la multimodalité

La Ville entend collaborer avec les acteurs concernés pour atteindre un transfert modal des modes individuels motorisés vers les transports publics et les modes doux. A cet effet, il ne suffit pas d'améliorer l'offre. Il s'agit également de faciliter l'utilisation des transports publics par les piétons et les cyclistes et d'encourager la population à se déplacer autrement qu'en transport individuel motorisé. L'intermodalité et la multimodalité constituent des solutions à soutenir et promouvoir.

L'intermodalité est l'utilisation de plusieurs modes de déplacement pour effectuer un trajet – rejoindre confortablement un arrêt de bus, trouver une place de stationnement abritée et sûre pour son vélo à la gare, prendre une voiture en auto-partage à l'arrivée du train, etc.

La multimodalité est l'utilisation de modes de transport variables selon le type de déplacement – le vélo pour tous les jours, une voiture en auto-partage pour transporter un objet encombrant, etc.

Le développement d'offres intermodales est l'un des grands leviers d'action pour escompter une évolution rapide des comportements de mobilité en ville. Pour ce faire, la Ville de Genève dispose d'un certain nombre de moyens d'intervention :

- création de stations vélos complètes (divers services) à toutes les gares CEVA, CFF, RER, P+R (voir fiche PL2 Gare des Eaux-Vives, Petite-Boissière) ;
- offre de parkings vélos couverts et sécurisés dans les haltes CEVA, RER et à proximité immédiate des grands générateurs de trafic ;
- offre suffisante et systématique de stationnement vélos aux pôles d'échange TPG (entre 10 et 50 places) ;
- offre en stationnement vélos sécurisé aux arrêts de transport en commun (au moins 2 arceaux vélos) ;
- amélioration des conditions faites aux piétons et aux cyclistes sur les trajets vers les gares CEVA et les arrêts de transport en commun ;
- amélioration de la qualité des espaces publics aux interfaces de transport ;
- stations d'auto-partage près des gares, octroi de places dévolues à l'auto-partage dans les parkings de la Gérance immobilière municipale et les parkings publics en ouvrage ;
- valorisation du site de co-voiturage créé par la Ville de Genève ;
- mise en place d'une offre de vélos en libre service fondée sur un partenariat public/associatif ou public/privé incluant les partenaires de l'économie sociale et solidaire ;
- promotion de l'intermodalité et de la multimodalité, notamment au travers des plans de mobilité d'entreprise.

d) Les mobilités douces

Renforcer les réseaux de mobilité douce

La Ville de Genève poursuit les efforts qu'elle a engagés ces dernières années en faveur de la mobilité douce, qui est depuis 2000 le premier mode de déplacement en Ville de Genève (46% des déplacements contre 39% en automobile).



Fig. 31 : Piétons et cyclistes sur une traversée piétonne très fréquentée du quai du Mont-Blanc
Source : service d'urbanisme

La figure ci-dessous illustre les principes du concept « mobilité douce » du projet d'agglomération à l'échelle de la Ville de Genève. L'objectif est de relier le réseau urbain de mobilité douce avec celui de l'agglomération, mais aussi d'améliorer l'intermodalité entre le réseau de mobilité douce et celui des transports publics (voir point précédent).



Fig. 32 : Concept du réseau de mobilité douce à l'horizon 2020 à l'échelle de l'agglomération
Source : projet d'agglomération et service d'urbanisme

Dans l'hypercentre, l'objectif du plan directeur des chemins pour piétons est l'extension de l'aire à priorité piétonne et transport public validé par le Conseil Municipal, mais jusqu'ici refusé sur ce point par le Conseil d'Etat. L'hypercentre est connecté aux quartiers de la première couronne et à certaines gares ou haltes CEVA par des axes importants sur lesquels les mouvements doux sont à renforcer et sécuriser :
- le « U » de la rade ;
- l'axe Terrassière-Pictet-de-Rochemont vers la Gare des Eaux-Vives ;
- l'axe de la rue de Carouge ;
- l'axe place des Charmilles/Place des Nations ;
- un axe traversant les Pâquis ;
- l'axe Ecole-de-Médecine/Praille-Acacias-Vernets;
- le « croissant vert » entre Vernier et le secteur des Organisations Internationales le long de la voie CFF ;
- la pénétrante de verdure de la rive droite ;
- l'axe tangentiel entre la future halte de Châtelaine et la halte de Sécheron.

La Voie Verte d'agglomération relie la gare d'Annemasse à la future halte de Châtelaine par un itinéraire tangentiel et intercommunal. Elle fait le lien entre les réseaux de mobilité douce urbain et d'agglomération (voir fiche PL7).

Poursuivre les aménagements en faveur des piétons

Genève souhaite offrir à terme aux nombreux piétons (habitants de la ville ou de l'agglomération ou simples visiteurs) un hypercentre valorisé aux aménagements sécurisés, où il fait bon flâner et profiter des multiples activités.



Fig. 33 : Rue de la Fontaine où les piétons aiment se balader
Source : Documentation photographique

L'extension de l'aire à priorité piétonne et transports publics des rues basses, doit aller de pair avec une stratégie de valorisation et d'animation de l'espace public. Par exemple, l'installation d'un marché permanent à Rive (rue Pierre-Fatio) peut permettre d'offrir un atout supplémentaire et spécifique à l'hypercentre commerçant ainsi qu'une redistribution de l'espace en faveur des transports publics afin qu'ils gagnent en performance.

Pour poursuivre cet effort, la Ville va réviser son plan directeur des chemins pour piétons. Ce plan a valu à la Ville de Genève plusieurs récompenses et publications remarquées au plan européen. Cette démarche patiente est encore inachevée car bien des points sont encore améliorables pour les piétons. Etant donné l'enchevêtrement des compétences, des réalisations aussi modestes que la création d'un passage piéton réclament souvent des années de négociations avec l'Etat. D'autres aspects corollaires à la démarche seront encore à affirmer, notamment la prise en compte des personnes en situation de mobilité réduite. Cet objectif requiert en effet, pour être efficace, la convergence d'un ensemble de mesures dépendant de plusieurs acteurs (gestion soigneuse des seuils et des accès aux bus, réflexions sur la structure du réseau et des lignes, signalétique, éclairage, bancs et toilettes publiques, temps de passage aux feux, etc.).

En 2009, le plan directeur des chemins pour piétons sera mis à jour, sur la base des grands principes suivants :

- amélioration des conditions faites aux personnes en situation de mobilité réduite ; en prenant notamment en compte les travaux du groupe de travail interdépartemental (Département de la cohésion sociale et Département des constructions et de l'aménagement) sur la mise en oeuvre des résultats de l'enquête « Genève, ville amie des aînés » ;
- réaménagements des interfaces de transports publics, notamment les abords des gares CEVA et dans le cadre des projets liés aux secteurs de renouvellement urbain ;
- franchissements piétons d'emprises ferroviaires : passerelle-promenade de la Paix, autres à l'étude ;
- aménagement de la « Voie Verte d'agglomération » (voir fiche PL7) ;
- extension de l'aire à priorité piétonne et transports publics sur la rive droite (St-Gervais) et sur la rive gauche (Pierre-Fatio) (voir carte espaces publics et fiche PL8) ;
- mise en œuvre de zones piétonnes et de rencontre dans les quartiers ;
- utilisation de l'outil du plan localisé de cheminement piétonnier, afin de débloquer des situations en permettant une démarche d'expropriation pour cause d'utilité publique (voir fiche A5) ;
- promotion de la marche dans les écoles (« Permis Piétons», « Petit Plan Piétons ») ;
- promotion des mobilités douces au travers de manifestations ;
- communication sur les aménagements réalisés ;
- poursuite des aménagements de sécurisation.

Poursuivre les aménagements en faveur des cyclistes

La Ville continue à mettre en œuvre l'image directrice du réseau cyclable (2004) qui prévoit la réalisation de 125 km de pistes et voies cyclables (80 km sont réalisés). Environ 60% des rues de la ville de Genève sont équipées en bande ou piste cyclable. Une nouvelle étape de réalisation est en cours, grâce au crédit destiné à la promotion du vélo voté en 2006, qui portera le taux de réalisation de 60 à 70%. Trois nouvelles étapes de crédit sont prévues.



Fig. 34 : Aménagements cyclables sur l'avenue de France
Source : Documentation photographique

Chaque extension du réseau cyclable nécessite une autorisation de l'Eat. Les tronçons restant à équiper se situent bien souvent sur des axes primaires ou secondaires du réseau routier, où la coexistence des vélos et des autres modes est la plus délicate à assurer. Ces projets sont pourtant nécessaires afin de compléter le réseau cyclable, le sécuriser et garantir son attractivité. La carte suivante met en valeur les liaisons prioritaires à compléter : « U » cyclable de la rade, Pictet-de-Rochemont/Terrassière vers la gare des Eaux-Vives, Terrassière-Rotisserie vers Bel-Air, liens avec Praille-Acacias-Vernets, axe tangentiel Châtelaine-Secteur des Organisations Internationales, Voie Verte d'agglomération, « croissant vert » rive droite le long des voies ferrées, passerelle Sécheron.

Le plan directeur communal Genève 2020 prévoit :

- l'achèvement d'un réseau cyclable fonctionnel continu ;
- le projet de Voie Verte d'agglomération pour piétons et cyclistes (voir fiche PL7) ;
- le franchissement de dénivellations à vélo par des moyens mécaniques ou de simples gouttières le long des escaliers ;
- une offre de vélos en libre service fondé sur un partenariat public/associatif ou public/privé incluant les partenaires de l'économie sociale et solidaire (cf. projet de motion du Conseil municipal M-600) ;
- l'inscription, dans les règlements des plans localisés de quartier, d'une obligation de prévoir des places de stationnement vélos en surface et couvertes (taux à définir) ;
- la mise en place de 100 couverts à vélos à localiser à proximité des grands générateurs de trafic ;
- le subventionnement à l'achat par les habitants de vélos classiques ou à assistance électrique ;
- de promouvoir les vélos à assistance électrique ;
- de prévoir selon les besoins des infrastructures pour le stationnement et la recharge des vélos à assistance électrique ;
- en lien avec la suppression des cases deux-roues motorisés situées sur les trottoirs et les places, la création selon les besoins d'espaces pour le stationnement des vélos ;
- la promotion du vélo par l'organisation d'événements, de campagnes de sensibilisation et d'information sur les aménagements réalisés ;
- l'autorisation, au cas par cas, de la circulation des cycles dans les parcs avec des aménagements légers qui permettent d'assurer la sécurité des autres usagers et la préservation paysagère des parcs.

e) Le fret urbain

Optimiser le fonctionnement et le stationnement du fret urbain

En matière de fret urbain, malgré une demande croissante, il apparaît que la multiplication de cases de livraison n'est pas la solution aux problèmes rencontrés par les livreurs. Les cases de livraison sont souvent occupées par des voitures «ventouses», obligeant les livreurs à des parcours inutiles. Comme le montre l'illustration ci-dessous, les livraisons sont couramment effectuées sur les trottoirs, les bandes cyclables ou les couloirs de transports publics, gênant la progression des piétons, cyclistes et bus. Lorsque les zones piétonnes deviennent très encombrées aux heures de livraison, elles perdent en qualité et en attractivité.

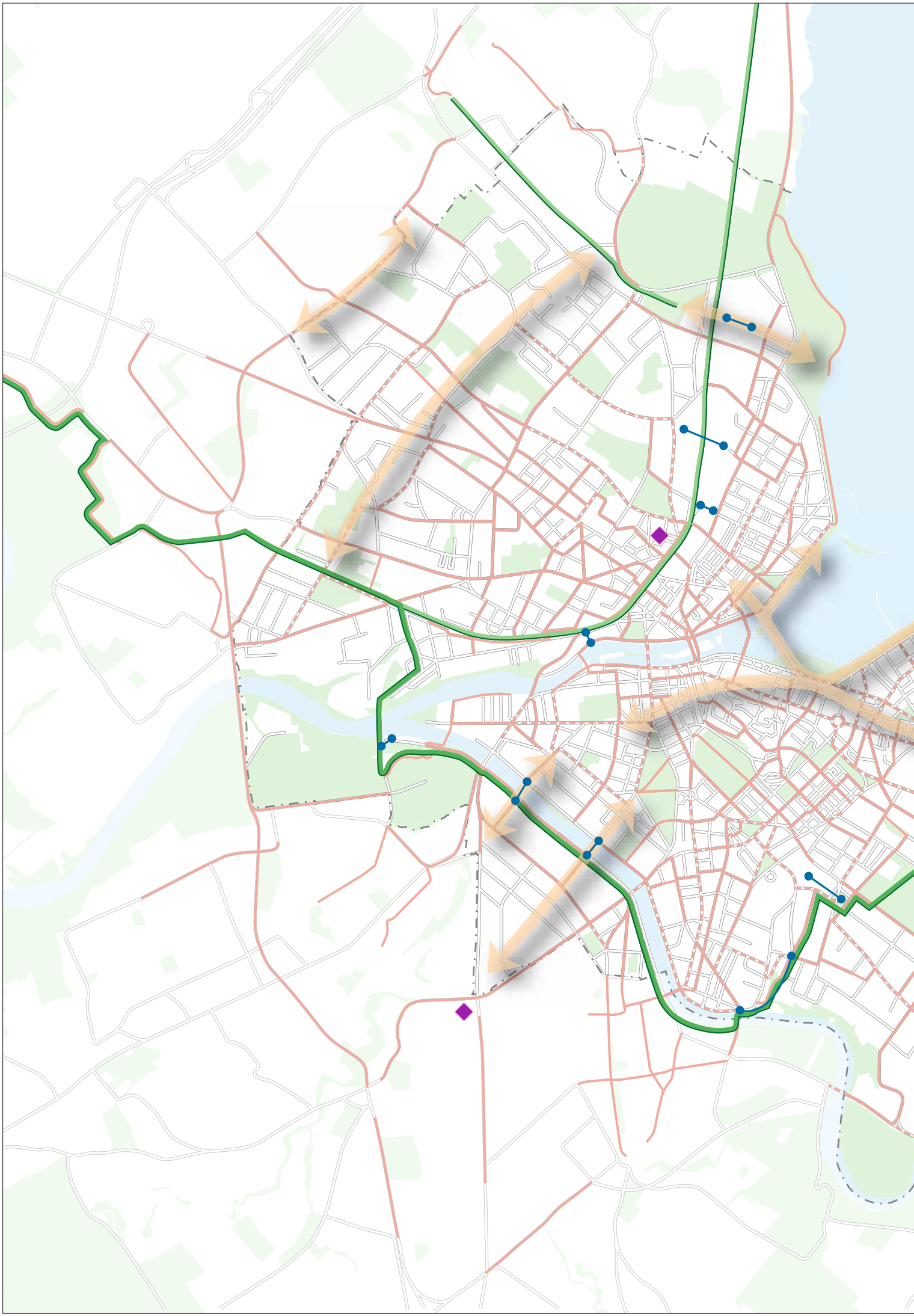


Fig. 35 : Livraison effectuée sur la bande cyclable
Source : service d'urbanisme

La Ville souhaite :

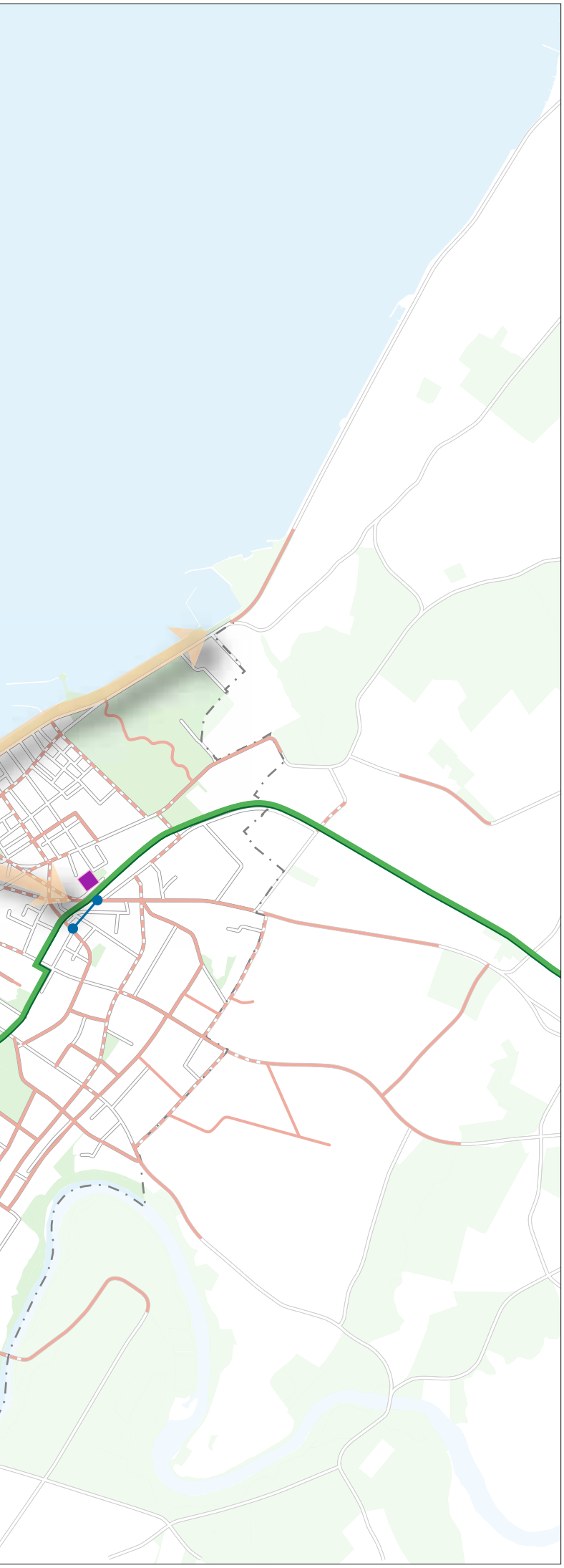
- ouvrir une réflexion sur ce thème avec l'Etat et les commerçants, afin de mieux organiser les livraisons en explorant de nouvelles pistes : instauration d'un macaron réservé aux livraisons, renforcement des contrôles sur les cases interdites au parcage, livraisons par tramway à l'exemple de la ville de Vienne ;
- encourager la livraison à domicile (notamment pour les personnes à mobilité réduite voir proposition du « label Senior » dans le rapport « Genève, ville amie des aînés » en utilisant des modes de transport non polluants.

Réseau cyclable



genève 2020
PLAN DIRECTEUR COMMUNAL

Réseau cyclable



Liaisons cyclables à compléter

Voie verte d'agglomération et prolongements à mettre en valeur

Passerelle ou franchissement dénivelé à aménager ou compléter

Réseau cyclable aménagé / voté

Vélostation

Zones: de verdure, de bois et forêts, sportives et agricoles

VILLE DE GENÈVE

0 m 200 400 600 800 1000

1 : 25'000

janvier 2009

2.3 Stratégie de l'espace public

L'espace public est **l'ensemble des lieux accessibles, utilisables et perçus par le public**. Cette composante de la ville, imprégnée par l'histoire, se décline en espaces minéraux ou verts, en places, rues, parcs, mails, squares, plages, trottoirs et avenues, qui forment un univers riche, prestigieux ou familier. La Ville de Genève est propriétaire de son « domaine public », mais « l'espace public » est également modelé par des éléments de propriété privée. L'espace public est enfin un lieu social, support d'urbanité, où se fédèrent différentes fonctions et différentes catégories de la population.

La démarche de conception et d'aménagement de l'espace public vise à intégrer diverses fonctionnalités et dynamiques territoriales. Elle se fonde sur une logique de transversalité entre les différents acteurs qui œuvrent à la valorisation et la fabrication de la ville. La stratégie de la Ville de Genève vise prioritairement à offrir aux habitants des espaces publics adaptés aux pratiques sociales et au caractère du territoire.

L'espace public
La stratégie exprimée dans ce chapitre est à compléter par celles du Plan Lumière et du concept de mobilier urbain (fiches A2, A3 et documents en annexe).

La conception des espaces publics doit intégrer plusieurs échelles (quartier, ville et agglomération) et harmoniser plusieurs temporalités. Sa mise en œuvre, sa gestion, son entretien regroupent un grand nombre d'acteurs, c'est pourquoi il est nécessaire d'identifier les lignes directrices d'aménagement dans un schéma d'ensemble cohérent qui tienne compte des aspects patrimoniaux, sociaux, environnementaux, économiques et fonctionnels. Le rôle de l'espace public ne se limite pas seulement à un rôle fonctionnel de passage ou de regroupement mais possède de multiples rôles qui trouvent leurs expressions dans les priorités 4, 5, 7, à savoir :

Un rôle social : l'aménagement d'espaces collectifs de proximité (espaces de loisir et de détente, aires de jeux, places, squares, zones de rencontre, plantages, etc.) contribue à l'amélioration de la qualité de vie des habitants et reflète le vécu social. L'appropriation et le partage des espaces publics sont garants de la cohésion sociale et sont porteurs de civilité, de convivialité et de sécurité. La Ville revendique une conception participative pour ces espaces.

Un rôle d'animation : l'animation de la ville dépend de la qualité des aménagements de l'espace public, mais aussi de l'affectation des rez-de-chaussée. La Ville de Genève souhaite conforter les centralités existantes, améliorer leur accessibilité et leur lisibilité et assurer leur vitalité économique et sociale (éclairage, mobilier, revêtement de sol,…).

Un rôle identitaire : en tant que « faire valoir » du cadre naturel et construit, les espaces publics participent à la mise en scène et à l'esthétique de la ville. Comme l'architecture des bâtiments, les espaces publics portent l'image de Genève et participent à sa représentation à travers le monde. Les parcs, les rives du Rhône, de l'Arve et du Lac, les rues, les avenues, les places et les boulevards urbains sont autant de permanences caractéristiques du paysage, qui témoignent d'une particularité géographique, d'une histoire propre à Genève.

Un rôle de structure : le réseau des espaces publics accompagne, précède et sous-tend la fabrication et le renouvellement de la ville. Cette armature garantit la pérennité de l'organisation urbaine, en accompagnant ses évolutions ou ses transformations.

La reconquête des espaces publics ne peut se faire qu'avec une volonté politique qui offre les moyens financiers et humains de sa réalisation. La formation du personnel permet d'assurer une mise en œuvre conforme aux

principes du développement durable, par exemple en termes de gestion, d'entretien ou de choix de matériaux, pour garantir des objectifs comme la perméabilité des sols, la biodiversité, etc.

Les moyens financiers à disposition pour aménager les espaces publics sont limités. Une part conséquente des investissements prévus concerne l'aménagement des espaces publics autour des gares et haltes CEVA ainsi que les aménagements autour de la ligne de tramway Onex-Cornavin-Bernex (TCOB). A cela il faut ajouter le budget destiné à l'entretien et au renouvellement des aménagements existants. Pour les nouveaux projets découlant de la stratégie ci-dessous, il s'agira de les prioriser et de les traduire dans un plan d'actions.
Du centre historique aux limites de la commune, l'aménagement de l'espace public s'insère dans des contextes différents. L'espace public est conçu de cas en cas selon les caractéristiques du lieu d'intervention. En résumé, la stratégie de l'espace public du plan directeur vise à :

a) Dans **le centre historique** et touristique
- préserver l'animation et l'attrait touristique de la ville (voir priorité 7) ;
- consolider et créer la continuité du réseau des espaces publics (voir priorité 7).

b) Dans **les quartiers** :
- préserver le cadre de vie (voir priorité 7) ;
- multiplier les partenariats public/privé (voir priorité 8).

c) Dans **les secteurs de renouvellement urbain** :
- saisir les opportunités de production et de requalification des espaces publics (voir priorité 7).

d) **A l'échelle de la ville** :
- consolider la continuité du réseau des espaces publics (voir priorité 7) ;
- renouveler l'image de la ville (voir priorité 7) ;
- préserver l'animation et l'attrait touristique de la ville (voir priorité 7) ;
- valoriser les rives lacustres et fluviales et multiplier les accès à l'eau (voir priorité 7) ;
- renforcer les continuités des espaces verts et garantir leur accessibilité (voir priorité 7) ;
- valoriser les espaces publics par le Plan Lumière.

a) Le centre historique et touristique

Le centre historique de la ville, composé de la Vieille-Ville, du quartier Saint-Gervais et de la ceinture fazyste, concentre un très grand nombre d'espaces et d'équipements majeurs, déterminants pour l'image de Genève. Il s'agit d'orienter l'aménagement de ces pôles emblématiques à l'échelle de l'agglomération entière, en valorisant et en renouvelant leurs atouts. Ces projets d'aménagement nécessitent des événements déclencheurs tels que le chantier du TCOB.

A cet effet, la stratégie de la Ville vise à :

- **Préserver l'animation et l'attrait touristique de la ville :**

  - valoriser les espaces publics notamment en fonction de la réorganisation des transports publics (projet de tramway, rond-point de Rive, place de Grenus, place Saint-Gervais) ;
  - mettre en valeur les places publiques existantes, en lien avec le Plan Lumière (Fiche A3) ;
  - soutenir la création d'un marché public permanent sur la rue Pierre-Fatio (voir fiche PL8 et chapitre 2.2 d) ;
  - limiter l'accessibilité des voitures à la Vieille-Ville ;
  - valoriser les espaces verts de la ceinture fazyste présentant un intérêt patrimonial et structurant avéré ;

- préserver l'animation des rues en maintenant des locaux aux rez-de-chaussée, accessibles au public et une mixité d'affectation (voir PUS) ;
- intégrer les rives lacustres à la valorisation et à l'animation du centre historique. Les halles de l'île et l'Ile Rousseau présentent par exemple un potentiel d'animation peu exploité.





Fig. 36 : Terrasses animées de la Place du Bourg-de-Four, ruelles étroites de la Vieille-Ville – Source : service d'urbanisme

Consolider et créer la continuité du réseau des espaces publics

- poursuivre l'extension progressive de la piétonnisation et requalifier l'espace public en conséquence (Vieille-Ville, rues basses, rue Pierre-Fatio, Saint-Gervais) (voir fiche PL8) ;
- développer et consolider la continuité des liaisons piétonnes entre la ville historique et les quartiers limitrophes ;
- réserver des échappées visuelles (par exemple sur le jet d'eau).

b) Les quartiers :

Le réseau des espaces publics présente par ailleurs certaines discontinuités importantes (par exemple barrières topographiques, voies ferrées ou grands axes routiers) dont le franchissement constitue un enjeu important.

La Ville souhaite intensifier la densification de plusieurs secteurs situés en zone de développement (voir chapitre 2.1.b). La prise en compte des critères d'usage et de qualité des espaces publics est un corollaire indispensable à cette démarche de densification, dans le but d'améliorer le cadre de vie et le lien social. La mobilisation d'un savoir-faire en matière d'aménagement est essentielle pour maîtriser les effets négatifs usuellement associés aux fortes densités.

Dans les quartiers centraux, il s'agit d'améliorer la qualité de vie de tissus densément bâtis en travaillant avec les habitants sur des projets propres à améliorer la vie quotidienne (voir par exemple contrats de quartier Grottes et Saint-Gervais, fiche A1).

L'action de la Ville peut également porter sur des parcelles privées. Pour les projets engageant une surface de terrain supérieure à 1000 m2, le plan d'utilisation du sol (PUS) permet d'imposer un taux d'espaces verts compris entre 35 et 40 %, selon le secteur d'implantation du projet..

Le PUS impose par ailleurs un taux de 50 % d'espace vert dans les projets engageant des terrains d'une superficie supérieure à 2000 m^2.



Fig. 37 : Des installations éphémères pour valoriser et animer l'espace public dans le cadre de la manifestation « Les yeux de la ville » – Source : service d'aménagement urbain et de la mobilité

Préserver le cadre de vie

- encourager la proximité et la convivialité en diversifiant les usages de l'espace public : plantages, aires de jeux, zones de rencontre;
- prendre en compte les enfants et les personnes en situation de mobilité réduite (personnes âgées, handicapées…) parmi les usagers des espaces publics. Concevoir les projets en tenant compte des propositions du rapport « Genève, Ville amie des aînés » et du guide « un espace public pour tous, guide pour une planification cohérente » ;
- préserver et valoriser les espaces libres existants et créer de nouveaux espaces d'agrément, en particulier dans les secteurs à dominante minérale (voir plan «Maillage vert »), en mettant en valeur les particularités propres à chaque lieu d'intervention ;
- garantir l'accessibilité et la perméabilité des espaces ouverts situés dans les quartiers d'urbanisation récente et dans les quartiers avec présence marquée d'espaces verts (voir priorité 4) ;
- associer des projets de modération de trafic à une approche sociale et esthétique des espaces publics ;
- saisir les opportunités offertes par la création et l'existence des zones 30 km/h. pour récupérer de l'espace au profit des habitants et intégrer des aménagements paysagers (Cf. PR-172, relative à l'aménagement des zones 30km/h);
- maintenir la qualité des espaces publics existants en se dotant des moyens financiers et humains nécessaires pour une gestion et un entretien adaptés aux nouvelles techniques et aux nouveaux matériaux conformes aux principes du développement durable ;
- transformer certaines terrasses saisonnières en installations permanentes ;
- préserver l'animation des rues principales des quartiers (voir plan « Espace public») en maintenant des locaux accessibles au public ;
- promouvoir l'affectation temporaire de rues : par exemple aux enfants le mercredi ou à des marchés le samedi, en particulier dans les secteurs à dominante minérale (voir plan «Maillage vert»).
- Stimuler la création d'espaces verts sur terrains privés, en utilisant notamment les dispositions du plan d'utilisation du sol (PUS).

Multiplier les partenariats public/privé

- promouvoir le modèle participatif et impliquer les habitants à travers leur expertise de l'espace vécu ;
- encourager les partenariats public/privé pour produire de l'espace public (comme par exemple projet de transformation du bâtiment de Allianz au Bouchet, le parc Hentsch, la passerelle H. Wilsdorf) ;
- exploiter les opportunités de création d'espaces d'agrément et de micro-aménagements, notamment en négociant avec les opérateurs immobiliers des compensations en espace libre pour des projets de densification, en particulier de surélévation (ex. projet à la rue Cramer) ;
- utiliser les outils de planification (plan directeur de quartier, plan localisé de quartier,…) pour la définition et la mise en œuvre de projets d'espace public.



Fig. 38 : L'animation pour tous dans la rue du Beulet
– Source : service d'urbanisme



Fig. 39 : La modération de trafic offre l'occasion de requalifier l'espace public en faveur des piétons
– Source : documentation photographique

Préserver le cadre de vie

c) Les secteurs de renouvellement urbain

Sur un territoire presque entièrement construit, la Ville de Genève ne dispose que de rares opportunités pour créer de nouveaux espaces publics significatifs. L'actualité des grands projets liés aux gares CEVA et aux lignes de tramway constitue l'occasion de revaloriser des espaces publics au service d'une amélioration de la qualité de vie en ville.

La création de nouveaux pôles régionaux de transports dans les secteurs de renouvellement urbain implique une nouvelle définition, plus affirmée, des espaces publics.

Lieux de projet : gare des Eaux-Vives, secteur Praille-Acacias-Vernet, Jonction, Montbrillant-Sécheron, Aïre-Ain, Petite-Boissière.

L'imbrication nécessaire des processus de planification des espaces libres et construits et la capacité du vide à structurer l'organisation des constructions sont propres à toute création urbaine ou territoriale (par exemple plan de reconstruction du secteur des fortifications à Genève au XIXe siècle, ou dernières réalisations françaises à l'île de Nantes). L'acte fondateur d'une planification territoriale est la répartition du sol entre les surfaces constructibles et celles destinées aux espaces publics.

Dans la planification des nouvelles centralités urbaines, la Ville souhaite que la conception des espaces publics soit intégrée en amont de la planification directrice, pour servir d'armature à la densification et structurer le développement urbain.

Saisir les opportunités de production et de requalification des espaces publics

- encourager le partenariat public/privé pour produire des places et des parcs en négociant avec les opérateurs immobiliers des compensations en espace libre pour des projets de densification créant de la plus-value foncière ;
- saisir les opportunités de projets de grands équipements pour créer des espaces publics majeurs ;
- offrir un espace public sécurisé et accessible à tous afin d'encourager la mobilité douce (Voie Verte d'agglomération, piste cyclable, zone piétonne) ;
- augmenter la surface des espaces publics en redimensionnant la chaussée en faveur de la mobilité douce ;
- consolider la continuité des espaces publics en reliant les nouvelles centralités urbaines avec les quartiers environnants.

d) A l'échelle de la Ville

A l'échelle de la ville, l'ancien centre, autrefois unique et circonscrit évolue vers un système de mise en réseau de plusieurs autres quartiers. A l'échelle de l'agglomération, il s'agit de mettre en place un nouveau « cœur » ancré sur les polarités existantes (centre-ville, rade, gare, Nations) et sur les secteurs de renouvellement urbain.

Consolider la continuité du réseau des espaces publics

Le patrimoine architectural ancien et contemporain, les éléments naturels, les pôles d'activités existants et à venir ainsi que les grands équipements s'inscrivent dans un réseau d'espaces publics.



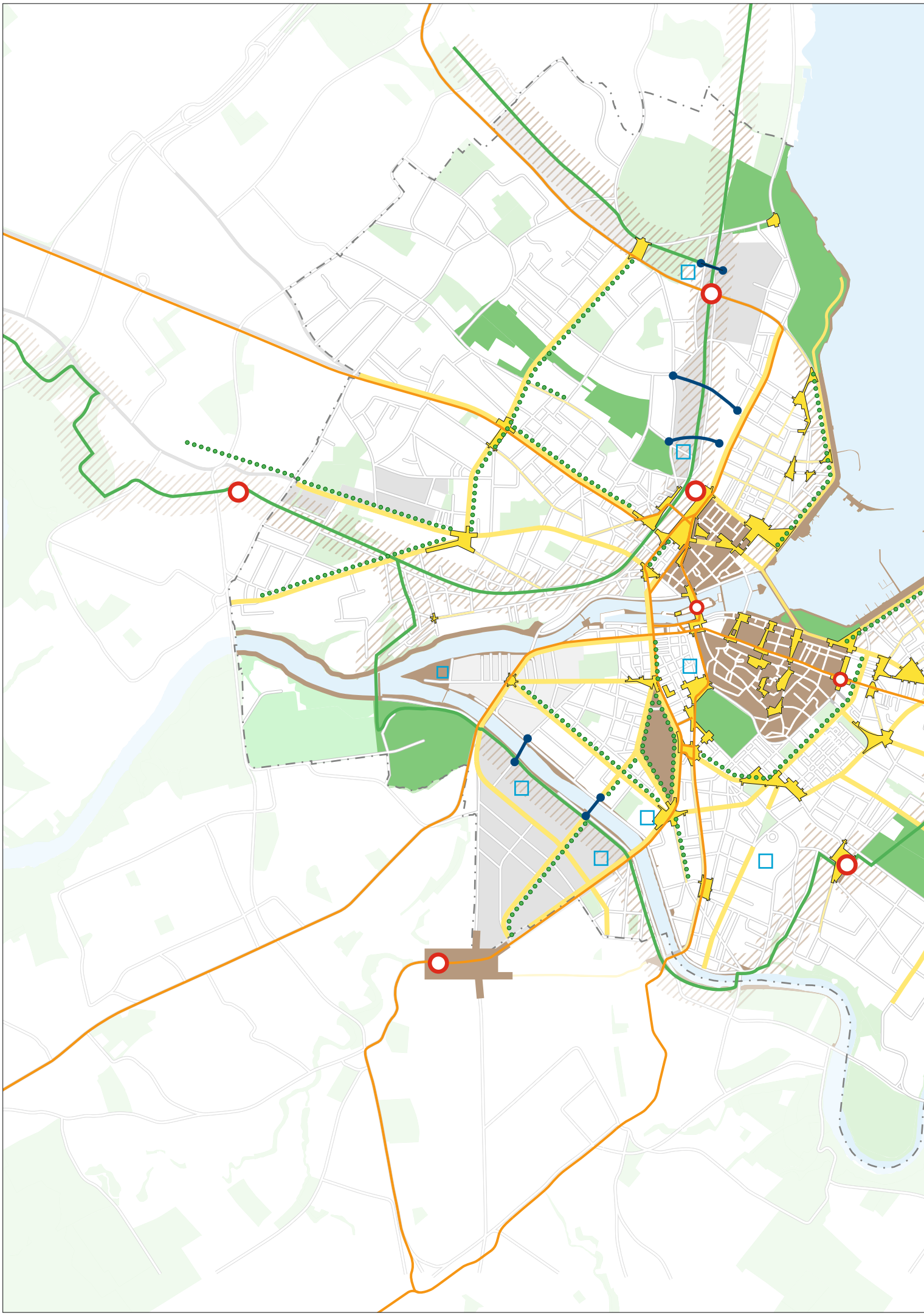
Fig. 40 : Située entre le centre historique et la rade, la rue Pierre Fatio, présente un potentiel de liaisons majeures
Source : service d'urbanisme

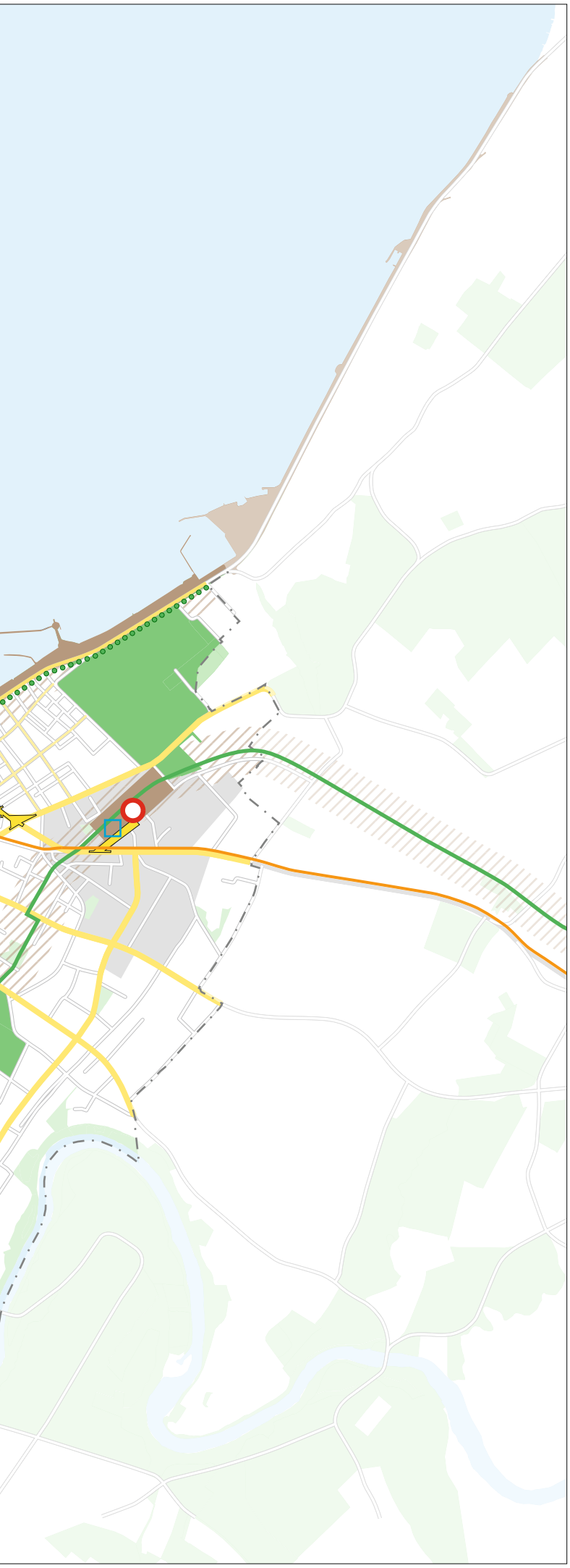
L'urbanisme du XIX^{ème} siècle a légué plusieurs places, boulevards plantés et parcs structurants à l'échelle de la ville. La ceinture fazyste, la Promenade des Lavandières, le Pont des Bergues et l'Ile Rousseau sont les éléments construits qui portent la continuité de parcours. La Ville entend poursuivre dans cette voie en créant de nouvelles places, des boulevards plantés et des réseaux de mobilité douce comme la Voie Verte d'agglomération. Inscrits dans une vision d'ensemble, ces projets consolident l'armature des espaces publics, constituent des éléments de repère et contribuent à l'unité du paysage urbain.

La Ville préconise une stratégie de consolidation des continuités des espaces publics traduite notamment à travers les mesures suivantes :

- relier les différentes entités urbaines comme le centre-ville, les secteurs de renouvellement urbain et les quartiers d'habitation par des boulevards plantés (voir plan « Maillage vert ») ;
- garantir la cohérence des espaces publics par l'élaboration de plans de coordination ; les projets déjà engagés et ceux en devenir seront consignés sur un plan d'ensemble ;
- aménager des continuités de parcours le long des axes routiers (avenue d'Aïre, plantations, larges trottoirs, traversées facilitées, etc.) ;
- utiliser le Plan Lumière pour mettre en valeur les continuités urbaines ; veiller à la cohérence entre projets d'éclairage privés et publics (voir fiche A3) ;
- contribuer au maintien et au renforcement de l'animation et la diversité urbaine : arcades commerciales, terrasses, équipements, divers modes de transport et de stationnement, sur les boulevards urbains et dans les rues principales de quartier (voir plan « Espaces publics ») ;
- intégrer les rives lacustres et fluviales dans le réseau des espaces publics.

Espaces publics





genève 2020
PLAN DIRECTEUR COMMUNAL

Espaces publics

- Espaces publics majeurs
- Secteur de renouvellemement urbain (lieu de production de nouveaux espaces publics)
- Place publique
- Parc urbain majeur
- Renforcement des boulevards plantés structurants
- Réseau principal de boulevards urbains
- Rue principale des quartiers centraux (animation urbaine et commerciale)
- Voie verte d'agglomération et prolongements
- Passerelle projetée
- Tram (horizon 2020)
- Pôle intermodal / à développer
- Grand Equipement
- Zones: de verdure, de bois et forêts, sportives et agricoles

VILLE DE GENÈVE

0 m 200 400 600 800 1000

1 : 25'000

janvier 2009

- concevoir les franchissements d'obstacles tels que les voies de chemin de fer, l'Arve, le Rhône ;
- réaliser la Voie Verte d'agglomération : Voir Fiche PL 7 ; la Voie Verte favorisera la continuité du réseau des espaces publics, mettra en relation les équipements publics et constituera de fait un espace public majeur ;
- étendre la Voie Verte d'agglomération à un réseau de voies vertes sur le territoire communal : projet de parcours rive droite longeant les voies ferrées partant des voies de Saint-Jean, en passant par Malatrex, Cornavin, Montbrillant, la place des Nations et Pregny, à intégrer dans le contrat de quartier de Saint-Gervais ; projet de voie verte et promenades du PAC Jardin des Nations.

Renouveler l'image de la ville

- mettre en valeur le patrimoine architectural et naturel ;
- restituer la valeur paysagère et emblématique des lieux urbains majeurs notamment la place de Neuve, place Longemalle, Plainpalais, place de la Fusterie, la rade, les rives ;
- introduire une ambition paysagère et d'usage des places situées au-delà du centre historique, notamment la place des Charmilles, place des Eaux-Vives ;
- orienter l'action municipale sur la base de diagnostics paysagers incluant notamment une analyse de l'existant, des permanences historiques et échappées visuelles, des connexions et usages, etc. ;
- renouveler les espaces verts en lien avec leurs histoires et usages (voir fiche A8b).

Préserver l'animation et l'attrait touristique de la ville

- mettre en œuvre l'extension de l'aire à priorité piétonne et transports publics du centre-ville ;
- mener une réflexion sur les sites adaptés à l'accueil de fêtes et manifestations de grande envergure ;
- créer de nouveaux espaces publics dévolus aux loisirs et à la détente ;
- réaliser la Voie Verte d'agglomération comme un « parc linéaire » contribuant à l'attrait touristique de la ville et de la région.

Valoriser les espaces publics par le biais du Plan Lumière

Le Plan Lumière de la Ville de Genève a notamment pour but de rendre la ville vivante et attractive. Il participe par ailleurs aux qualités de confort des espaces publics (voir fiche A3).

- mettre en œuvre le Plan Lumière ;
- assurer la cohérence des projets d'éclairage publics et privés.

Valoriser les rives et multiplier les accès à l'eau

Le Lac, le Rhône, les rivières et les nants font la particularité de Genève : il s'agit de tirer parti de cette situation géographique exceptionnelle. En priorité, les aménagements permettant au public de profiter des bords de l'eau sont à renforcer (voir fiche PL6 Rade-Rives). Il s'agit :

- dans **l'espace riverain** (voir carte « Rade et Rives »), intégrer la présence de l'eau dans la réflexion d'aménagement des espaces publics et de construction des bâtiments ; mettre en relation l'espace riverain avec les berges et les quais en sécurisant et multipliant les franchissements des axes routiers ;
- créer et conserver les ouvertures sur le paysage et réserver des **échappées visuelles** (voir carte « Rade et Rives »).



Fig.41 : Echappées visuelles donnant sur le lac, mise en scène des rives lacustres…
Genève ne manque pas d'occasions de tirer profit de cette situation géographique exceptionnelle – Source : service d'urbanisme

- élaborer un schéma directeur de la rade permettant de mettre globalement et durablement en valeur le patrimoine de la rade ;
- développer une collaboration avec les services de l'Etat de Genève afin de construire une vision commune des potentiels d'aménagement des rives lacustres et fluviales ;
- multiplier les accès à l'eau et les aires de détente en intégrant les enjeux de paysage et de biodiversité, notamment par la création d'une plage publique à la Perle du Lac et par l'extension de Baby-Plage jusqu'à la Nautique (voir carte « Rade et Rives ») :

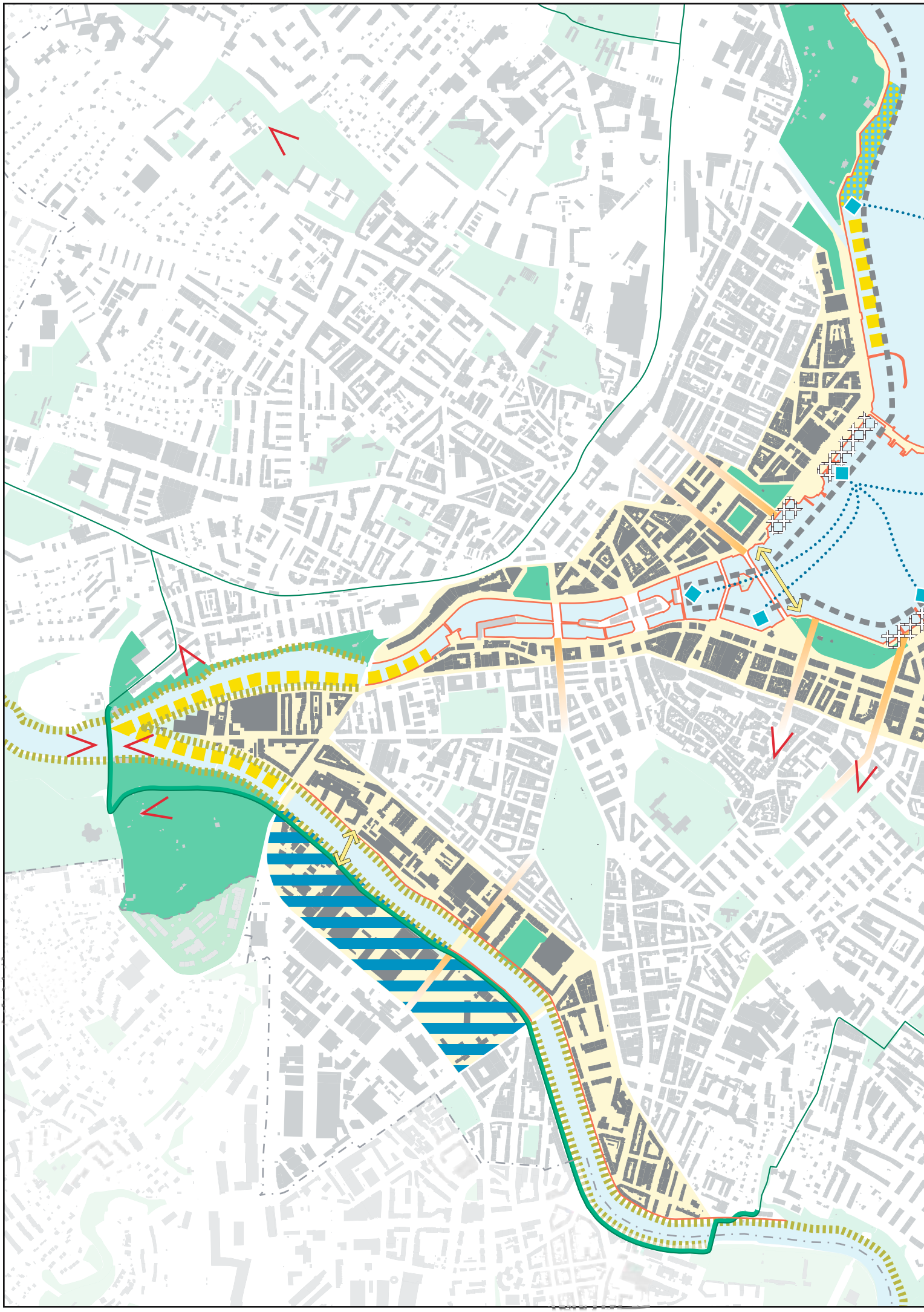


Fig. 42 : La barge le long du rhône
Source : service d'urbanisme



Fig. 43 : Le "quai" des Vernets
Source : service d'urbanisme

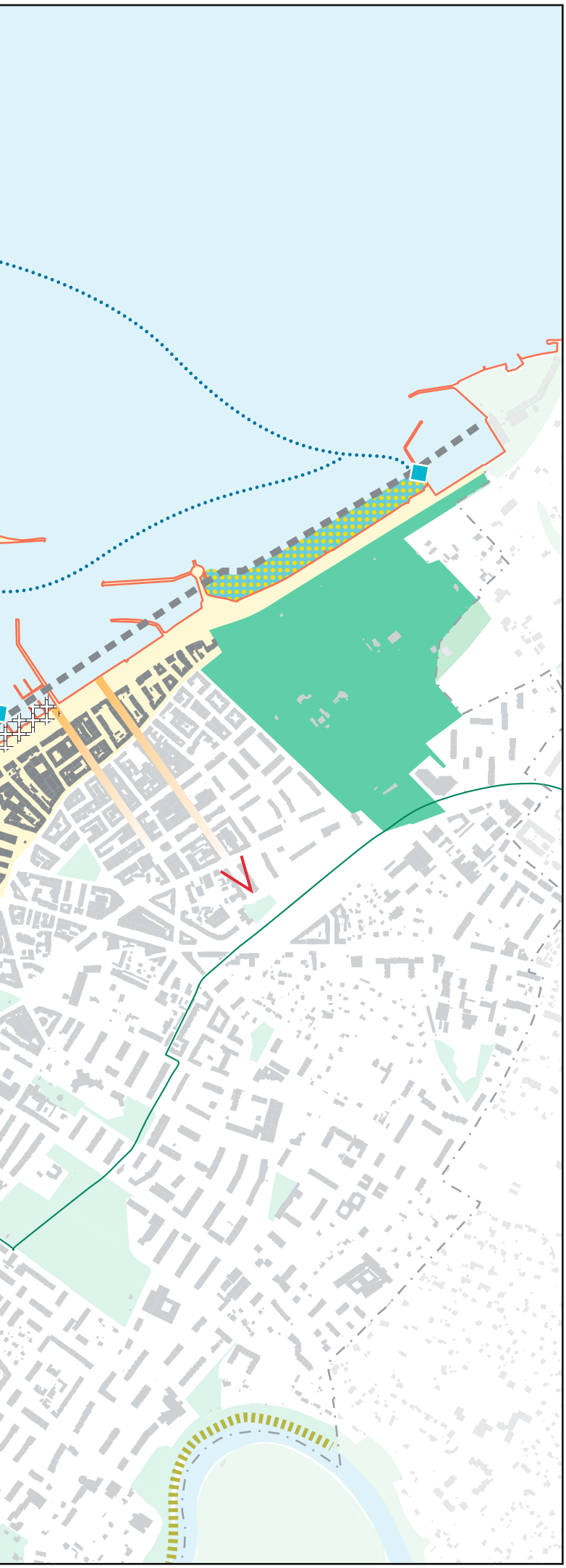
Rade et rives



genève 2020

PLAN DIRECTEUR COMMUNAL

Rade et rives



- Espace riverain
- Liaison renforcée entre eau et tissu urbain
- Espace de baignade
- Aire de détente à aménager
- Valorisation de l'espace
- Projet "Rive bleue" (PAV)
- Quais ("Fil du Rhône")
- Berges (zones de préservation des qualités naturelles et biologiques du site)
- Schéma directeur de la Rade
- Echappée visuelle
- Parc en bordure de rive
- Zones: de verdure, de bois et forêts, sportives et agricoles
- Mouettes genevoises
- Débarcadère
- Voie verte d'agglomération et prolongements
- Liaison mobilité douce

VILLE DE GENÈVE

0 m 200 400 1000

1 : 25'000

janvier 2009

- mener une réflexion d'ensemble avec l'Etat sur les conflits d'usage (voir carte « Rade et Rives ») et la gestion des sites situés dans les secteurs encore préservés et peu construits présentant un intérêt écologique et environnemental ;



Fig. 44 : Promenade des lavandières, Quai Turrettini,… des aires de détentes très prisées des habitants et des visiteurs
Source : service d'urbanisme

- poursuivre la réalisation des projets du Fil du Rhône (prix Wakker 2000) : « De l'environnement totalement construit aux rives entièrement arborisées en aval, l'espace du fleuve par ses dimensions et la diversité des situations qu'il traverse représente un enjeu d'importance pour l'amélioration de la qualité des espaces publics ; le réaménagement des bords du Rhône pourrait faire de ce site l'égal des parcs urbains : un espace public ouvert dans la ville » Julien Descombes, Le fil du Rhône, Ville de Genève, 1995 ;
- améliorer l'identification et la continuité des parcours des rives du Lac, du Rhône et de l'Arve. Intégrer les rives de l'Arve à l'aménagement du parcours de la Voie Verte d'agglomération ;
- créer des aires de détente en relation directe avec l'eau (emmarchements) en amont de la jetée des Pâquis, sur le quai des Vernets et le quai Ansermet (voir carte « Rade et Rives ») ;
- créer un espace vert (espace de contemplation) en relation directe avec l'eau entre la pointe de la Jonction et le Pont Sous-Terre ;
- mettre en valeur les rives du Rhône et de l'Arve en tenant compte de la fragilité des berges ;
- aménager des accès vers les rivières et des aires de détente (Cf. fiche PL 7 Voie Verte d'agglomération et PL6 Rade et Rives).

Renforcer les continuités des espaces verts et garantir leur accessibilité

Le « maillage vert », armature territoriale des espaces verts, s'est constitué depuis les années 30 sur une structure définie au niveau cantonal. Aujourd'hui, des principes de continuité sont à définir à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Les principales composantes de cette armature sont les parcs, cimetières, terrains de sport, promenades et boulevards plantés, mais aussi les bois, forêts, cordons boisés et enfin la zone agricole.



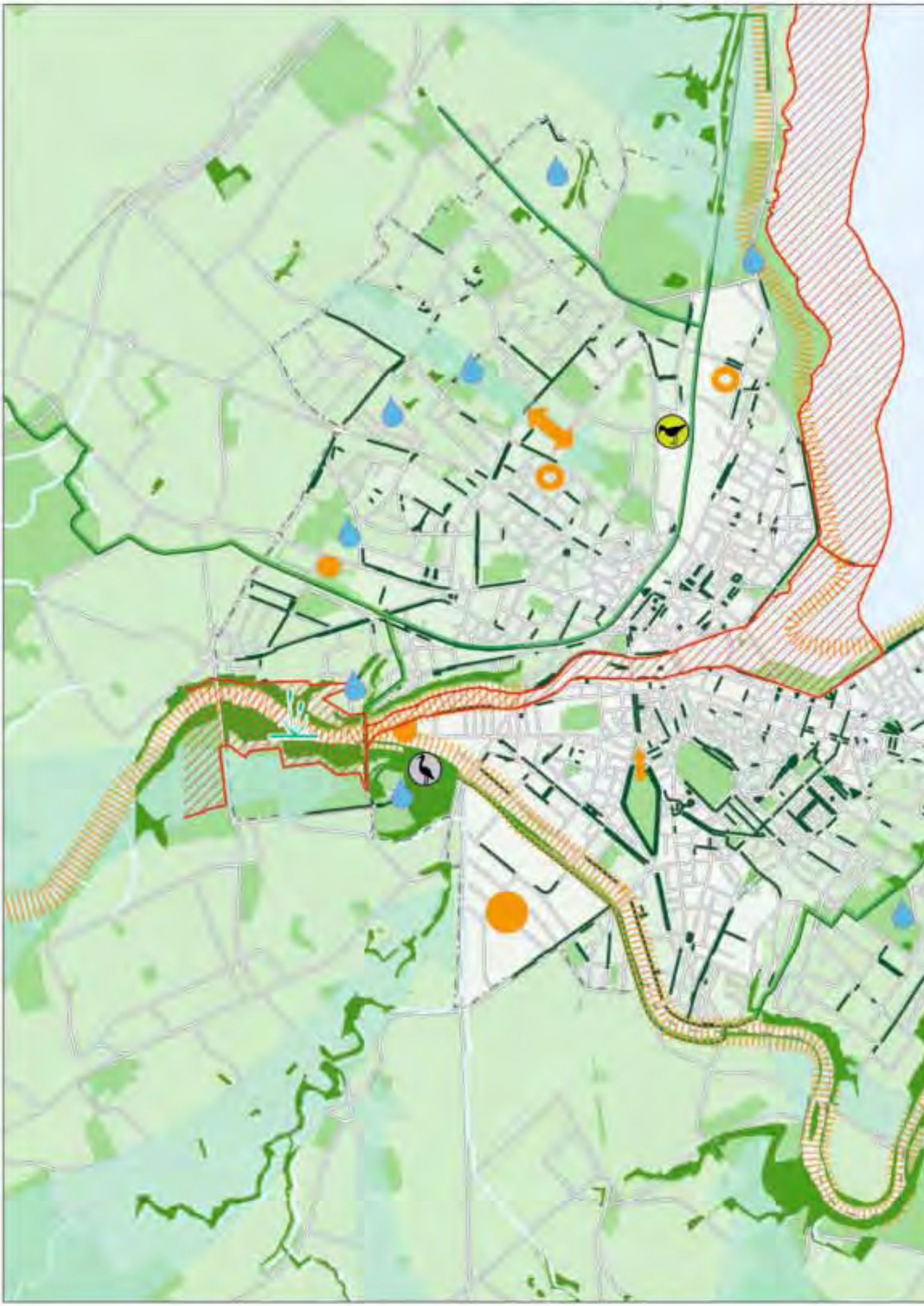
Fig. 45 : Plan de Zone, Canton de Genève, 1936 – Source : « Bois et Forêt », « villages » et « cultures et construction agricoles ». *« Maurice Braillard et ses urbanistes ». Elena Cogato Lanza ed. Slatkine 2003*

Les pénétrantes de verdure (voir plan « Maillage vert ») constituées par une succession de grands parcs, convergent vers le centre-ville et garantissent le maintien d'espaces ouverts et non construits dans une cohérence territoriale. Cette trame d'espaces verts permet d'articuler l'échelle de l'agglomération avec l'échelle de la ville. Elle structure fortement le paysage du bassin genevois et participe à la mise en valeur du patrimoine naturel et bâti de la région. Son rôle d'ossature organise l'urbanisation à l'échelle de l'agglomération. Consolidée à l'échelle de la ville, elle a plusieurs fonctions. En dehors d'une fonction d'embellissement, elle garantit la continuité des corridors écologiques et participe au maintien de la biodiversité. Par ailleurs elle accompagne et favorise la mobilité douce.

Deux objectifs généraux sont visés, à savoir :

- d'une part, **équilibrer usages sociaux et qualités naturelles du territoire communal** - notamment renforcer le lien entre réseaux écologiques et réseaux de mobilité douce, saisir les opportunités de verdissement pour doter en verdure les quartiers moins valorisés existants ou futurs ;
- d'autre part, **renforcer les continuités** (pénétrantes de verdure et grands réseaux) **à l'échelle de l'agglomération et à l'échelle locale**, en offrant des réseaux de mobilités douces dotés de qualités paysagères et en définissant des entités de grande échelle significatives pour l'environnement et la population.

Maillage Vert



genève 2020
PLAN DIRECTEUR COMMUNAL

Maillage Vert (voir fiches A8a-A8b)



Réseau hydrographique

Principaux éléments verts: zones de verdure

Cadastre forestier
(secteurs d'intérêt floristique)

Grandes pénétrantes vertes

Secteurs avec présence marquée d'espaces verts
Préservation d'une large part d'espaces ouverts ou plantés dans les opérations d'urbanisation.
Décloisonnement des espaces et des parcours.

Secteurs intermédiaires
Valorisation des réseaux (cheminements, éléments de continuité).

Secteurs à dominante minérale
Protection et valorisation des espaces libres existants: cours d'îlots, espaces délaissés ou résiduels. Exploitation des opportunités de construction pour la création ou mise en valeur d'espaces verts ou collectifs.

Voie verte d'agglomération et prolongements

Alignements d'arbres

Bords de lac et de rivière:
Valeur naturelle forte à renforcer

Liaisons à créer

Parcs publics à créer

Squares publics en projet

Secteurs OROEM

Etangs

Colonie de corbeaux freux

Colonie de hérons cendrés

Site de Sous-Cayla

VILLE DE GENÈVE

0 m 200 400 600 800 1000

1 : 25'000

Avril 2009




Fig. 46 : Continuité des parcours le long d'avenues plantées (Quai du Seujet) et grands espaces verts (Parc La Grange) qui composent le « maillage vert » - Source : service d'urbanisme

Pour concrétiser ces objectifs, la Ville de Genève préconise :

- le renforcement d'un réseau d'espaces verts permettant de créer une tangentielle intercommunale reliant le Grand-Saconnex et le Jardin des Nations d'une part, Vernier et les rives du Rhône d'autre part ;
- la création d'une liaison entre le lac et le Grand-Saconnex en passant par le Jardin des Nations et le maintien de l'accessibilité des parcs publics et promenades piétonnes dans ce secteur (malgré et à cause de l'augmentation des contraintes spatiales imposées par les questions de sécurité des organisations internationales) ;
- des compléments pour assurer la continuité de la pénétrante verte reliant Cornavin à l'aéroport ;
- la poursuite du programme de valorisation des promenades du "Plan Piétons" ;
- le développement et la mise en œuvre du projet de Voie Verte d'agglomération (voir fiche PL7).

2.4 Stratégie d'équipement

En 1993, le plan directeur communal « Genève 2001 » présentait l'équipement comme une problématique en redéfinition permanente.

«Les programmes d'équipement ne découlent pas de la « nature humaine », mais de la norme sociale dont ils sont en même temps les producteurs et les produits. On peut dire qu'ils « répondent à des besoins », à condition de ne pas oublier que ces « besoins » et ces « réponses » sont des créations urbaines, des produits de l'histoire, des formes d'organisation élaborées par une société se trouvant, précisément, à l'abri « du besoin » (d'eau de nourriture, etc.). Par exemple, les équipements de la petite enfance ou du troisième âge sont des inventions récentes, relayant selon des formes nouvelles des fonctions précédemment prises en charge par l'ancienne famille élargie. Les équipements sont « la manière d'être » d'une ville, les formes d'organisation qu'elle a su développer pour répondre collectivement aux besoins de l'existence : la naissance, (maternité, état-civil), l'éducation (petite enfance, écoles), la maladie (permanences, hôpital), le corps (sports), la vieillesse (clubs d'aînés, maisons de retraite), la mort (cimetières), le sacré (lieux de culte), le rebut (traitement des ordures, nettoiement), les techniques (services industriels), la sécurité (pompiers, police), la détresse (services sociaux), le divertissement (théâtres), le rapport à la nature (parcs), au passé (monuments), aux autres (accueil, tourisme), etc. Créateurs de valeurs urbaines, vigoureusement défendus comme des « acquis » par leurs utilisateurs, les équipements forment un ensemble complexe, mouvant et mal délimité, qui témoignent de la capacité d'organisation de la société locale. C'est un « patrimoine » collectif d'organisations assurant la reproduction de l'identité urbaine. »

Aujourd'hui l'analyse reste pertinente. L'évolution actuelle du territoire urbain, dans son développement, sa nature, et ses projections à l'horizon 2020 permet d'identifier plusieurs défis à relever par la Ville de Genève en matière d'équipement :

- une mission de vitrine internationale et régionale exigeante en termes de coûts fonciers, de construction, d'entretien et de maintenance (musées, théâtres, salles de concerts, infrastructures sportives, etc.) ;
- une difficulté à planifier les besoins scolaires, sociaux ou sportifs des populations locales dans un contexte incertain quant aux impacts de la densification des quartiers urbains, aux cycles d'utilisation à long terme des équipements ;
- l'émergence de besoins croissants de surfaces pour une palette très diversifiée d'activités et de services exclus par les conditions économiques du marché immobilier (locaux de quartiers, associatifs, autogérés, artistiques, etc. (voir notamment priorité 4).

En résumé, la stratégie d'équipement se distingue en deux catégories, à savoir :

a) Les **équipements d'importance internationale et régionale :**

- préserver les lieux d'excellence culturelle et leur grande diversité (voir priorité 7) ;
- privilégier la localisation d'équipements sur les pôles de transports (voir priorité 5) ;
- contribuer à la consolidation de l'infrastructure universitaire (voir priorité 7).

b) Les **équipements de quartiers, besoins de base :**

- offrir des conditions pour le maintien et le retour des familles en ville (voir priorité 4) ;
- offrir des espaces pour des équipements culturels, sociaux et sportifs (voir priorité 4) ;
- préserver une offre de locaux bon marché (voir priorité 4).

a) Équipements d'importance internationale et régionale

La Ville de Genève participe au rayonnement international de l'agglomération transfrontalière, en contribuant au renforcement de son réseau de grands équipements.

Préserver les lieux d'excellence culturelle et leur grande diversité

L'état de dégradation de plusieurs grands monuments impose un programme de constructions, d'aménagements et de restaurations. Ces missions figurent parmi les éléments permettant d'améliorer la fonction de vitrine internationale pour Genève et son agglomération.

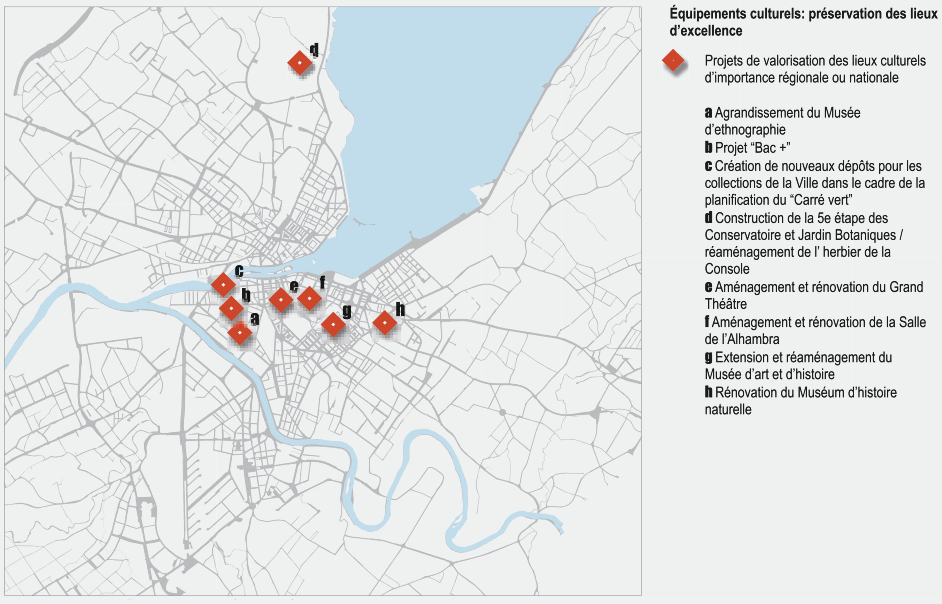


Fig. 47 : Localisation des équipements culturels et lieux d'excellence - Source : service d'urbanisme

Privilégier la localisation d'équipements sur les pôles de transport

Les équipements culturels se localisent sur les centralités urbaines dont ils forment une composante essentielle: centre-ville de Genève, mais aussi Carouge, Lancy ou, hors schéma, Onex, Meyrin, Annemasse, etc. Dans cette logique, il est judicieux de privilégier l'implantation de nouveaux équipements, notamment la Maison de la Danse, à proximité des pôles de transports publics et du réseau de mobilité douce de façon à renforcer les synergies régionales et l'utilisation des transports publics.

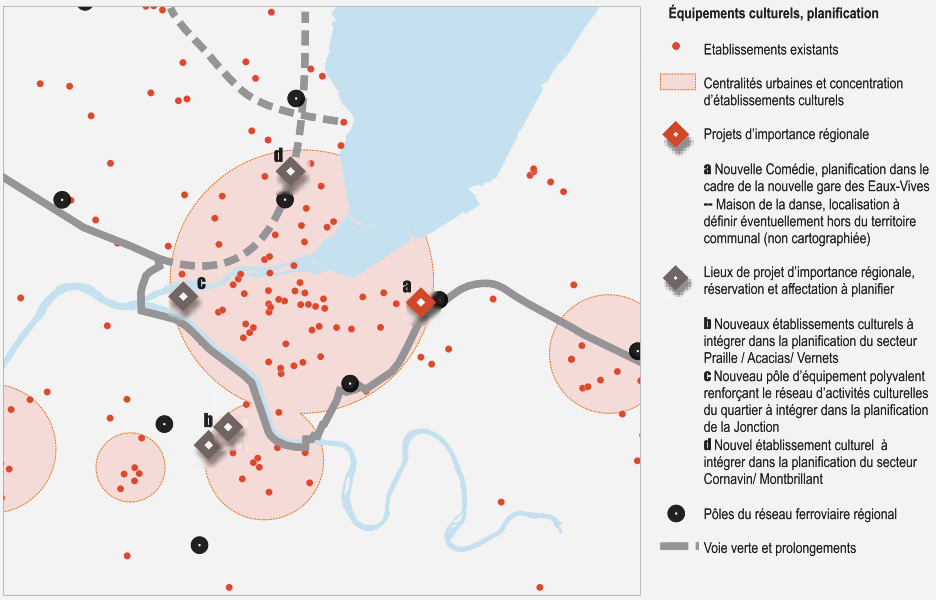


Fig. 48 : Localisation des équipements culturels planifiés - Source : service d'urbanisme

A noter que des projets de relocalisation d'infrastructures majeures sont à planifier et nécessitent une collaboration étroite avec l'Etat et les communes concernées, notamment :
- la caserne SIS rive droite (Asters) dans le secteur de l'aéroport ;
- la gare routière (sauf cars touristes) dans le secteur Pont-Rouge et/ou aéroport ;
- le dépôt TPG de la Jonction (voir Fiche PL1 Jonction).

Contribuer à la consolidation de l'infrastructure universitaire

La présence d'un réseau universitaire de qualité est une composante importante du rayonnement de Genève, mais aussi de la vitalité de ses quartiers. Concentré près du centre, de ses services et de son histoire, ou présent également à proximité des organisations internationales, le réseau actuel peut être renforcé.

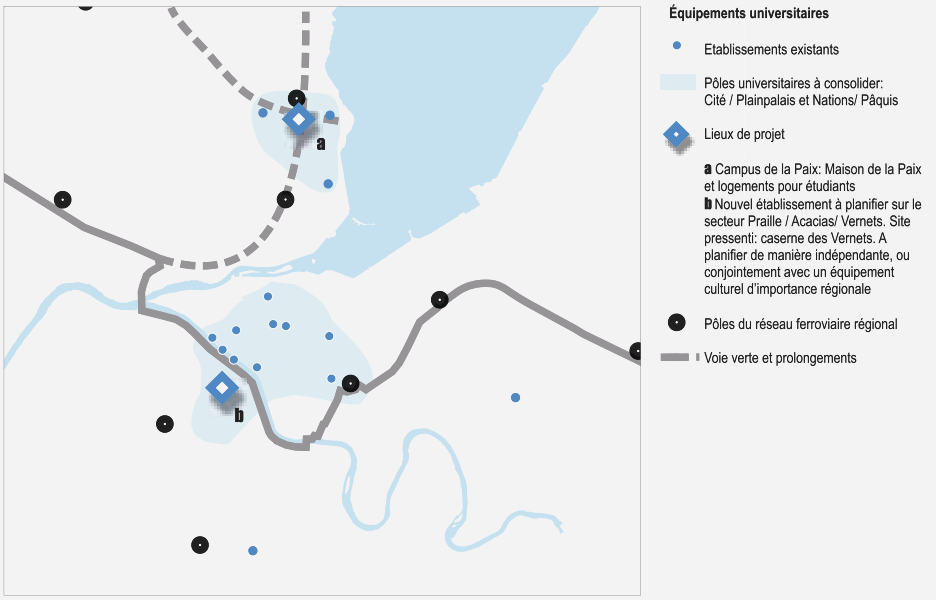


Fig. 49 : Localisation des équipements universitaires - Source : service d'urbanisme

b) Équipements de quartiers, besoins de base

La Ville de Genève entend poursuivre sa politique d'équipement des quartiers urbanisés et consolider l'équipement des secteurs en développement ou en mutation. La stratégie d'équipement des quartiers vise essentiellement à répondre aux besoins de base de la population. Indirectement ces équipements, ont pour objet de favoriser la mixité sociale et le retour des familles en ville.

Offrir des conditions pour le maintien et le retour des familles en ville

- Renforcer les capacités d'intervention pour la couverture des besoins en écoles et en crèches

Une des principales missions de la Ville de Genève est d'assurer la mise à disposition d'un réseau d'équipements scolaires adapté aux besoins de la population. Elle assume dans ce cadre la planification, la charge foncière, la production, la gestion et l'entretien des bâtiments scolaires. En produisant un effort accru sur la mise en service de crèches et d'autres équipements formant une couverture du territoire, elle garantit un niveau de services devenu indispensable dans la vie quotidienne des habitants.

Au-delà des quelques projets de mise à niveau planifiés de longue date dans une perspective de développement connue, le principal enjeu à terme se situe dans la capacité d'adaptation de cette couverture en regard des incertitudes conjoncturelles. Relativement stable et prévisible aujourd'hui, la population scolaire est susceptible d'évoluer selon de multiples facteurs connus ou imprévus.

A conjoncture constante, le surcroît de population issu des projets de densification souhaités ou subis sur le territoire communal est globalement assimilable dans le réseau actuel et prévu d'équipements. Ce constat ne devra toutefois pas occulter le fait que ces prévisions « stables » se basent sur des phénomènes susceptibles d'évolution : comme le vieillissement de la population (phénomène cyclique), la baisse de la mobilité résidentielle et la sous occupation des logements. En tant que Ville internationale, Genève est par ailleurs plus exposée que d'autres villes à des mouvements conjoncturels de population (installations ou départs de sièges mondiaux d'entreprises, ou d'organisations internationales, vagues migratoires).



Fig. 50 : Le pavillon scolaire des Ronzades, en 1994 : une illustration des difficultés à débloquer des solutions d'équipement scolaire d'urgence dans le contexte du début des années 90
Source : documentation photographique

Pour répondre à cette situation, il est primordial de réserver les terrains qui seront nécessaires aux besoins à long terme. Les temps lents de la planification rendent la tâche difficile, dans la mesure où ils imposent la gestion de terrains ou de biens immobiliers sur des durées intermédiaires parfois longues.

La Ville souhaite poursuivre sa mission d'équipement scolaire des quartiers et intensifier son action sur les crèches, en anticipant sur les processus de développement urbain.

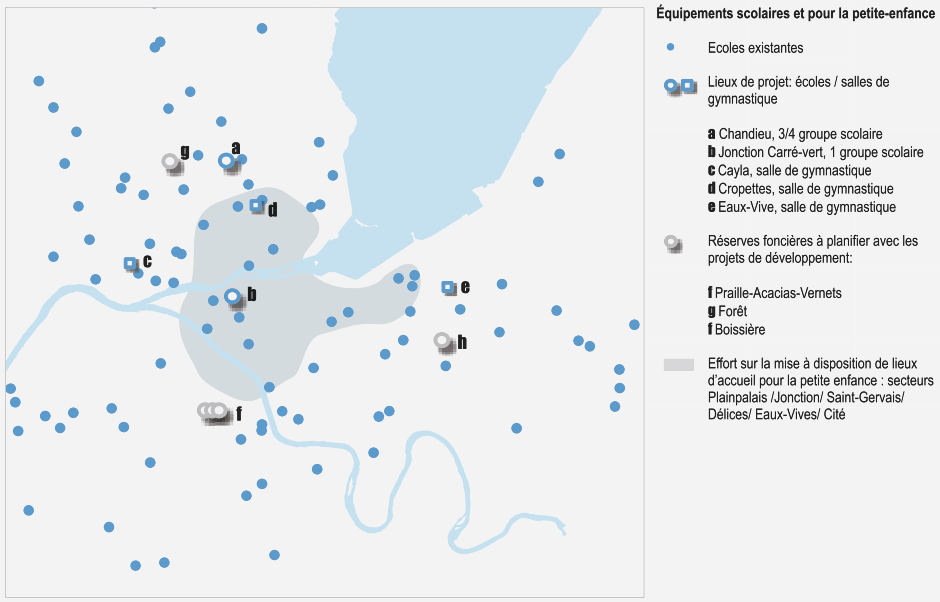


Fig. 50a : Localisation des équipements scolaires / petite enfance existants et planifiés - Source : service d'urbanisme

Dans le contexte de l'agglomération, la Ville de Genève contribue déjà à la planification scolaire de 14 grandes communes du canton. En partenariat avec ces communes, elle souhaite mettre à profit cette mission, en incitant à une programmation intercommunale des futurs équipements scolaires et en explorant des solutions d'équipements scolaires partagés.

Lieux de projet :	Chandieu, réalisation d'un trois-quart de groupe scolaire
	Site Jonction « Carré Vert », réalisation d'un demi groupe scolaire
	Cayla, réalisation d'une salle de gymnastique
	Cropettes, réalisation d'une salle de gymnastique
	Eaux-Vives, réalisation d'une salle de gymnastique

De plus, la Ville entend harmoniser la planification scolaire avec les grands projets de développement et de renouvellement urbain en constituant des réserves foncières pour l'équipement scolaire, notamment dans les secteurs Praille-Acacias-Vernets, Forêt et Boissière.

Enfin, la Ville souhaite ouvrir 680 places d'accueil supplémentaires pour la petite enfance sur la période 2008 à 2016. A cet effet, elle entend intensifier la planification et la mise à disposition de locaux dans les quartiers du centre-ville : à Plainpalais, Jonction, Eaux-Vives, Saint-Gervais, Délices et Cité.

Offrir des espaces pour des équipements culturels, sociaux et sportifs

La Ville de Genève souhaite dégager des conditions permettant d'étoffer la couverture de son territoire en équipements sociaux, culturels et sportifs.

Les activités économiquement faibles, mais socialement utiles, sont écartées du centre par une intensification de la pression foncière et l'urbanisation des friches industrielles (par exemple : atelier d'artiste, compagnie de danse contemporaine, chorégraphe,…). La Ville souhaite planifier **les besoins émergents en locaux associatifs, culturels, sportifs ou artisanaux et assurer ainsi des conditions d'implantation pérennes à ce tissu diversifié d'activités** (voir priorité 4).

A cet effet, la Ville entend :

- Rationaliser l'utilisation du parc immobilier municipal : en recherchant systématiquement une optimisation des usages de terrains existants ; en intensifiant l'usage de locaux disponibles par une gestion optimisée des temps de planification et d'exploitation et la promotion d'usages partagés ; en orientant la configuration de ses locaux dans le sens d'une polyvalence et d'une réversibilité ; en mettant en oeuvre, si nécessaire, des rocades d'affectation et en privilégiant les occupations associatives sur les occupations individuelles de locaux.

Lieux de projet :

Comédie, développement d'une nouvelle stratégie d'utilisation du bâtiment liée au projet de reconstruction sur un autre site ;
Réaffectation après déplacement du centre d'incendie et de secours des Asters ;
Transformation et réaffectation des serres horticoles du parc Beaulieu ;
Transformation des anciennes toilettes publiques du parc Saint-Jean en local à l'usage des habitants du quartier ;
Avenue Giuseppe Motta, révision du plan localisé de quartier N° 28'748, avec définition de surfaces destinées à l'animation socio-culturelle ;
Chandieu, programmation de surfaces d'équipements complémentaires dans le projet de construction d'un 3/4 groupe scolaire ;
Parc Trembley, (terrain de foot et aire de jardins familiaux) réflexion à développer conjointement à la réalisation programmée du 3/4 groupe scolaire à Chandieu et du dernier maillon de la pénétrante de verdure.



- Inciter à une optimisation de l'usage des terrains d'équipement cantonaux

La Ville de Genève à l'intention de contribuer, avec ses partenaires, à une valorisation de l'usage du sol et éventuellement au développement de potentiels supplémentaires (par exemple école des Artichauts à Vermont). Cette valorisation peut être orientée dans le sens d'une qualification d'espaces libres ou d'une production de surfaces bâties, mais vise avant tout à une meilleure cohérence entre d'une part, la fonction d'équipement des sites, et d'autre part, leur qualité d'insertion dans le quartier (par exemple collège Voltaire).

Il s'agit également de prévoir des affectations temporaires liées aux besoins des quartiers sur les terrains dont le développement est en suspens depuis plusieurs années (par exemple, terrain pour la location de voitures comme à l'École d'ingénieurs de la rue de la Prairie).

- Intensifier la collaboration avec les communes voisines pour optimiser l'usage des bâtiments et terrains destinés aux activités sportives

Les équipements sportifs existants sont majoritairement situés en couronne urbaine. Cette implantation, relativement récente, résulte d'un équilibre entre la réponse aux besoins de la population et la contrainte de localisation imposée par la recherche de grands terrains disponibles.



Fig. 51 : Implantation des équipements sportifs existants - Source : service d'urbanisme

La densification progressive de Genève et des communes voisines intensifie le besoin, tout en raréfiant les sols disponibles. Le contexte de l'agglomération constitue une opportunité de repenser plus globalement ce système, en exploitant le potentiel de synergies possibles pour un meilleur partage des prestations d'équipement. La Ville de Genève, qui gère une part conséquente d'équipements sportifs hors de son territoire, souhaite orienter sa mission dans le sens d'un accroissement des coopérations intercommunales, en collaborant notamment aux travaux de planification établis au niveau de l'agglomération et en renforçant sa contribution aux pôles d'équipements intercommunaux.

- Renforcer les capacités de planification pour les équipements de sport urbain

Depuis de nombreuses années, la demande d'équipements sportifs pour les adolescents (sur une très large plage d'âge) a été relevée. Les installations de terrains de foot de petite dimension, street basket, rampes ou bowls de skate-board, font partie du paysage urbain des villes européennes. A Genève, plusieurs installations ont été réalisées, dont le skate parc très fréquenté de Plainpalais. La demande reste encore forte et les conditions d'implantation difficiles à réaliser.



Fig. 52 : Bruxelles, square des Ursulines : un « Bowl » inséré dans un quartier d'habitation, mais aussi un espace public pour toutes les générations – Source : service d'urbanisme

On relève deux débouchés possibles à explorer dans le cadre d'un renforcement des capacités de planification de la Ville : d'une part les réserves foncières en situation d'attente, où des aménagements légers peuvent être installés de manière transitoire. D'autre part, les réalisations plus pérennes, développées avec une prise en compte soigneuse des conditions d'insertion environnementales et sociales dans les quartiers.

Préserver une offre de locaux bon marché

Afin de préserver une offre de locaux bon marché, la Ville de Genève souhaite contribuer, avec ses partenaires, à :

- limiter les possibilités de changement d'affectation lorsque les conditions d'habitation ou de travail satisfaisantes ne sont pas garanties (entresols, locaux sur cour, ou peu éclairés, etc.) ;

- définir de nouveaux modes de production de surfaces bon marché comme alternative au maintien de friches ou de locaux désaffectés : en planifiant et en produisant, sur les terrains communaux, de nouvelles surfaces, dotées de moindres standards de finition et de confort, mais visant un maximum de polyvalence (par exemple modèle des ateliers familiaux sur la couverture des voies de St-Jean), ou en renouvelant l'usage des surfaces disponibles pour dégager de nouvelles opportunités.

2.5 Stratégie de la durabilité

La Ville de Genève entend promouvoir une gestion durable de son territoire, de ses activités et réduire son empreinte écologique. A travers sa volonté de signer les «Engagements d'Aalborg», elle confirme son engagement pour une ville durable.

La coordination générale de l'action de la Ville en matière de durabilité est du ressort de l'unité Agenda 21. Néanmoins, le plan directeur communal doit relever le défi d'un développement durable dans une approche intégrée. Ceci avec l'objectif d'harmoniser les enjeux environnementaux, sociaux et économiques, mais également les instruments de planification, de gestion et d'aide à la décision à l'échelle de la ville. Dans la mesure de ces prérogatives, le plan directeur sert de catalyseur aux actions de développement durable en leur offrant un cadre facilitant la mise en œuvre par le biais d'un décloisonnement et d'une approche transversale.

Le présent document s'intègre dans la démarche vers une ville durable et en traite les aspects territoriaux. Afin d'apprécier sa contribution, les objectifs et mesures du plan directeur ont été intégrés dans la structure en 10 thèmes définis lors de la Conférence européenne des Villes durables.

a) Thème 1 : gouvernance

Dans le but de stimuler les processus décisionnels par le recours à la démocratie participative, le plan directeur communal propose de :

- développer des modèles participatifs exemplaires avec les habitants dans les processus de planification (voir chapitre 2.1) ;
- stimuler les facteurs de cohésion sociale par des actions d'aménagement et valoriser l'appropriation du territoire par ses habitants (voir fiche A1 urbanisme-habitants) ;
- stimuler la participation citoyenne en développant les contrats de quartiers ;
- responsabiliser la communauté locale sur les différents aspects d'un développement local durable (voir fiches A4 Ville propre, A7-100% renouvelable, A8a-Nature en Ville et biodiversité, A9-Gestion des eaux, etc.) ;
- intensifier les actions de collaboration, en premier lieu avec les communes limitrophes, afin d'aboutir à des visions plus concertées dans les dossiers et partager les expériences vécues avec les autres communes (voir fiche IA2-Collaboration intercommunale) ;
- partager les préoccupations des villes en collaborant activement aux postulats du «positionnement des villes suisses» (groupe de réflexion associant les principales villes suisses).

Le processus d'élaboration du présent document répond à ces principes et a permis aux acteurs et groupes d'intérêt de la société civile, ainsi qu'aux représentants politiques de l'agglomération de participer à la réflexion dans le cadre du Forum « Citoyens » du 26 novembre 2007 (voir annexe 4.1, processus d'élaboration du plan directeur communal).

b) Thème 2 : gestion locale vers la durabilité

Dans l'optique de cycles de gestion efficaces, le plan directeur s'engage à :

- établir un « monitoring » permettant de suivre dans la durée la progression de la mise en œuvre du plan directeur communal et d'établir des liens avec les autres indicateurs mis en place parallèlement, dans d'autres domaines, pour mieux connaître les réalités communales et mieux maîtriser les effets des actions municipales, par exemple les diagnostics de quartiers (voir chapitre 3.1 et fiche A1).

c) Thème 3 : biens naturels communs

Afin d'assumer la responsabilité de protéger et préserver les biens naturels communs et dans la garantie d'un accès équitable à ceux-ci, la Ville de Genève s'engage à :

- favoriser la biodiversité en intensifiant la présence et la diversité des espaces verts en milieu urbain (voir fiche A8a) ;
- gérer de manière différenciée les parcs et espaces verts en intégrant des objectifs en matière d'entretien, d'usage, de qualité environnementale et de qualité paysagère (voir fiche A8a) ;
- tendre vers l'objectif d'une énergie « 100% renouvelable en 2050 » pour les besoins en chauffage des bâtiments propriété de la Ville (voir fiche A7) ;
- renforcer les critères environnementaux dans la construction, la rénovation et la gestion de son patrimoine immobilier ;
- mettre en relation les rives avec les quartiers environnants, multiplier les accès à l'eau et en assurer une meilleure accessibilité (voir fiche PL6) ;
- améliorer durablement la qualité de l'air et mettre en œuvre les objectifs fixés par l'ordonnance fédérale pour la protection de l'air (Opair) (voir chapitre 2.2) ;
- mettre en valeur les cours d'eau (voir fiche PL6 et A9) ;
- garantir un taux d'espace vert en application du plan d'utilisation du sol (PUS voir chapitre 2.1.a).

d) Thème 4 : consommation responsable et choix de style de vie

Dans la perspective d'une utilisation prudente et efficace des ressources, la Ville de Genève entend :

- éclairer mieux et consommer moins d'énergie pour son éclairage public (voir fiche A3) ;
- intensifier la construction de sites de collecte sélective des déchets (voir fiche A4) ;
- diminuer la quantité d'eau potable affectée au nettoyage, en installant un réseau de réservoirs de récolte des eaux de pluie (fiche A9) ;
- développer les possibilités d'infiltration d'eaux météoriques selon les particularités des secteurs urbains ainsi que des opérations de rétention d'eau (toitures vertes, bassins d'eau pluviale) (fiche A9).

e) Thème 5 : planification et conception

Assumant son rôle stratégique dans la planification et la conception urbaine, la Ville de Genève intègre dans son plan directeur communal les aspects environnementaux, sociaux et économiques de façon transversale et se fixe comme objectifs particuliers de :

- valoriser le potentiel constructif de certains secteurs restés en marge du développement (voir chapitre 2.1) ;
- assurer un bon équilibre entre logements et emplois (voir priorité 1, fiches PL2, PL3, PL4) ;
- éviter la spécialisation des rues et quartiers (voir priorités 4 et 7) ;
- accorder la priorité à l'utilisation résidentielle de la ville (voir chapitre 2.1) ;
- optimiser les potentiels de la zone de développement à travers une approche qualitative de la densité (voir chapitre 2.1 et fiche PL2) ;
- promouvoir dans le cadre d'opérations de densification des quartiers centraux une approche orientée vers le maintien de l'habitat et la qualité des espaces libres et accessibles aux habitants (voir chapitre 2.1 et fiches de programmes localisés) ;
- privilégier la localisation d'équipements sur les pôles de transport (voir chapitre 2.5) ;
- assurer la conservation, la rénovation, l'utilisation et la réutilisation appropriée de l'héritage culturel urbain (voir chapitre 2.1.d) ;
- initier des projets et/ou des plans localisés de quartier exemplaires sous l'angle de la durabilité (voir chapitre 2.1 et fiche PL1).

f) Thème 6 : mobilité améliorée, trafic limité (voir priorité 5 et chapitre 2.3)

La mobilité urbaine est un enjeu territorial et environnemental prioritaire pour les villes modernes. Afin d'assurer une mobilité durable et préserver la qualité de vie des habitants et usagers du domaine public, la Ville de Genève entend notamment :

- contribuer à réduire le trafic individuel motorisé ;
- limiter le "stationnement pendulaire" (voir fiche A6) ;
- modérer l'impact du "stationnement habitants" par la réactualisation des normes de stationnement ;
- inviter le canton à réguler le stationnement des deux-roues motorisés et à mieux contrôler leur circulation ;
- optimiser le stationnement du fret urbain ;
- proposer une restructuration du réseau de transport public autour du CEVA et du futur RER ;
- favoriser l'intermodalité et la multimodalité ;
- renforcer les réseaux de mobilité douce (voir fiches PL7 et PL8) ;
- poursuivre les aménagements pour les piétons, les cyclistes et les personnes en situation de mobilité réduite (extension de l'aire à priorité piétonne du centre-ville, Voie Verte d'agglomération, aménagement du pont du Mont-Blanc, zones de rencontre,…).

g) Thème 7 : actions locales pour la santé

Les considérations de santé publique traversent le plan directeur communal, sans être des mesures spécifiquement sanitaires. Ainsi, la réduction du trafic ou l'augmentation de la biodiversité et la nature en ville auront des effets indéniables sur la santé, tout en répondant également à d'autres objectifs. En outre, la Ville de Genève se propose notamment :

- d'évaluer les exigences d'assainissement des sites pollués sur les propriétés de la Ville de façon à intégrer les coûts de dépollution dans les plans financiers d'éventuelles opérations de densification ou de reconversion partielle (voir fiche A10 sites pollués) ;

- tendre à assainir la totalité de ses rues d'ici 2018 conformément aux exigences légales relatives à la protection contre le bruit (voir fiche A11 assainissement OPB) ;
- renforcer les réseaux de mobilité douce et dégager des conditions permettant d'étoffer la couverture de son territoire en équipements sportifs afin de favoriser l'activité physique.

h) Thème 8 : économie locale vivante et durable

Afin de promouvoir une économie locale qui donne accès à l'emploi sans porter préjudice à l'environnement, la Ville de Genève entend :

- soutenir les entreprises émergentes et socialement utiles en offrant un parc de surfaces d'activités accessibles (voir priorité 4) ;
- encourager des marchés de produits locaux et régionaux (voir chapitre 2.3) ;
- contribuer au maintien d'activités accessibles au public dans les rez-de-chaussée en application du plan d'utilisation du sol (PUS voir chapitre 2.1 et 2.3).

i) Thème 9 : équité sociale et justice

Dans le but de soutenir les communautés ouvertes et solidaires, la Ville de Genève s'engage à travers son plan directeur communal à :

- soutenir la réalisation de logements à bas loyers et promouvoir une mixité sociale (voir priorité 3 et fiche PL5 Aïre -Ain) ;
- négocier par tous les moyens une part élevée de logements sociaux dans les opérations de développement (voir chapitre 2.1) ;
- équilibrer l'usage social et urbain du territoire communal et ses qualités naturelles (voir chapitre 2.3 maillage vert et fiches PL6 Rade et Rives, PL7 Voie Verte d'agglomération).
- créer une diversité d'équipements de proximité de qualité dans tous les quartiers de la ville.

j) Thème 10 : du local au global

Dans le but de contribuer au ralentissement du changement climatique, la Ville de Genève entend :

- réduire son impact sur l'environnement par le biais d'une politique énergétique volontariste sur son parc immobilier (voir fiche A7 100% renouvelable) ;
- intégrer des préoccupations climatiques globales dans sa politique de mobilité (voir chapitre 2.2) ;
- établir un suivi détaillé de ses consommations d'énergie et de ses émissions de gaz à effet de serre.

CHAPITRE 3

MISE EN OEUVRE: PROGRAMMES URBAINS À L'HORIZON 2020

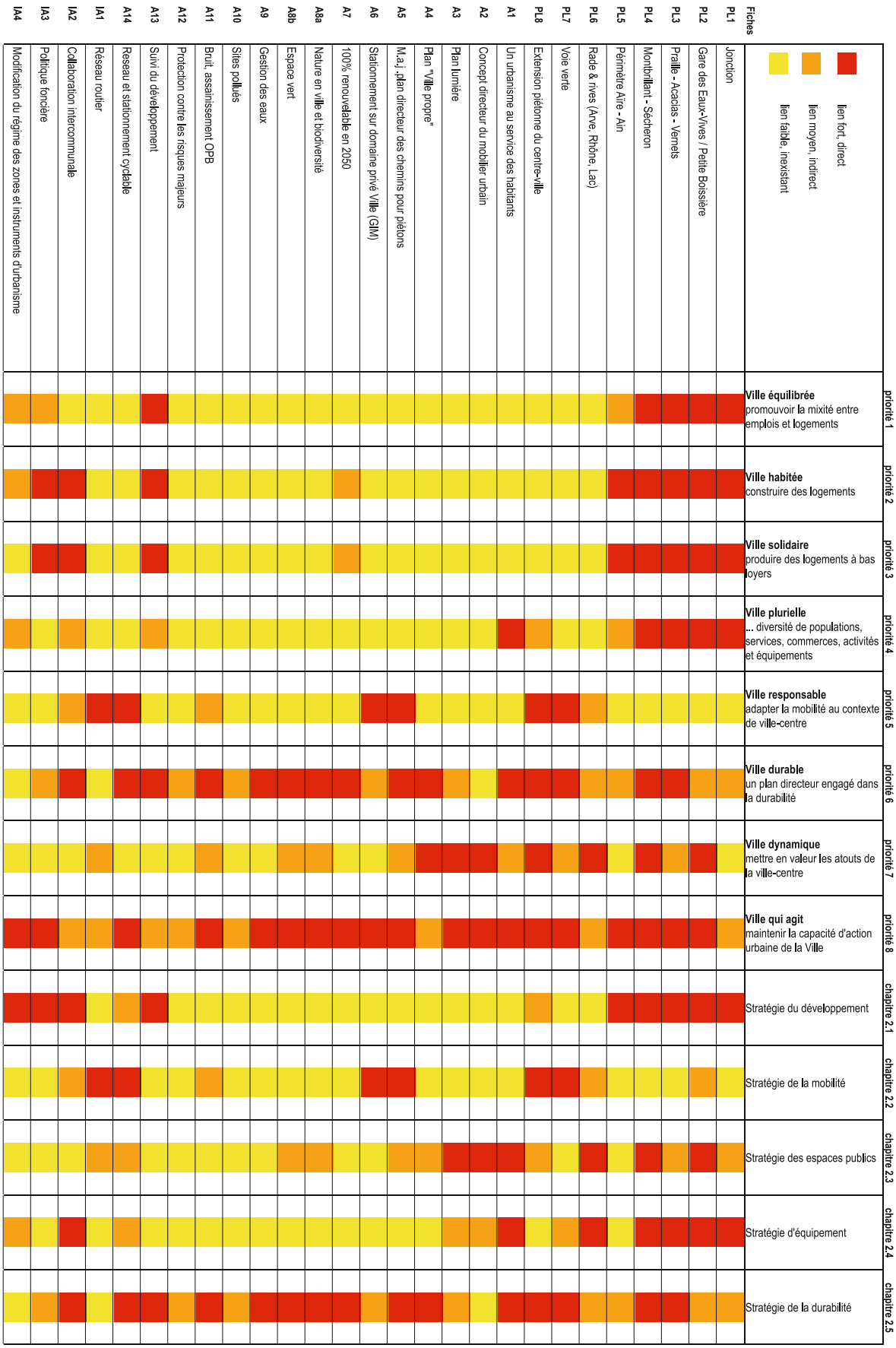
Chapitre 3

Programmes urbains à l'horizon 2020

Le présent chapitre propose une méthode de suivi pour le plan directeur et réunit les programmes urbains que la Ville de Genève entend développer dans le cadre de son plan directeur communal.

Les programmes sont présentés sous la forme de fiches classées en 3 groupes :
- programmes localisés (notés PL)
- programmes d'aménagement et de cadre de vie (notés A)
- programmes sur les instruments et l'administration du territoire (notés IA)

Tableau des correspondances entre les fiches et les chapitres 1 et 2



3.1 Evaluation et suivi

La gestion du territoire nécessite de faire des choix L'évaluation, en tant qu'instrument d'aide à la décision, est un élément essentiel d'une gestion efficiente.

L'évaluation n'est pas uniquement un instrument pour améliorer l'efficacité du processus décisionnel. Elle est indispensable pour intégrer la notion de durabilité aux opérations puisqu'elle éclaire l'orientation des politiques et permet de rectifier celles-ci en fonction de l'évolution de la situation. La mesure constitue un fondement empirique et quantitatif pour évaluer le rendement, établir des comparaisons dans le temps et l'espace et dégager des corrélations nouvelles.

Conventionnellement une évaluation apprécie un projet selon trois niveaux, indépendants ou complémentaires, à savoir: son efficacité, son efficience, et ses impacts. Évaluer l'efficacité d'un projet consiste à comparer ce qui a été atteint par rapport à ce qui a été planifié. L'efficience correspond à évaluer si les ressources et moyens à disposition ont été utilisés de manière optimale. Enfin, l'évaluation des impacts apprécie les relations de causes à effets, positives ou négatives, directes ou induites par le projet et nécessite de considérer des facteurs exogènes interagissant avec le projet. Par ailleurs, une évaluation peut porter sur différents champs. Entres autres, on peut mesurer les résultats, les objectifs, les processus ou encore les impacts, de manière indépendante ou complémentaire. L'évaluation peut donc se situer à plusieurs niveaux et se centrer sur différents aspects.

Les engagements d'Aalborg prévoient une évaluation périodique des objectifs et de leur progression sous l'angle de la durabilité. Une première évaluation européenne est programmée pour l'année 2010, qui sera suivie de bilans tous les cinq ans. Cela permettra de donner forme aux futures activités de la Campagne des Villes européennes durables et d'établir des points de référence entre les différentes collectivités locales qui y participent. Dans cette optique, le plan directeur communal entend spécifier sa contribution à un développement durable local en confrontant ses propres objectifs avec la structure des engagements d'Aalborg.

Le développement durable n'est pas un état mais un processus dynamique, en perpétuelle évolution, son évaluation requiert donc une approche itérative, capable de prendre en considération la variable temporelle. A cet effet, il est judicieux de centrer l'évaluation sur les processus et rapports causals, plutôt qu'en fonction de l'efficacité ou l'efficience des actions. En d'autres termes, il s'agit de chercher à définir si les actions, les résultats ou les effets d'un projet sont susceptibles d'engendrer un processus de développement durable.

Pour le suivi de son plan directeur, la Ville de Genève entend :

- **élaborer une évaluation et un rapport de suivi tous les cinq ans**, en adéquation avec l'échéance des recensements fédéraux ; le cas échéant, le plan directeur sera mis à jour ;
- **spécifier et évaluer la contribution du plan directeur communal à un développement durable local ;**
- **contribuer à une démarche plus générale de monitoring du développement durable local et du suivi des engagements d'Aalborg.**

Sur la base de ce qui précède, le suivi du plan directeur communal Genève 2020 sera assurée par divers instruments complémentaires :

- Confrontation des objectifs du plan directeur à la structure des engagements d'Aalborg. En cela, cet exercice concrétise la notion de durabilité au niveau opérationnel et permet d'évaluer si le projet couvre tous les critères de développement durable local (voir chapitre 2.4).

- Elaboration d'une série d'indicateurs inhérents aux priorités politiques afin d'évaluer l'efficacité des actions et mesures du plan directeur. Dans cette perspective, le plan directeur s'appuie, autant que possible, sur des objectifs quantifiables. Trois critères sont mis en avant pour construire cette liste d'indicateurs :
    - pertinence par rapport aux objectifs de développement durable ;
    - comparaison pour caractériser la situation dans l'espace et le temps ;
    - simplicité et représentativité pour que l'information puisse être collectée par les services et compréhensible par la population.

- Elaboration et mise à jour d'une base de données, en fonction des indicateurs de suivi sélectionnés. En matière d'aménagement, les données à traiter concernent notamment :
    - les logements sociaux, logements à bas loyers et coopératifs;
    - les propriétés immobilières de la Ville de Genève et de leur potentialité :
    - les transactions immobilières ;
    - la composition socio-économiques et les incivilités dans les quartiers ;

- Adaptation et revitalisation de Mémocité. Développé depuis la fin des années 90 à partir des données traitées dans le cadre de la planification scolaire, cet outil statistique et cartographique est resté relativement limité par les sources d'informations disponibles (pour l'essentiel l'office cantonal de la statistique) et par le rythme de renouvellement des informations (recensements fédéraux ou cantonaux). On constate néanmoins des lacunes en ce qui a trait à de données élémentaires telles que la répartition des revenus et des loyers, sur le territoire communal.

La nouvelle orientation donnée à l'instrument Mémocité vise à :

- poursuivre et développer le principe du partage d'informations accessibles, lisibles et synthétiques ;
- intégrer de nouvelles sources d'informations alimentées par les réseaux administratifs de la Ville ;
- développer des outils de représentation adaptés aux pratiques spécifiques des services des différents départements ;
- contribuer à la lisibilité de la politique municipale en développant des supports d'illustration et de représentation au service d'une pratique de monitoring des objectifs territoriaux planifiés ;
- situer Genève par rapport à l'évolution d'autres villes.

En terme d'acteurs, le suivi du plan directeur, sous la responsabilité du service d'urbanisme, est à organiser de manière transversale. Une fois définie la liste d'indicateurs de suivi, différents services de l'administration communale, voire cantonale, en fonction de leur domaine de compétences, seront amenés à contribuer au suivi du plan directeur en alimentant une base de données. Corrélativement, les indicateurs de suivi du plan directeur fourniront des informations précieuses pour le monitoring du développement durable de Genève. Les rôles, attentes et responsabilités de chacun dans le processus d'évaluation et de suivi du plan directeur feront l'objet d'une clarification postérieure.

Il est néanmoins essentiel de différencier clairement le suivi du plan directeur de celui requis dans le cadre des engagements d'Aalborg.

Le schéma suivant synthétise l'approche préconisée par le plan directeur communal Genève 2020.

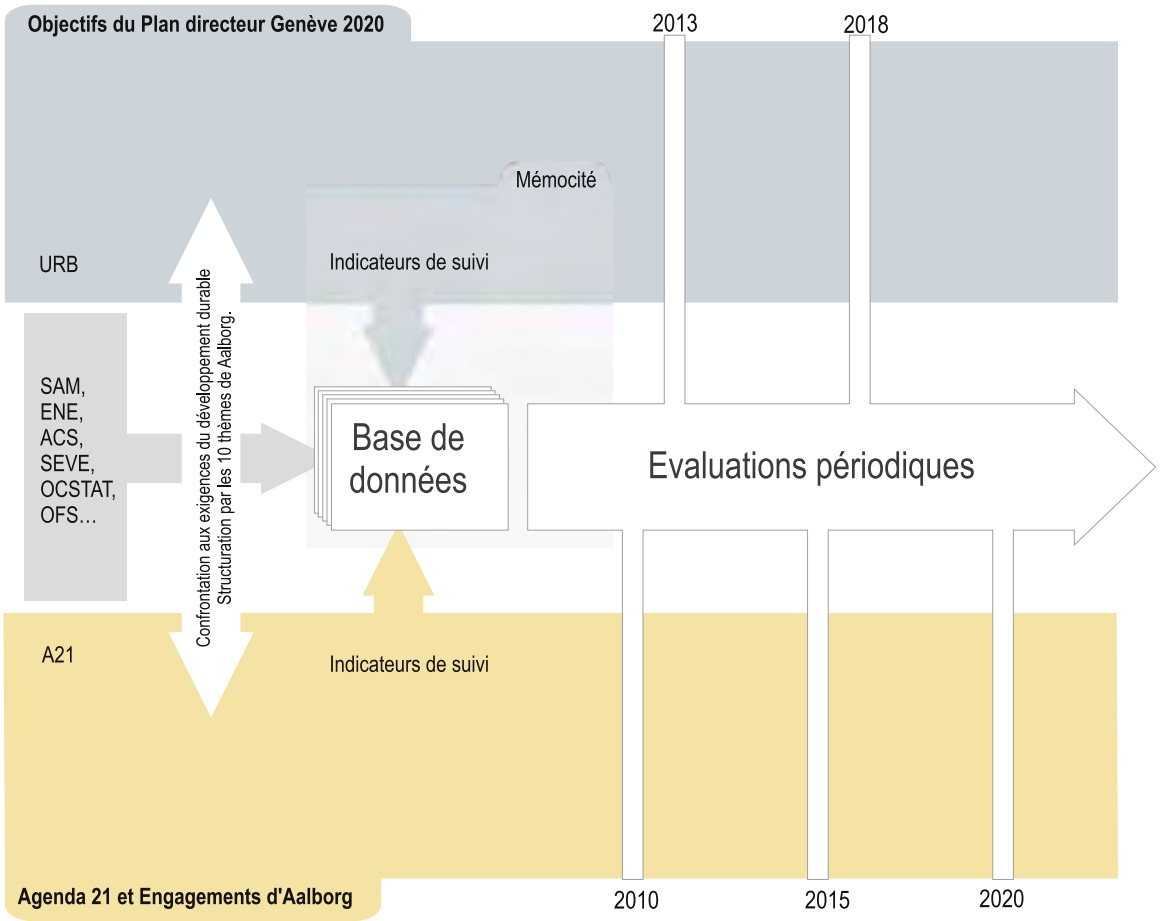


Fig. 53 : Méthode de monitoring du Plan directeur communal « Genève 2020 » - Source : service d'urbanisme

3.2 Programmes localisés

PL1 Jonction
PL2 Gare des Eaux-Vives Petite Boissiere
PL3 Praille - Acacias – Vernets
PL4 Montbrillant - Sécheron
PL5 Périmètre Aïre - Ain
PL6 Rade et Rives (Lac-Rhône et Arve)
PL7 Voie Verte d'agglomération
PL8 Extension piétonne Centre-Ville

3.3 Aménagement et cadre de vie

A1 Un urbanisme au service des habitants
A2 Concept directeur du mobilier urbain
A3 Plan Lumière
A4 Plan « Ville Propre »
A5 Mise à jour du plan directeur des chemins pour piétons
A6 Stationnement sur domaine privé ville (GIM)
A7 100% renouvelable en 2050
A8a Nature en ville et biodiversité
A8b Espaces verts
A9 Gestion des eaux
A10 Sites pollués
A11 Bruit, assainissement OPB
A12 Protection contre les risques majeurs
A13 Aspects chiffrés du développement
A14 Réseau et stationnement cyclable

3.4 Instruments et administration du territoire

IA1 Réseau routier
IA2 Collaboration intercommunale
IA3 Politique foncière
IA4 Modification du régime des zones et instruments d'urbanisme

JONCTION

Contexte

Quartier très urbain réunissant de nombreux projets. Les deux principaux sont le site des anciens terrains des SIG (Artamis « Carré Vert ») et la pointe de la Jonction. Ces deux projets représentent un potentiel de logements important (environ 500 logements).
Le site de la pointe de la Jonction a fait l'objet d'un concours Europan en 2007.
Le site d'Artamis « Carré Vert » fait l'objet d'une étude Etat-Ville pour son développement (concours envisagé).
Les prochains chantiers du TCOB et des anciens terrains des SIG vont transformer le quartier (dès 2009).
L'augmentation de la population à venir va entraîner des besoins en équipements de proximité, de quartier et en espaces publics.
Maîtrise foncière importante des collectivités publiques.

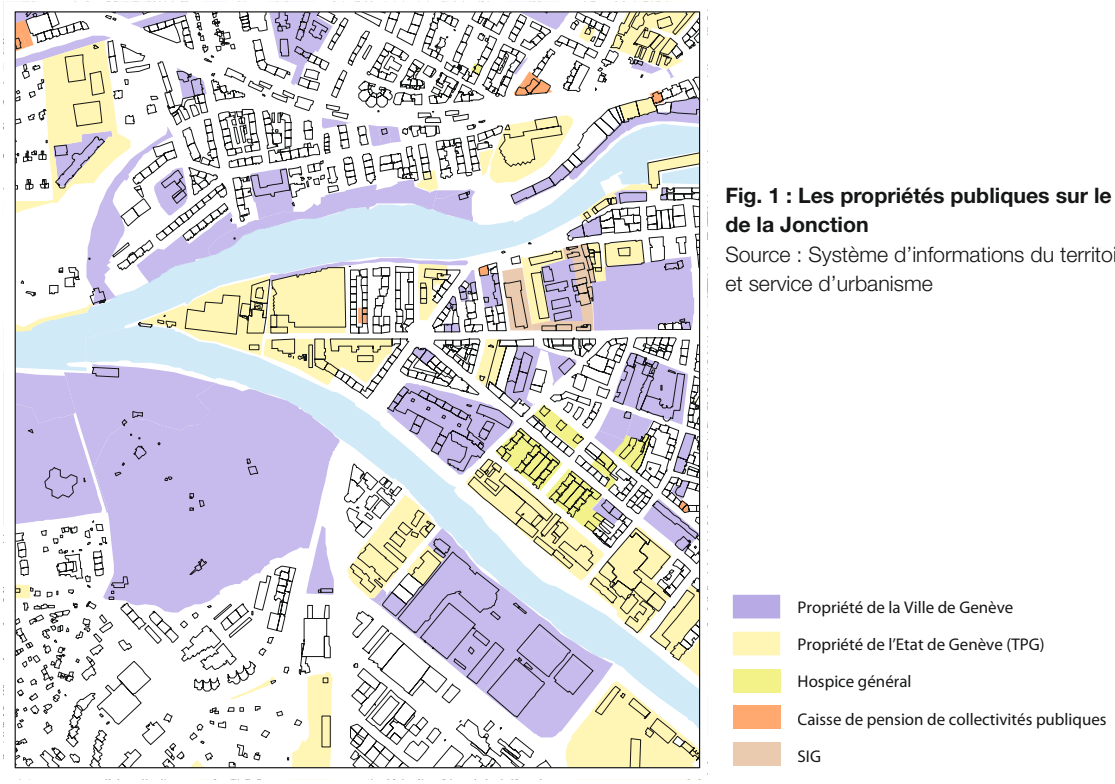


Fig. 1 : Les propriétés publiques sur le site de la Jonction
Source : Système d'informations du territoire genevois et service d'urbanisme

Objectifs

- ccoordonner les projets en cours ;
- réaliser des logements dans une optique de quartiers durables (impliquant la diversité des usagers et des activités), voire d'écoquartiers pour les sites de la pointe de la Jonction et d'Artamis « Carré Vert » ;
- gérer les mobilités (minimiser la génération de trafic individuel motorisé, encourager les mobilités douces) compte tenu des 500 logements à venir ;
- garantir la qualité des espaces publics et requalifier le rapport à l'eau dans un site paysager d'intérêt majeur ;
- poursuivre une politique active de mise à disposition des équipements publics communaux et intercommunaux correspondant aux besoins de la population. Un équipement culturel ou polyvalent pourrait voir le jour à la Pointe de la Jonction ;
- renforcer les espaces verts et proposer un réaménagement urbain de qualité aux espaces en mutation.

Moyens

- gestion coordonnée des places de stationnement entre l'offre existante en surface et en sous-sol ;
- mise en place d'une zone 30 sur l'ensemble du périmètre ;
- mise en place d'un programme de restriction du stationnement voitures et deux-roues motorisés pour les projets de la Pointe de la Jonction et d'Artamis « Carré Vert » (quartiers durables), en lien avec la Direction Générale de la mobilité ;
- élaborer les principes de requalification des espaces publics ;
- aménager le sentier des Saules et réaliser un espace de détente en lien avec le Rhône ;
- envisager la reconfiguration de la voirie entre le pont St-Georges et la Radio (Cf. étude rade et rives, quai Ernest-Ansermet) ;
- réaménager le parking de la Paroisse Sainte-Clotilde (concertation en cours) et celui de la Ville de Genève (étude en cours GIM) ;
- trouver un site de remplacement aux installations TPG pour la halle métallique et le centre de maintenance ;
- réaffecter l'ancienne usine Kugler et les terrains libérés par les TPG ; les réflexions quant au devenir de l'ancienne usine Kugler doivent se poursuivre parallèlement à celles du relogement des installations TPG ;
- réaliser le quartier durable de la Pointe de la Jonction selon le projet lauréat du concours Europan 9 ;
- mettre en place un concours d'urbanisme et d'architecture permettant de donner une image directrice de qualité au réaménagement du site d'Artamis « Carré Vert » afin de mieux définir les étapes de réalisation, le programme et la définition des espaces ;
- requalifier les espaces publics sur dalle de la Cité Jonction en relocalisant les places de stationnement dans d'autres parkings de la GIM (étude en cours GIM) ;
- réaménager l'avenue de la Jonction : boulevard urbain en lien avec les travaux du TCOB ;
- demander la mise en place d'un plan de mobilité d'entreprise à toute entreprise de plus de 200 employés, privée ou publique, s'installant sur le site.

Acteurs

a) Etat de Genève (entre autres DGAT, DGM, DomEau, DGNP
b) Partenaires para-publics (TPG, SIG, CAP, CIA, Coopératives d'habitation, etc.)
c) Gérance immobilière de la Ville - GIM

Liens

Fiches Plan directeur communal Genève 2020 :

- Fiche PL6 : Rade et rives
- Fiche A2 : Concept directeur du mobilier urbain
- Fiche A3 : Plan lumière
- Fiche A7 : Stratégie 100% renouvelable
- Fiche A11 : OPB
- Fiche A6 : Stationnement sur domaine privé Ville

Projet Europan et Artamis « Carré Vert »
Engagements d'Aalborg : PLANIFICATION ET CONCEPTION :

1. réutiliser et restaurer les zones abandonnées ou désavantagées.
2. éviter la prolifération urbaine, en obtenant des densités urbaines appropriées et en donnant la priorité aux friches industrielles sur les terrains situés hors milieu urbain.
3. mobilité améliorée, trafic individuel motorisé limité

0 m 100 200 300 400

1 : 10'000

juin 2008

0633_Zoom Jonction.ai - VM/MW - 26.06.2008 - vm/jca

Jonction - Artamis

VILLE DE GENÈVE



- Quartier central mixte à prédominance logement / développement
- Parc et espace d'agrément / projet / forêt
- Grand équipement / projet (localisation indicative)
- Front commercial
- Réseau routier principal
- Réseau d'espaces publics de quartier
- Place, esplanade
- Boulevard urbain, avenue
- Réseau TC structurant (tram, site propre)
- Accès à l'eau à aménager
- Voie verte, promenade / à créer
- Quai

GARE DES EAUX-VIVES PETITE BOISSIERE

Contexte

La future réalisation du CEVA et de la Gare des Eaux-Vives (en jaune) va profondément modifier le quartier et ses abords.
Les quartiers situés au sud-est de la gare des Eaux-Vives (périmètre rouge - Allières, Clos de Belmont, Petite Boissière, Amandolier) donnent des premiers signes de changement (augmentation des transactions immobilières). Ces secteurs présentent des densités faibles, une structure bâtie pavillonnaire, un parcellaire morcelé et principalement privé.
Plusieurs plans localisés de quartier sont adoptés, en cours d'adoption ou à l'étude.
Ces secteurs sont proches du centre-ville et desservis par des axes TP lourds (en bleu - tram 12, 16, 17).



Fig. 1 : Vue aérienne du site – Source : service d'urbanisme de la Ville de Genève

Objectifs

- promouvoir la densification de ces secteurs proches du centre dans le respect des principes du développement durable en diminuant le trafic pendulaire et l'étalement urbain ;
- créer une centralité forte autour de la future gare des Eaux-Vives : logements, commerces, espaces publics de qualité ;
- créer une interface multimodale majeure ;
- mettre en place un réseau performant de mobilités douces, assurer la perméabilité du secteur ;
- réaliser un équipement culturel d'agglomération (Nouvelle Comédie) ;
- garantir la mixité sociale du quartier en équilibrant le nombre d'emplois et de logements et en diversifiant les types de logements ;
- stimuler les activités commerciales (prolonger l'offre commerciale de l'hypercentre et favoriser le commerce de proximité) ;
- accentuer l'action publique dans le quartier, notamment par le biais d'une politique foncière plus active ;
- établir des cahiers des charges par secteur afin de définir les principales règles de développement.

Moyens

Gare des Eaux Vives

- poursuivre les efforts en vue de l'adoption et de la concrétisation du PDQ "Gare des Eaux-Vives" ;
- organiser un concours afin de garantir la qualité des espaces publics ;
- organiser un concours d'architecture pour l'équipement culturel prévu ;
- mettre en œuvre les procédures de modifications de zones et de PLQ nécessaires à la réalisation des projets liés à la Gare des Eaux-Vives.

Secteur Boissière – Allières - Rosemont

- établir un plan directeur de quartier indiquant le suivi foncier, les densités, les cessions au domaine public à prévoir (notamment le chemin de la Petite Boissière) ;
- assurer la non constructibilité de la parcelle du Cénacle (servitude au RF, MZ) ;
- renforcer le front commercial de la route de Chêne (activités au rez-de-chaussée).

Secteur Rosemont

- Introduire la mixité du secteur par le biais d'un plan d'aménagement (PLQ / MZ avec règlement de quartier) fixant les affectations, les types de logements et les cessions au domaine public à prévoir (notamment l'avenue de Rosemont).

Acteurs

a) Gare des Eaux- Vives :
- SOVAGEV (Etat de Genève, CFF Immobilier, Ville de Genève)
- DP CEVA

b) Secteur Allières – Boissière - Rosemont
- Propriétaires privés
- Etat de Genève (entre autres SEPA)
- Ville de Genève (entre autres UOF, SAM, ENE)

Liens

- Fiches Plan directeur communal Genève 2020 :
  Fiche PL7 : Voie Verte d'agglomération
  Fiche PL2: Gare des Eaux-Vives, Petite Boissière
  Fiche IA3 : Politique foncière

0 m 100 200 300 400

1 : 10'000

juin 2008

0633_Zoom EauxVives.ai - VM/MW - 26.06.2008 - vm/jca

Allières-Boissière-Rosemont

VILLE DE GENÈVE



- Quartier central mixte, prédominance logement
- Développement mixte, prédominance logement / pédominance activités
- Parc et espace d'agrément / projet / forêt
- Grand équipement / projet
- Front commercial
- Réseau routier principal
- Réseau d'espaces publics de quartier
- Place, esplanade
- Gare CEVA, pôle intermodal
- Réseau de TC structurant (tram, site propre)
- Boulevard urbain, avenue
- Voie verte, promenade / à créer

PRAILLE-ACACIAS-VERNETS

Contexte

Le projet de mutation de la zone d'activités Praille Acacias Vernets en un quartier urbain (extension du centre-ville) est inscrit dans le projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Trois communes (Carouge, Lancy et Genève) sont territorialement concernées. La Ville de Genève est également propriétaire de plusieurs terrains au bord de l'Arve.

L'établissement du masterplan Praille-Acacias-Vernets, (ci-après "PAV") et son adoption par le Conseil d'Etat en mai 2007 ont été menés par la FTI et les services de l'Etat, sans grande concertation avec les communes. La Ville de Genève soutient l'objectif général d'une mutation urbaine de ce secteur, mais a contesté notamment la programmation initialement prévue (rapport nettement insuffisant entre le nombre d'emplois et de logements) et estime insatisfaisante la stratégie générale portant sur la production d'espaces et d'équipements publics.

Depuis ces premières phases, il est prévu d'intégrer un représentant du Conseil administratif dans le Comité de pilotage du projet. L'établissement de plans localisés de quartier permettant d'exercer un contrôle sur le développement du futur quartier, ainsi que la perception de la taxe d'équipement sont également prévus (selon les données du projet de modification des limites de zones MZ 29'668 et de son exposé des motifs). Ces éléments peuvent être considérés comme une évolution par rapport aux demandes de la Ville de Genève.

Il reste toutefois encore plusieurs points importants à régler pour assurer des bases solides et pertinentes au développement du secteur. La Ville de Genève souhaite poursuivre le dialogue avec tous les acteurs afin d'arriver à des solutions satisfaisantes pour tous. Les préoccupations de la Ville de Genève portent notamment sur :

- la définition de lignes programmatiques globales et pérennes permettant d'arrêter un ensemble d'objectifs en matière de logement, d'espace public et d'équipent, en préalable au montage de processus de planification locaux ;
- la possibilité de réaliser des LUP, la MZ 29'668 n'ayant pas prévu l'application de la loi sur la construction de logements d'utilité publique dans le secteur du PAV ; dès lors, d'autres dispositifs devront être mis en place pour assurer la réalisation de logements sociaux ;
- la perception de la taxe d'équipement, nécessaire à la réalisation d'une maille viaire urbaine, alors que le secteur pourrait être considéré comme « équipé » du point de vue légal ;
- la mise à disposition de terrains nécessaires à la réalisation des équipements publics ;
- l'affectation de la plus-value foncière résultant de l'augmentation des droits à bâtir ;
- la manière dont seront réglées les cessions au DP, la répartition des droits à bâtir, la perception de la taxe d'équipement et l'égalité de traitement dans le cas de projets autorisés sans PLQ, suite à un concours d'architecture ;
- la fixation du montant des DDP permettant à des activités socialement utiles d'être présentes sur le site ;
- l'absence jusqu'à présent de processus de concertation avec les habitants et les occupants actuels du site.

Objectifs

- assurer des bases solides, pertinentes et durables pour le développement du secteur ;
- tendre vers un équilibre logements / emplois ;
- favoriser la construction de logements et de logements sociaux ;
- disposer des terrains nécessaires à la réalisation des équipements de proximité, en parallèle au développement du quartier ;
- tirer parti du projet pour compléter les dispositifs d'urbanisme avec des instruments mieux adaptés aux situations de mutation urbaine ;
- contribuer à réaliser un quartier exemplaire par la qualité de ses espaces publics, la diversité des logements, la mixité sociale et fonctionnelle et la performance environnementale (mobilité, énergie) ;
- mettre en valeur l'Arve et les terrains riverains comme espace public majeur ;
- intégrer, dans la mesure du possible, la remise à ciel ouvert même partielle du tracé de l'Aire, dans la conception du nouveau quartier (voir aussi fiche A9).

Moyens

- Participation active au Comité de pilotage PAV afin d'orienter le développement du quartier vers la satisfaction des besoins de la population ;
- collaboration étroite avec les villes de Carouge et de Lancy ;
- participation à la conception et à la mise en oeuvre d'un plan fixant l'armature des espaces publics et des réseaux de mobilités ;
- contribution à l'élaboration de nouveaux instruments légaux permettant de gérer le processus de renouvellement urbain (PDQ, PLQ, PUS, conventions, charte, etc.) ;
- usage du droit d'initiative communal en vue de l'application de la loi sur les LUP dans le secteur PAV ou de tout autre dispositif assurant la réalisation de logements sociaux ;
- perception de la taxe d'équipement, malgré le fait que le terrain soit déjà « équipé » ;
- affectation de la plus-value foncière au financement des espaces publics en lien avec les privés ;
- recherche de possibilités de relocalisation de certains équipements situés au bord de l'Arve afin de dégager des espaces publics riverains ;
- soutien aux autorités cantonale et fédérale afin de libérer les terrains occupés par l'arsenal et la caserne des Vernets et les affecter à un usage civil et public (p.ex. Université, M-202) ;
- mise en œuvre de mesures favorisant les mobilités douces et les transports publics (réseau piétons-vélos maillé, politique de stationnement, zone 30, plans de mobilité d'entreprise, etc.) ;
- réservation des rez-de-chaussée à des activités de commerces et services afin de garantir l'animation de la route des Acacias ;
- constitution d'un réseau viaire à l'échelle urbaine ;
- requalification de la route des Jeunes et de la contre-route en tant qu'avenue urbaine d'entrée de ville ;
- collaboration avec l'Etat et les villes de Carouge et Lancy en vue de la réalisation d'un équipement culturel d'agglomération ;
- soutien actif aux démarches de concertation avec la population et les occupants actuels du site ;

Acteurs

a) Communes : Ville de Carouge, Ville de Lancy
b) Services cantonaux : DGAT, DCTI, FTI
c) Service municipaux - Ville de Genève : entre autres SAM, SU, UOF

Liens

- Fiches Plan directeur communal Genève 2020 :
  - Fiche PL6 : Rade et rives
  - Fiche 32 : Politique foncière
- Motions du Conseil municipal :
  - M-202: « Armée XX1 : quelles conséquences pour la Ville de Genève »
  - M-771: « Praille-Acacias-Vernets : à quand notre tour »
- Engagements d'Aalborg : PLANIFICATION ET CONCEPTION :
  1. réutiliser et restaurer les zones abandonnées ou désavantagées.
  2. donner la priorité aux friches industrielles par rapport aux terrains situés hors milieu urbain.



Fig. 1 : 3 vues aériennes du site – Source :Live_maps.com

0 m 100 200 300 400

1 : 10'000

juin 2008

0633_Zoom PAV.ai - VM/MW - 26.06.2008 - vm/jca

Praille-Acacias-Vernets

VILLE DE GENÈVE



- Quartier central mixte, dominance logement / dominance activités
- Développement mixte, dominance logement / dominance activités
- Réseau d'espaces d'agrément / projet (tracé indicatif) / forêt
- Grand équipement / projet
- Réserve pour équipements (localisation indicative)
- Front commercial
- Réseau routier principal
- Réseau d'espaces publics de quartier
- Place, esplanade
- Passerelle à créer
- Gare CEVA, pôle intermodal
- Réserau de TC structurant (tram, site propre)
- Boulevard urbain, avenue
- Voie verte, promenade / tronçon à aménager

MONTBRILLANT - SECHERON

Contexte

Le coeur de l'agglomération franco-valdo-genevoise est bloqué: il reste beaucoup à faire pour valoriser ce pôle unique, sans équivalent par ses potentialités en plein centre. Une opportunité de renouvellement du site, mais aussi d'une clé de la structure urbaine de Genève. La vision d'avenir coordonnée, nécessaire pour dépasser les incertitudes et débloquer les potentialités de développement à proximité de la gare, reste à élaborer.

Un site stratégique majeur. En plein centre-ville, à proximité de la gare centrale de l'agglomération, et du secteur OI / Sécheron. L'ensemble du périmètre entre Cornavin et Sécheron est desservi par deux haltes CEVA.

Mais **enclavé et déstructurant**. Coupures locales des continuités piétonnes aux abords de la Gare, accessibilité réduite. Pas de liaison piétonne au niveau du Passage des Alpes. Liaison gare / Montbrillant sur un parcours captif peu connecté au tissu environnant. A plus grande échelle, coupure urbaine majeure par le faisceau ferroviaire, disqualifiante pour la Rive Droite.



Fig. 1 : Vue aérienne du site – Source : service d'urbanisme

Juxtaposition de **potentiels sous utilisés** et difficiles à valoriser. Le Centre de tri postal a partiellement perdu son affectation initiale, le site de l'entreprise Vedia se définit comme implantation périurbaine. Côté Servette, les parcelles libérées par le passage du tram disposent d'une configuration difficile à valoriser. Faute de perspectives, le secteur est réduit au statut d'une friche, alors que ce lieu central de l'agglomération devrait être le plus utilisé.

Objectifs

- renouvellement urbain à grande échelle ; mise en valeur du site de la gare, extension du centre-ville au nord de la gare (commerces activités), équilibre rive droite rive gauche, réalisation de bâtiments emblématiques ;
- renforcer le lien entre le centre-ville et le secteur des organisations internationales, synergies avec le projet de maison de la Paix ;
- installer un équipement culturel d'importance régionale ;
- associer développement construit et performance de l'intermodalité (mobilités douces et transport public). Créer des places de travail et de loisirs privilégiant l'usage des mobilités douces ; réduire la proportion de places de parkings d'au moins 30% par rapport au nombre de places existantes sur le site ;
- équilibrer habitat et emplois. Dégager une part d'au moins 50% de logements sur les potentialités de l'opération, dont une part d'au moins 30% de logements sociaux ;
- requalifier en profondeur les réseaux de mobilité douce et les espaces publics ; désenclaver la gare et son prolongement jusqu'à Sécheron en créant des passerelles piétonnes et cyclables, des dispositifs d'accès verticaux pour les vélos et les piétons ; créer une nouvelle synergie entre l'offre en activité urbaine des Pâquis et l'offre en espaces verts du secteur Vermont-Beaulieu ;
- articuler à grande échelle le réseau des pénétrantes vertes et les espaces urbains du centre-ville. Créer une continuité piétonne largement dimensionnée entre la gare Cornavin et le Jardin Botanique ; créer un débouché urbain à la pénétrante de verdure rive droite, et au parcours planifié le long des voies ferrées entre Saint-Jean

et Cornavin, à proximité d'une future aire piétonne du centre-ville ;

- installer un éventail d'affectations, alliant les qualités métropolitaines du site et l'intérêt local des quartiers voisins. Préserver dans les nouvelles surfaces à construire une part de locaux financièrement accessibles pour l'installation d'activités culturelles, sociales et sportives.

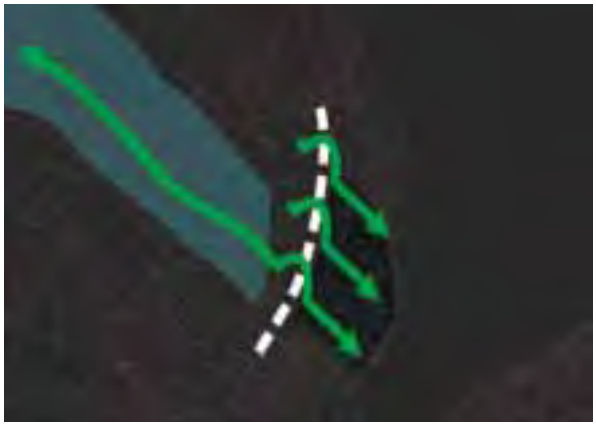


Fig. 2 : Schéma illustrant le franchissement du faisceau ferroviaire – Source : service d'urbanisme

Moyens

Utiliser les dynamiques de projet en cours, planifiés ou prévus : mise en place du réseau CEVA, Gare Cornavin et projets infrastructurels des CFF, Montbrillant (PTT, projets abandonnés d'installation du siège de l'OMC, îlot Pépinière, Sécheron (Foyer, P+R), Maison de la Paix et logements pour étudiants à Sécheron, îlot 5/7.

Action foncière / partenariats

- utilisation stratégique des ressources foncières de la Ville ; échanges de terrains, mise à profit des opportunités de liaison entre la rue de Lausanne et le secteur Montbrillant offertes par les parcelles de la Ville le long de la rue de Lausanne ; mise en place de mécanismes d'échange avec les principaux opérateurs fonciers du périmètre ;
- associer les mécanismes de valorisation foncière avec les ambitions sociales ou environnementales de l'opération ; équilibre d'objectifs avec les partenaires engagés (contrats) : dégager du potentiel supplémentaire en échange d'une attitude convergente avec les objectifs VGE.

Fonds d'agglomération : dégager une part de financement des infrastructures prévues en utilisant le Fonds d'infrastructure fédéral.

Planification : la Ville propose de prendre en charge le pilotage d'une démarche partenariale visant à :

- élaborer une vision partagée de l'avenir du secteur, assurant à chaque partenaire les moyens de concrétiser des objectifs d'intérêt d'agglomération ;
- établir un scénario de développement mettant en cohérence les horizons de réalisation souhaités par les divers partenaires ;
- monter une structure de projet ad hoc capable d'organiser et de gérer le processus au fil du temps ;
- demander la mise en place d'un plan de mobilité d'entreprise pour toute entreprise de plus de 200 employés s'implantant sur le site.

Acteurs

a) Acteurs privés : Poste (propriétaire foncier) ; CFF (propriétaire foncier et gestionnaire d'infrastructures)
b) Services cantonaux : entre autres DGM
c) Services municipaux : entre autres UOF, SAM, SU

Liens

- Chapitre 1 : priorités 1, 2 et 3, etc
- Fiches Plan directeur communal Genève 2020 :
  Fiche IA3 : Politique foncière
  Fiche A14 : Réseau et stationnement cyclable
  Fiche PL8 : Extension piétonne du centre-ville
- Engagements d'Aalborg : PLANIFICATION ET CONCEPTION :

1. réutiliser et restaurer les zones abandonnées ou désavantagées.
2. donner la priorité aux friches industrielles par rapport aux terrains situés hors milieu urbain.

0 m 100 200 300 400

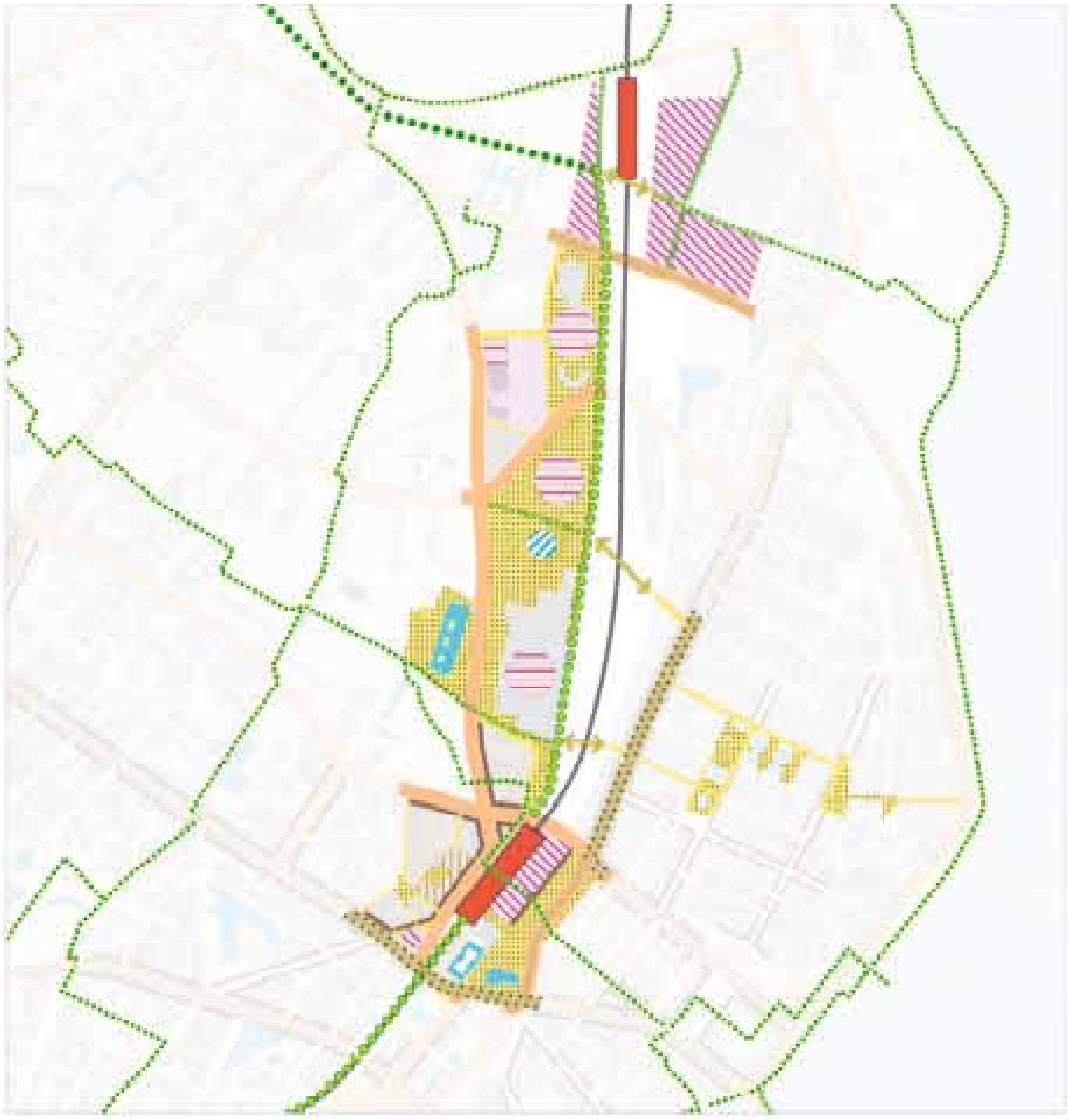
1 : 10'000

juin 2008

Pépinière-Cornavin-Montbrillant

VILLE DE GENÈVE

0633_Zoom Mont.ai - VM/MW - 26.06.2008 - vm/jca



- Quartier central mixte, dominance logement / dominance activités
- Développement mixte / dominance logement / dominance activités
- Parc et espace d'agrément
- Grand équipement
- Réserve pour équipements (localisation indicative)
- Front commercial
- Réseau routier principal
- Réseau d'espaces publics de quartier
- Place, esplanade
- Passerelle à créer
- Gare CEVA, pôle intermodal
- Réserau TC structurant (tram, site propre)
- Boulevard urbain, avenue
- Voie verte, promenade / tronçon à aménager

PERIMETRE AIRE-AIN

Contexte

Dans le cadre de l'établissement d'un projet de plan de site sur les cités-jardins d'Aïre et de Nouvel-Aïre (dont la première version a été refusée par le Conseil municipal de la Ville de Genève en date du 10 avril 2006), il a été décidé en avril 2008 d'évaluer le potentiel de développement des secteurs voisins, susceptibles d'être densifiés pour recevoir principalement de nouveaux logements.
Le périmètre d'intervention couvre le territoire des communes de Genève et de Vernier.

Objectifs

L'étude repose sur la volonté de développer un « projet-modèle » intercommunal pour un développement durable du milieu bâti, faisant ainsi écho à la motion M-1783 déposé au Grand Conseil et visant la création d'un écoquartier. Les principaux objectifs sont :

- définition de potentiels différenciés de densification du bâti pour la création de logements, sur les propriétés de la Fondation HBM Emile Dupont par démolitions-reconstructions d'ensembles de logements économiques des années soixante ;
- définition de potentiels différenciés de densification du bâti pour la création de logements sur des terrains propriétés de la commune de Vernier ;
- promotion de la mixité fonctionnelle, sociale et culturelle ;
- élaboration d'un plan de mobilité pour le quartier intégrant la réalisation de nouvelles infrastructures telles qu'une halte RER à la hauteur du quartier de Châtelaine ainsi que la Voie Verte d'agglomération qui garantira une liaison pour les mobilités douces sur une grande échelle de territoire ;

Moyens

- Mise en place d'une démarche participative en lien avec le Forum de Saint-Jean ;
- coordonner les études avec celles envisagées sur le territoire de Vernier ;
- établissement d'une image directrice favorisant la création d'un quartier à haute valeur environnementale, dont les principes seront appliqués aux futurs plans d'affectations ainsi qu'aux constructions, notamment dans le cadre de l'instruction des requêtes y relatives ;
- élaboration d'un plan d'actions privilégiant si nécessaire les permutations foncières et d'affectations pour optimiser les réalisations futures dans le respect des principes susmentionnés.

Acteurs

a) Services cantonaux : DCTI (pilote – SMS), DT (DGAT)
b) Services municipaux : Département des constructions et de l'aménagement de la Ville de Genève
c) Autres communes : Dicastère de l'aménagement et du patrimoine de la Commune de Vernier
d) Fondation HBM Emile Dupont
e) Le Forum Saint-Jean
f) SCHG (société coopérative d'habitation genevoise).

Liens

- Chapitre 1 : priorité 3, 5 et 6
- Fiches Plan directeur communal Genève 2020 :
  - Fiche PL7 : Voie Verte d'agglomération
  - Fiche A11 : Assainissement du bruit routier OPB
  - Fiche A14 : Réseau et stationnement cyclable
  - Fiche IA2 : Coopération intercommunale
- Motion du Conseil Municipal :
  - M 213: "Pour un projet d'aménagement concerté dans les quartiers des Charmilles, de Châtelaine et de la Concorde"
  - M 1463: "Pour une proposition de déclassement des abords de la route de l'Ain à Châtelaine"
  - M 1783: "Un Eco-quartier à la Concorde: favorisons une expérience innovatrice de logements à haute qualité environnementale intégrant un processus participatif de quartier"

Périmètre de l'étude

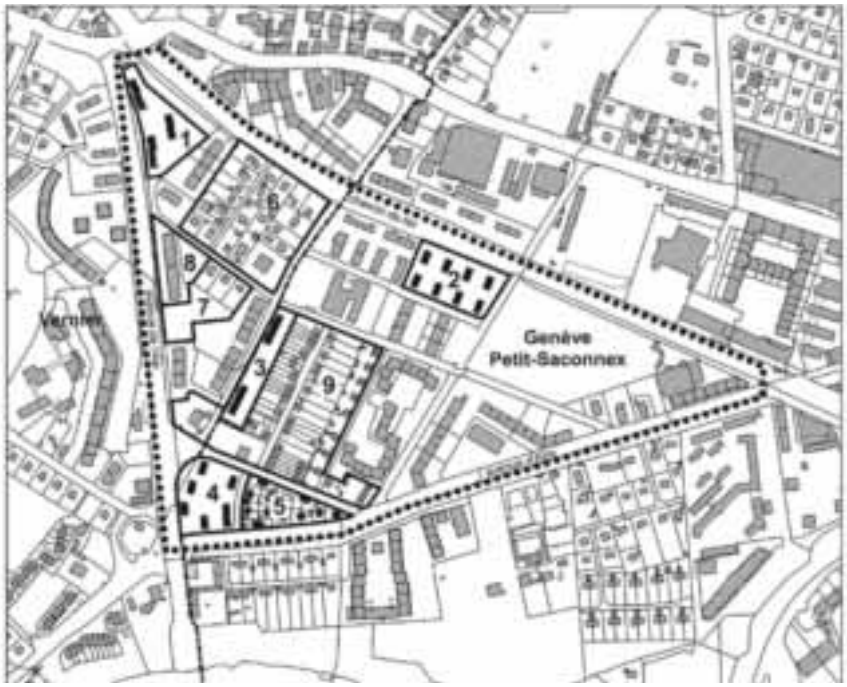


Fig. 1 : Triangle défini par l'avenue d'Aïre au sud, l'avenue de l'Ain à l'ouest et le chemin de fer au nord. L'ensemble du périmètre se situe en zone de développement 3 – Source : office du patrimoine et des sites, Etat de Genève

SECTEURS D'INTERVENTION :
1. Ensemble Simonet (RLE 45) rue Jean-Simonet Vernier
2. Groupe Familia «Sports» (RLE 22) ch. des Sports-Ouches Genève - Petit-Saconnex
3. Ensemble Voltelene (RLE 43) av. Henri-Golay Genève - Petit-Saconnex
4. Groupe Familia « Aïre » (RLE 31) av. Henri-Bordier Genève - Petit-Saconnex
5. Cité-jardin Nouvel-Aïre (étape 3) av. d'Aïre - Concorde Genève - Petit-Saconnex
6. PLQ n°29461 + maisons au NO du ch. du Croissant Vernier
7. PLQ n°29247 + parc. n°3706 rue J.-Simonet-Aïre Vernier
8. Croissant d'Argent (RLE 46) rue Jean-Simonet Vernier
9. Cité-jardin d'Aïre (projet plan de site) Genève - Petit-Saconnex

0 m 100 200 300 400 500

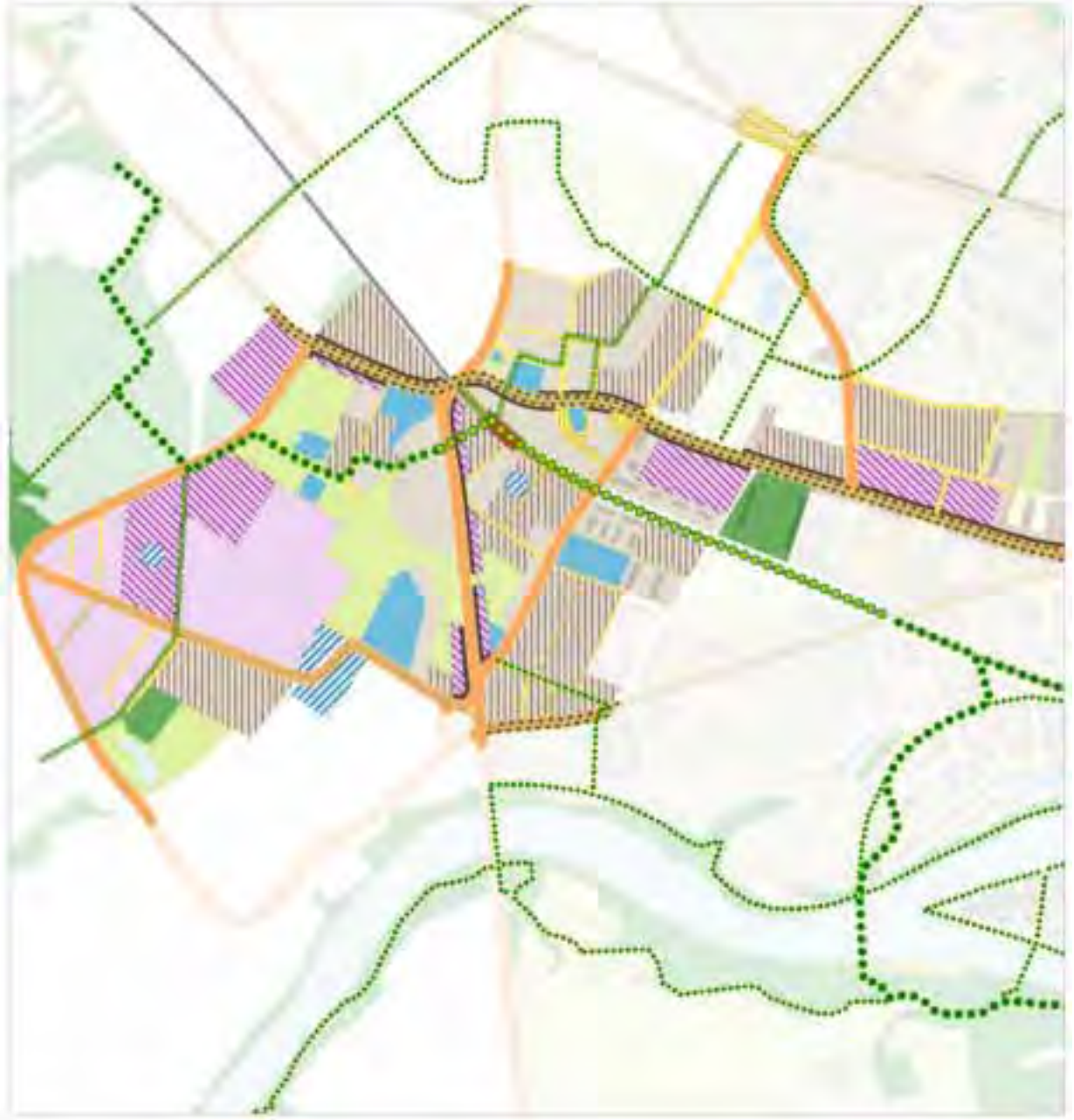
1 : 12'000

juin 2008

Avenue d'Aïre-avenue de l'Ain

VILLE DE GENÈVE

0633_Zoom Aire.ai - VM/MW - 25.06.2008 - vm/jca



- Quartier central mixte, prédominance logement / prédominance activité
- Développement mixte, pédominance logement / prédominance activités
- Parc et espace d'agrément / projet / forêt
- Grands équipements / projets
- Réserve pour équipements (localisation indicative)
- Front commercial
- Réseau routier principal
- Réseau d'espaces publics de quartier
- Place, esplanade
- Gare CEVA, pôle intermodal
- Réseau de TC structurant (tram, site propre)
- Boulevard urbain, avenue
- Voie verte, promenade / tronçon à aménager

RADE ET RIVES (LAC-RHÔNE ET ARVE)

Contexte

Le mandat «Valorisation et préservation des rives du Lac, du Rhône et de l'Arve » a consisté à répertorier les éléments permettant de contribuer à la réflexion globale sur l'ensemble des sites fluviaux et lacustres, entamée il y a quelques années. Cette démarche a conduit à formuler les objectifs généraux cités ci-dessous et à identifier les multiples acteurs opérant sur l'espace public.

- 2 plages aménagées: les Bains des Pâquis et Baby-plage.
- Diversité des sites représentant autant de potentiels touristiques, naturels et de qualité de vie des habitants inexplorés.
- Présence des cordons boisés et de sites naturels encore préservés en contraste avec les rives construites du milieu urbain dense.

Objectifs

- valoriser l'espace public le long des rives en renforçant la relation avec l'eau ;
- explorer les relations existantes entre la ville et l'eau et mettre en évidence les potentialités que ces liens représentent en termes d'aménagement et de valorisation de l'espace public ;
- améliorer et diversifier l'attractivité touristique ;
- accroître les relations entre les rives et les quartiers environnants ;
- passer d'une vision utilitaire des rives et quais (parkings, containers de déchets, dépôts divers, etc.) à celle d'un espace urbain majeur au service de la nature, de la promenade et de la détente ;
- rassembler les différents acteurs autour d'une vision commune intégrant les aspects environnementaux et les besoins de la population.

Moyens

- développement d'activités de loisirs en lien avec l'eau (Beach-volley, toboggan aquatique…) ;
- réaliser de nouveaux accès à l'eau pour la détente : plages, pontons, emmarchements (rives gauche et droite de la rade ainsi que le long du Rhône) ;
- interdire la circulation automobile sur les quais marchands des Pâquis et des Eaux-Vives ;
- aménager le pont du mont-blanc pour les mobilités douces afin de mettre en place le "U" cyclable autour de la rade ;
- élaborer un cahier des charges pour la réalisation du projet "Rive Bleue" inclu dans le masterplan "PAV" en coordination avec les services de l'Etat ;
- assurer la liaison entre les quartiers de part et d'autre de l'Arve : rénover la passerelle de l'Ecole de Médecine et construire la passerelle Alice-Bailly ;
- évaluer la pertinence et le coût de la remise à ciel ouvert de l'Aire ;
- revoir l'organisation du quai Ernest Ansermet entre le Pont Saint-Georges et la passerelle de l'Ecole de Médecine en faveur des piétons et des cyclistes (diminuer la largeur de la voie de circulation) ;
- élaborer un schéma directeur « Plan vert bleu » ;
- achever les projets prévus par l'étude "Au fil du Rhône" ;

Acteurs

a) Services cantonaux : entre autres DomEau, DGNP, DGPAV
b) Communes voisines : Carouge, Lancy, Veyrier et Vernier
c) Fondation des terrains industriels (FTI) pour la relation avec les projets "PAV"
d) Services municipaux de la Ville de Genève : entre autres SAM, SEVE, SU
e) Associations d'usagers

Liens

- Chapitre 2.2 : Mobilité : Encourager la mobilité douce
- Fiches Plan directeur communal Genève 2020 :
  - Fiche PL7 : Voie Verte d'agglomération
  - Fiche PL2 : Gare des Eaux-Vives, Petite Boissière
  - Fiche PL3 : Praille - Acacias - Vernets
  - Fiche PL1 : Jonction
  - Fiche A2 : Concept directeur du mobilier urbain
  - Fiche A3 : Plan Lumière
  - Fiche A8 : Biodiversité et nature en ville
  - Fiche A9 : Gestion de l'eau
  - Fiche A11 : Assainissement du bruit routier OPB
  - Fiche A14 : Réseau et stationnement cyclable
- Plan de site de la rade
- Loi sur l'eau L2, art 5 : Révision des cartes des zones inconstructibles au bord des nants, des rivières et du Lac.

VOIE VERTE D'AGGLOMERATION

PL7

Contexte

La Ville de Genève a eu peu l'occasion de créer des grands parcs comme ceux qu'elle a hérité des XVIIIe et XIXe siècles. Néanmoins, le projet de la Voie Verte d'agglomération est l'opportunité de concevoir un grand parc linéaire accueillant un axe de mobilités douces continu en site propre et reliant plusieurs lieux d'intensité urbaine.

Située dans le prolongement de la voie verte « CEVA » (aménagement de surface de la tranchée couverte de la liaison ferroviaire reliant la gare d'Annemasse à la gare des Eaux-Vives, réservée aux mobilités douces), la Voie Verte d'agglomération s'étend d'est en ouest depuis Annemasse jusqu'à Saint-Genis-Pouilly dans l'Ain, en passant par les communes de Prevessin-Moëns, Satigny, Meyrin, Vernier, Carouge et Genève, Cologny, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Thônex, Ambilly.
La Voie Verte d'agglomération consolide un itinéraire de mobilité douce partiellement existant avec le souci d'unité, de lisibilité, de continuité et de sécurité sur une longueur de 22km environ. Il constitue un espace public majeur et permet l'articulation entre échelle de l'agglomération, l'échelle de la ville et l'échelle des quartiers.



Fig. 1 : Schéma de la Voie Verte d'agglomération (tracé en vert, indicatif hors Ville de Genève), les frontières communales (tracé en jaune), les frontières cantonales (tracé en rouge) – Source : service d'urbanisme de la Ville de Genève

La Voie Verte d'agglomération ne peut se résumer au seul souhait d'un itinéraire de mobilité douce en site propre reliant deux centralités régionales. Son tracé vise à intégrer des enjeux patrimoniaux, écologiques et sociaux et à s'ancrer de manière fine et pérenne dans le territoire. Une attention particulière sera portée au traitement de l'épaisseur du tracé, à son accessibilité, ses accroches dans les réseaux existants et son insertion dans le territoire.

Le tracé qui concerne la ville de Genève débute sur le plateau de la gare des Eaux-Vives et se prolonge jusqu'à la future halte Châtelaine située à Vernier.
Elle s'insère dans un réseau d'itinéraires de mobilité douce existants comme par exemple les promenades du plan piéton, les parcours le long de l'Arve et à travers les parcs.

Objectifs

- **encourager la mobilité douce** ; la Voie Verte d'agglomération est une infrastructure de mobilité douce offrant un itinéraire **continu, sûr et lisible** ;
- **relier les pôles de transports publics : une alternative aux transports individuels motorisés**
- **déplacer la pression touristique et de loisir des sites prisés telle que la Rade et faire découvrir de nouveaux lieux** ; la diversité des quartiers traversés, ainsi que l'attrait des paysages perçus le long de ce parcours sont l'occasion de développer une approche touristique et de loisir ; la Voie Verte d'agglomération doit offrir aux habitants et aux visiteurs une structure attrayante, lisible et sécurisée.
- **relier les centralités et articuler la ville-centre avec l'agglomération** ; compléter le réseau existant des itinéraires mobilité douce ; relier des équipements avec les gares RER ; inscrire de manière durable le tracé à travers le territoire et tirer parti de la diversité des paysages traversés ;
- **intégrer les enjeux écologiques** : biodiversité, corridor écologique, perméabilité des sols ;
- **contribuer au maillage vert-bleu** : la Voie Verte d'agglomération est une composante du maillage vert à l'échelle de l'agglomération et doit contribuer à la continuité des espaces ouverts ;
- **améliorer le cadre de vie** : la Voie Verte d'agglomération est « la place publique » de l'agglomération ; son emprise n'est pas réduite à la bande de circulation et présentera des élargissements pouvant accueillir des usages multiples dédiés aux loisirs, aux manifestations culturelles et au tourisme ;
- **valoriser le paysage du bassin genevois** : la Voie Verte d'agglomération est l'occasion de mettre en scène les paysages ;
- **créer un projet didactique** : sensibiliser les usagers et les habitants aux enjeux du patrimoine naturel et bâti, de l'écologie et aux bienfaits de la mobilité douce.

Moyens

- **définir et arrêter avec les communes concernées et le canton le tracé définitif ;**
- **identifier et budgétiser les obstacles qui feront l'objet de projets spécifiques pour assurer la continuité, la largeur suffisante du tracé et l'accessibilité aux personnes en situation de mobilité réduites.**



Fig. 2 : Carte des obstacles identifiés – Source : service d'urbanisme

Carte des obstacles identifiés nécessitant:

1. Le remaniement foncier : réservations de terrains ou servitudes de passage à inscrire pour assurer une largeur suffisante sur l'ensemble du tracé.
2. La construction d'ouvrage d'art : passages sous voie par exemple.
3. D'adapter la pente du terrain à la mobilité douce.
4. De sécuriser et d'aménager le franchissement d'un axe routier.



Fig. 3 : Illustrations de quelques obstacles relevés, Passage sous le pont de Saint-Georges, Carrefour du Pont des Acacias, Vers le Chemin des vergers – Source : service d'urbanisme

- assurer un co-financement du projet par les communes concernées, et par la Confédération (Fonds d'infrastructure de l'agglomération) ;
- établir un calendrier et coordonner la mise en oeuvre des séquences opérationnelles avec le projet de la voie verte CEVA, les gares Champel - Hôpital et Eaux-Vives de la ligne CEVA et le projet « Rive Bleue » du secteur Praille-Acacias-Vernets.
- intégrer les projets connexes à la Voie Verte d'agglomération: CEVA, PAV, PACA (plans concertés d'agglomération) etc. ;
- établir une charte d'aménagement intercommunale pour la Voie Verte d'agglomération (végétation, mobilier, luminaires, revêtement de sol,…) ;
- mettre en place une structure d'entretien et de gestion intercommunale pour l'ensemble du tracé (maintenance, arrosage, déneigement,…).

Acteurs

a) Le groupe de conduite et de suivi de projet de la Voie Verte d'agglomération est composé de représentants du Projet d'Agglomération, de la DGM et du Service d'urbanisme de la Ville de Genève. Leur principale mission sera de construire avec les communes concernées une vision commune du projet de Voie Verte d'agglomération et de finaliser avec elles l'étude de faisabilité et l'avant projet de l'ensemble du tracé.
b) En interne Ville de Genève les acteurs concernés sont : SAM, SU, UOF, SEVE, VOIRIE et GCI.
c) Services cantonaux : entre autres DGM, DGNP, DGPAV.
d) Les communes concernées : en Suisse Meyrin / Satigny / Vernier / Carouge / Chêne-Bougeries / Chêne-Bourg / Thônex / et en France Saint-Genis Pouilly / Prevessin-Moëns / Ambilly / Annemasse.
e) La Confédération.

Liens

- Chapitre 2.2 mobilité : encourager la mobilité douce
- Fiches Plan directeur communal Genève 2020 :
  - Fiche PL6 : Rade et Rives
  - Fiche PL2: Gare des Eaux-Vives, Petite Boissière
  - Fiche PL3: Praille - Acacias - Vernets
  - Fiche A3 : Plan lumière
  - Fiche A5 : Mise à jour du plan directeur des chemins pour piétons
  - Fiche A8a : Nature en ville et biodiversité
  - Fiche A9 : Gestion de l'eau
- Agenda 21 cantonal : action 16 : « voies vertes et biodiversité »

Plan, carte



Fig. 5 : Carte illustrant la Voie Verte d'agglomération, avec les promenades du plan piéton (Jaune), les espaces verts (Vert) et les secteurs qui font l' objet de projet de requalification (Rouge) – Source : service d'urbanisme

EXTENSION PIETONNE CENTRE-VILLE

Contexte

Depuis 1995, la Ville de Genève a développé un concept global destiné à revaloriser la marche en milieu urbain par un programme d'actions sur dix à quinze ans : le plan directeur des cheminements piétonniers. Un des principaux objectifs inscrit dans ce plan est l'extension de l'aire à priorité piétonne et transports publics du centre-ville. Il s'agit de mettre en œuvre une zone mixte piétons et transports publics, voire vélos. De plus, selon les besoins en accessibilité pour certains types d'activité, il sera nécessaire de prévoir l'accessibilité pour divers ayants droits.



Fig. 1 : Rue de la Fontaine où les piétons aiment flâner
Source : documentation photographique

Objectifs

- mise en œuvre de l'aire à priorité piétonne et transports publics du centre-ville telle que définie par le plan directeur des cheminements piétonniers (adopté par le Conseil d'Etat en 2004) et récupération d'espace au profit des piétons pour améliorer à la fois l'image de la ville, son attractivité et sa qualité de vie quotidienne ;
- développement d'axes à priorité piétonne rejoignant l'aire à priorité piétonne du centre-ville depuis la Voie Verte d'agglomération (voir chapitre 2.3d) ;
- favoriser le lien social en offrant, à tous les habitants de l'agglomération, un espace collectif attractif ;
- améliorer les vitesses commerciales des transports publics en redistribuant l'espace.

Moyens

- mise au point d'un projet global de piétonisation (rive gauche et droite) sur la base du schéma d'intention ci-joint ;
- mettre au point un schéma de déplacement plus restrictif des circulations individuelles motorisées ;
- étude sur le stationnement de surface et les conditions de suppression et relocalisation des places (voiture, deux-roues motorisés et vélos) ;
- renforcer les conditions d'accessibilité pour les mobilités douces, offrir du stationnement vélos sécurisé en suffisance ;
- étude ciblée sur la piétonisation de la rue Pierre-Fatio et du rond point de Rive pour permettre l'installation d'un marché permanent, vitrine de la production régionale ;
- installation d'un marché sur la rive droite (square Pradier – Chantepoulet) répondant à une attente des commerçants.

Acteurs

a) Commerçants, association de commerçants
b) Services cantonaux : Direction générale de la mobilité (DGM)
c) Services municipaux : SAM, SU, service du génie civil, service de la sécurité et de l'espace public.

Liens

Chapitre 1 : priorités 5 et Chapitre 2.2 : Stratégie de la mobilité

- Fiches Plan directeur communal Genève 2020 :
  Fiche A5 : Mise à jour du plan directeur des chemins pour piétons.
- Motion du Conseil municipal :
  M-789: « Sur les pavés de la Vieille-Ville (zone piétonne) »
  M-783: « Pour une véritable politique de rues piétonnes »
- Engagements d'Aalborg : MOBILITÉ AMÉLIORÉE, TRAFIC LIMITÉ
  1. favoriser des alternatives séduisantes accessibles à tous.
- Plan de mesures Opair,

Plan, carte

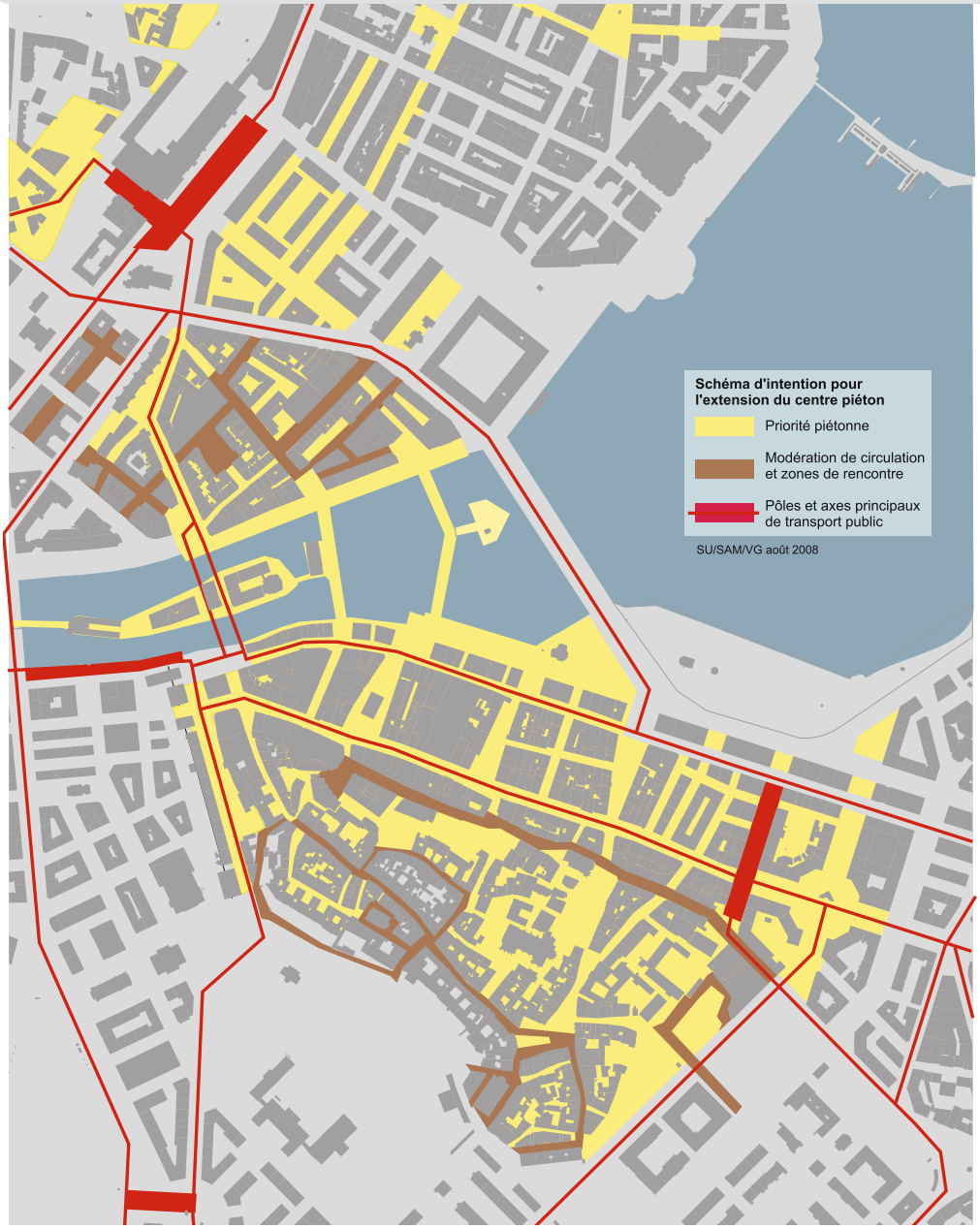


Fig. 2 : Carte illustrant les intentions d'extension du plateau piétonnier et transports publics – Source : service d'urbanisme

UN URBANISME AU SERVICE DES HABITANTS

Contexte

Plus qu'ailleurs, les habitants de la ville sont soumis à des pressions environnementales (trafic routier, pollutions). Les secteurs présentant de très fortes densités d'habitation ou d'usagers sont plus que d'autres vulnérables à la concentration d'éléments disqualifiants (par exemple pauvreté des espaces publics, végétation ou lieux de détente inexistants sur un grand périmètre, bâtiments peu entretenus) mais aussi au cumul d'incivilités de tous ordres : ordures, stationnement sauvage, tapages nocturnes, déprédations, trafics, graffitis, etc.). L'apparition de ce type de dérive, propre à la plupart des villes occidentales, n'est pas inexorable.

La régulation des situations urbaines difficiles est une mission collective, concernant les citoyens et les pouvoirs publics. Elle questionne au fond la société sur ses capacités de cohésion. L'aménagement du territoire ne suffit pas à garantir une cohésion sociale, mais peut en être un facilitateur, un partenaire dans des démarches plus collectives et ouvertes. Inversement, c'est sur le territoire que se manifestent le plus visiblement les stigmates d'éventuels troubles sociaux.

Objectifs

- stimuler les facteurs participant à la cohésion sociale des habitants de la ville, par des actions d'aménagement parmi d'autres moyens à conjuguer ;
- valoriser l'appropriation du territoire par ses habitants et renforcer le sentiment d'appartenance à un quartier, pilier indispensable de la cohésion sociale. Intensifier les actions sur les secteurs urbains dont la taille, la configuration ou la masse critique d'habitants est peu apte à une identification de « quartier » ;
- développer des réponses aux demandes des habitants exposés à une pression urbaine ou sociale. Améliorer la capacité de réaction des institutions face aux différentes formes d'atteintes et surtout à leur cumul sur un territoire donné ;
- impliquer les habitants dans les décisions concernant leur territoire de vie, stimuler les processus communautaires en organisant la construction de projets compatibles avec les capacités d'aménagement de la collectivité.

Moyens

- **réseaux d'acteurs** : renforcer la cohérence entre les différents acteurs du territoire des quartiers d'habitation, en développant les synergies horizontales entre Départements et entre services. Développer des synergies verticales, en mettant en valeur les compétences sociales du personnel de terrain (par exemple jardiniers, agents de voirie, concierges) en complémentarité avec les acteurs sociaux spécialisés ;

- **réseaux d'information** : développer, renforcer et partager des outils de diagnostic et de connaissance fine du territoire, pour orienter et cibler les actions de la collectivité.

- projet **Mémocité** : valoriser le capital de connaissances et d'informations de la Ville de Genève :
  - faire converger l'information accumulée dans les services ;
  - mobiliser les compétences internes pour la constitution de cartes, synthèses et éléments d'analyse ;
  - mettre en commun ces connaissances pour la construction de diagnostics partagés sur le territoire de la Ville, avec la perspective de diffuser plus largement les connaissances acquises.

- **observatoire des incivilités :**
  - Développement d'une pratique de diagnostic basée sur la récolte systématique de micro évènements susceptibles de révéler un dysfonctionnement local ;
  - développement d'un réseau d'acteurs intervenant dans différents aspects de la gestion sociale ou territoriale pour développer et mettre en œuvre rapidement des solutions aux problèmes diagnostiqués.

- **le « contrat de quartier »** comme modèle : La Ville de Genève souhaite développer de nouvelles expériences dans le sens des « contrats de quartiers » établis dans d'autres villes d'Europe (Bruxelles par exemple, sur des thématiques de revitalisation urbaine).
  Le quartier des Grottes, ainsi que secteur Saint-Gervais/ Seujet/ Voltaire feront l'objet d'une expérience pilote pour intensifier l'action des pouvoirs publics et stimuler les processus communautaires dans le quartier. Cette pratique pourra s'appuyer sur les stratégies d'aménagement développées à petite ou grande échelle dans le périmètre.



Fig. 1 : Périmètres des contrats de quartier Grottes et Saint-Gervais – Source : service d'urbanisme

- **prolongement de la Voie Verte d'agglomération** entre Châtelaine et Montbrillant : Inséré dans le réseau des pénétrantes et des grands parcours à développer du plan directeur, cet objet de planification inscrit une continuité de mobilité douce et de valorisation environnementale le long des voies ferrées, entre Montbrillant et Châtelaine. Plus qu'un itinéraire, cette opération concentre des projets de qualification urbaine autour des secteurs traversés, comme au Square Galiffe ou un réseau d'acteurs associatifs et municipaux construit dans la durée un aménagement dont les visées sont aussi environnementales que sociales. Cette orientation est à poursuivre, notamment sur les terrains du Collège Voltaire, en partenariat avec le Canton, et en intensifiant les opérations de valorisation sur domaine privé ou public. Cet élément de programme pourra par ailleurs être abordé et enrichi dans le cadre des contrats de quartier "Grottes" et "Saint Gervais"



Fig.2 : Une stratégie environnementale et sociale
Source : service d'urbanisme

- **« Genève Ville amie des aînés »** : En partenariat avec l'OMS et une quarantaine de villes du monde, ainsi que de nombreux acteurs institutionnels et associatifs locaux, la Ville de Genève a retenu 30 propositions pour rendre son territoire plus accueillant pour les aînés. Ces mesures sont relayées et prises en compte dans un groupe de travail associant le Département de la cohésion sociale et Département des constructions et de l'aménagement, pour aboutir à des réalisations concrètes.

- **le « réseaux d'éducation prioritaires » (REP)** : Dans un autre domaine, mais avec des finalités proches, les REP visent à lutter contre l'échec scolaire dans les établissements scolaires les plus exposés. Basés sur une durée de 3 ans, ces contrats impliquant la Ville et le Canton dans des objectifs tangibles d'amélioration du cadre de vie sont un outil utile pour renforcer les stratégies de requalification de quartiers urbains, y compris sur des enjeux d'aménagement. On peut relever que les établissements concernés par le premier train de

mesures concernent les quartiers les plus denses de Genève, démontrant qu'une attention particulière est à développer sur ces territoires.

- **budgets** : La mise en œuvre de stratégies d'implication des habitants, comme le travail en réseau d'acteurs administratifs, implique que des moyens spécifiques soient développés, sous peine de perte d'opérationnalité et de démobilisation des acteurs. A l'appui des stratégies évoquées plus haut, un engagement financier de la collectivité, même sur de petits budgets, est l'un des gages de réussite de ce type de méthode. et de démobilisation des acteurs. A l'appui des stratégies évoquées plus haut, un engagement financier de la collectivité, même sur de petits budgets, est l'un des gages de réussite de ce type de méthode.

Acteurs

a) Pour les Contrats de quartier : habitants et usagers des secteurs concernés, à travers leurs représentants qui seront élus dans ce cadre
b) Services sociaux, UAC relais entre les demandes d'habitants et les acteurs administratif, moteur de projets communautaires locaux
c) Réseaux d'acteurs de terrain spécialisés (agents de proximité, travailleurs sociaux) et non spécialisés (employés de la voirie, jardiniers du SEVE)
d) Réseaux d'acteurs de l'environnement (SAM, SEVE, URB, BAT, etc) et d'acteurs sociaux (Ecoles, Dej,)
e) Urbanisme, en réseau avec les services Ville de Genève (Projet Mémocité)

Liens

- Chapitre 2.1, quartiers centraux denses
- Chapitre 2.5 (aspects sociaux d'une gestion durable)
- Fiches Plan directeur communal Genève 2020 :
  Fiche 28 : (réseaux piétons et de verdure)
- Engagements d'Aalborg : GOUVERNANCE :
  3. inviter tous les acteurs de la société locale à participer réellement à la prise de décision.

CONCEPT DIRECTEUR DU MOBILIER URBAIN DE LA VILLE DE GENEVE

Contexte

La Ville de Genève mène depuis plusieurs années une politique de mise en valeur des espaces publics. L'une de ses priorités est de renforcer la qualité de vie en ville, en associant les habitants à l'amélioration de l'environnement urbain dans les quartiers, en encourageant un urbanisme à visage humain et une réappropriation de l'espace public.
Différentes actions sont privilégiées pour restituer l'espace public aux habitants, réduire les encombrements et promouvoir la mobilité douce et les transports publics. Une attention particulière est accordée à la qualité de l'espace urbain, à l'aménagement des espaces publics et aux divers éléments qui les composent.



Fig. 1 :
Place du Pré-L'Evêque
Aménagement 2004

Place du Molard
Aménagement 2004

Source : Documentation photographique

Le développement d'un mobilier urbain de qualité, adapté aux aménagements réalisés ou créé pour eux dans une conception globale, contribue à la mise en valeur des espaces publics et à l'image de la ville.

La nécessité de la réalisation d'un concept directeur en la matière s'est imposée progressivement vu le nombre croissant de projets développés autour de cette thématique et vu le manque de cohérence dans le choix d'éléments d'équipement pratiqué jusqu'alors, menant à une sur occupation hétéroclite du domaine public municipal.



Fig. 2
Situation actuelle
Exemples d'équipement désuet et hétéroclite : les caissettes à journaux

Source : service de l'aménagement urbain et de la mobilité

La réalisation d'un concept directeur du mobilier urbain pour Genève, répond d'autre part à plusieurs motions du Conseil municipal, dont la motion M-508: « Pour un concept clair du mobilier urbain ». Le Conseil municipal avait relevé également que plusieurs cités proches ou lointaines avaient réussi un véritable embellissement urbain grâce à un design citadin unifié et moderne et qu'un aménagement urbain digne de ce nom doit viser à une harmonie et à une cohérence entre ses différentes composantes.



Fig. 3 :
Situation actuelle
Exemples d'équipement désuet et hétéroclite : la signalétique d'information sur la Rade et dans les parcs

Source : service de l'aménagement urbain et de la mobilité

Objectifs

Le Concept directeur du mobilier urbain explicite une vision globale et cohérente du mobilier urbain, définit des principes directeurs et des lignes d'action pour la création ou le choix de nouvelles pièces de mobilier urbain, et leur intégration dans l'espace public. Il vise notamment à :

- améliorer la lisibilité de l'espace urbain, encourager l'usage de l'espace public par tous, apporter un confort supplémentaire et renforcer l'identité des lieux ;
- contribuer à la qualification de l'espace public en visant à une unification et en limitant la prolifération des éléments de mobilier urbain (voir aussi chapitre 2.3) ;
- définir les règles d'une approche spécifique pour les sites protégés et historiques ;
- développer ou choisir des éléments urbains respectueux des principes du développement durable ;
- aider à la coordination et à la transversalité des projets entre les départements et les services ;
- fonder une référence commune et claire en matière d'études, de réalisations, de gestion et d'entretien.

Ainsi, le *Concept directeur du mobilier urbain* synthétise les options retenues quant à la création ou le choix de nouvelles pièces de mobilier urbain et leur intégration dans l'espace public.
Ce concept global a valeur de ligne directrice et de guide pour les services de l'administration, ainsi que pour les mandataires qui réalisent des projets d'aménagement de l'espace public.
Il propose des axes d'actions et de recommandations sur le choix du mobilier urbain optimisant sa conception, son usage et son entretien et donne ainsi une vision globale de la manière dont la Ville de Genève choisit, développe, installe et gère son mobilier urbain, dans une optique d'aménagement cohérente de l'espace public.



Fig. 4 :
Nouveaux modèles de bancs « Léman » et de caissettes à journaux.

Sources : service de l'aménagement urbain et de la mobilité/ Documentation Photographique

Moyens

- réalisation de **directives en matière d'affichage et règlement spécifique**, dès l'introduction de la nouvelle concession générale d'affichage, l'affichage commercial en Ville de Genève sera réduit de 20% au minimum, respectant en ce sens les sites protégés, les vues et les perspectives ;
- installation d'un **modèle de banc** unifiant les 10 types de bancs hétéroclites jusque là utilisés sur le domaine public; ne remplace pas les bancs «historiques» situés en zones protégées ou dans certains parcs ;
- **nouveau règlement sur les terrasses d'établissements publics** a permis d'améliorer de manière significative l'aménagement des terrasses sur le domaine public; permet un meilleur contrôle et l'amélioration visible de l'image de la Ville de Genève ;
- **- nouveau modèle de caissettes à journaux** permettra dès 2009 de réduire le nombre de caissettes sur le domaine public d'au moins 20% tout en les regroupant en pôles d'informations situés dans les lieux les plus adéquats, notamment en zones protégées; permettra de corriger l'aspect hétéroclite des caissettes actuelles, comme l'a démontré une installation test en 2007 ;
- **application des principes directeurs du Concept directeur du mobilier urbain** permet de rénover progressivement l'équipement signalétique en Ville de Genève; remplacement des supports d'information aux arrêts des lignes de transports publics: 1ère étape a déjà été réalisée aux 100 principaux points d'arrêts; 2e étape est en cours avec les Transports publics genevois. Des tables d'orientation plus respectueuses des sites commencent d'autre part à remplacer les panneaux hétéroclites et masquant sur la Rade ou dans les parcs. Une réduction des supports et leur regroupement sont chaque fois appliqués ;



Fig. 5 :
Nouveaux modèles de tables d'information et de signalétique aux arrêts des transports publics.

Sources : service de l'aménagement urbain et de la mobilité/ Documentation Photographique

- **un plan de couleurs de l'espace public** (concept colorimétrique pour déterminer les couleurs du mobilier urbain dans la ville, par secteurs notamment, et harmoniser son installation) a permis d'unifier les barrières, potelets, supports d'affichage et abris en ville et en périphérie, ainsi que les installations liées aux nouvelles lignes de tramways ;
- un **catalogue des éléments de mobilier urbain recommandés**, est mis à la disposition des architectes ou ingénieurs mandataires, afin que lors de la réalisation de nouveaux aménagements ils puissent intégrer un équipement unifié et conforme aux directives ; ce catalogue regroupe à la fois les éléments développés par la Ville de Genève et certains objets choisis sur catalogue ; il est tenu à jour au fur et à mesure des nouveaux équipements développés ;
- **un catalogue des éléments pouvant être appliqués à l'ensemble des lignes de tramways à Genève** ; développée initialement pour l'aménagement des lignes de tramway 12 et 13, cette étude présente une suite de schémas directeurs et de propositions d'aménagements pour les arrêts situés le long des lignes de tramways, intégrant le mobilier urbain, les bordures et le marquage ;
- un Concept directeur de l'affichage dit « PAPIER » sur le domaine public et privé vu depuis le domaine public de la Ville de Genève. Ce concept répond à plusieurs motions du Conseil municipal, par la réduction du nombre de supports d'affichage en Ville de Genève et une meilleure intégration de ceux-ci, notamment en zones protégées ;
- un **Règlement sur les terrasses d'établissements publics** édictant des recommandations pour un aménagement harmonieux des terrasses, notamment en zones protégées.

Acteurs

a) Choix des éléments de mobilier urbain: usagers, mandataires, services municipaux
b) Emplacements: services municipaux et cantonaux concernés (sécurité et protection des sites protégés),
c) *Commission des monuments, de la nature et des sites* (installation en zones protégées)
d) Pose : mandataires, services gestionnaires de la Ville de Genève.
e) La gestion du mobilier urbain :

- Délégation à l'aménagement du territoire du Conseil administratif : stratégie et les priorités,
- Service de l'aménagement urbain et de la mobilité : responsabilité des études, réalisation de prototypes, concrétisation des actions en collaboration avec tous les services impliqués,
- Service du génie civil, Service des espaces verts et de l'environnement, Service Voirie Ville Propre, Service logistique et manifestations ou Service des écoles : fabrication ou commandes, installation et maintenance des pièces de mobilier urbain,
- Service de l'aménagement urbain et de la mobilité : pilotage du groupe de travail interdépartemental chargé de coordonner les espaces publics en Ville de Genève et de rester à l'écoute des demandes des usagers comme des services gestionnaires. Participent à ce groupe interdépartemental : le Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, le Service du génie civil, le Service des espaces verts et de l'environnement, le Service Voirie Ville Propre, le Service logistique et manifestations, le Service de la sécurité et de l'espace publics, le Service d'urbanisme, l'unité Conservation du patrimoine architectural, l'unité Opérations foncières.

Liens

- Chapitre 1 : priorités 5 et 7
- Fiches Plan directeur communal Genève 2020 :
  Fiche 23 : Plan lumière
- Motion du Conseil Municipal :
  M-508: « Pour un concept clair du mobilier urbain »

PLAN LUMIERE

Contexte

Les activités diurnes se prolongent de plus en plus, la nuit raccourcit, pour ne plus durer que quelques heures.

Par conséquent, la lumière artificielle se développe. Elle qui, il y a peu, n'était encore traitée que de manière quantitative et sécuritaire, principalement dévolue à l'éclairage des chaussées, doit maintenant évoluer et mieux accompagner ce développement des **activités sociales et professionnelles**. Elle fait partie intégrante de l'espace urbain et doit être traitée comme telle. Cela ne veut pas dire qu'elle doit s'afficher partout, toute la nuit et surtout de manière excessive et agressive. Les **améliorations technologiques** nous permettent d'améliorer toujours plus la gestion de la lumière artificielle. Elle peut ainsi être mieux canalisée pour une utilisation à bon escient, dans les sites sensibles par exemple, et laisser d'autres espaces respirer selon les rythmes naturels.

Quelques chiffres pour situer l'état actuel de l'éclairage public :
- Age moyen des luminaires : **26,5 ans.**
- **4'500** luminaires sont dans un état de vétusté avancé.
- Environ la moitié de l'éclairage des voiries est équipée avec des **sources lumineuses à vapeur de mercure**.

Ces lampes n'ont pas un rendement énergétique optimal et elles sont polluantes pour l'environnement. Une campagne de remplacement des luminaires actuels et des sources lumineuses s'impose pour permettre, notamment, de **réduire de 35%** la consommation actuelle d'électricité, qui représente 19, 8% de la consommation électrique figurant au budget de la Ville, soit 16,5 % des dépenses globales de la Ville.

Une étude de l'évolution historique de Genève, de sa **morphologie urbaine**, de ses quartiers, ainsi que **l'analyse des usages** a permis d'identifier trois thèmes importants et représentatifs de la Ville de Genève :

Pour chaque thème, des sites caractéristiques, qui méritent une "attitude" lumière particulière, ont été choisis. Ces sites sont volontairement peu nombreux et s'intéressent à l'espace tel qu'il est vécu actuellement, tout en tentant de constater les usages et lieux de vie futurs. Ainsi le choix de ces sites ne se veut pas exhaustif mais bien évolutif, à l'image d'une ville moderne en constant mouvement. Le plan lumière est structuré en deux :
1. **Le plan directeur lumière – partie fixe** et non évolutive qui indique les axes, objectifs et thèmes principaux
2. **La charte lumière – partie évolutive** qui indique des recommandations techniques de mise en œuvre



Objectifs

Le plan lumière poursuit cinq grands objectifs importants:

Concevoir une stratégie globale d'urbanisme lumière
- valoriser le cadre et l'image de Genève ;
- favoriser les usages autant que l'image ;
- éclairer mieux, consommer moins ;
- coordonner et collaborer.



Fig. 1 :Passage Montbrillant sous les voies CFF, de nuit
Source : Documentation photographique

De plus, le plan lumière va permettre de :
- **communiquer et coordonner** au mieux tous les projets « lumière » entrepris par la Ville, le Canton et les partenaires privés, pour tendre à une cohérence lumineuse ;
- mettre à disposition des services de la ville et du canton de Genève un **document commun** comportant des principes généraux et détaillés ;
- appliquer un **processus d'autorisation de construire** actuel, clairement défini et adopté par tous, permettant à la Ville d'assurer la cohérence lumineuse.

Moyens

- Etablir des **recommandations** pour la Rade et les quartiers en mutation
  - proposer un **programme d'actions** en matière énergétique ;
  - substitution de luminaires peu performants ;
  - installation de réducteurs de tension ;
  - diminution du temps de fonctionnement ;
  - mise en place systématique de ballasts électroniques lors de nouvelles acquisitions ;
  - remplacement des sources lumineuses à incandescence du cordon lumineux de la Rade ;
  - suppression des éclairages redondants ;
- Initier des **projets exemplaires** en terme de démarche et de réponse d'aménagement "lumière"
  - place du Bourg-de-Four ;
  - place de Neuve ;
  - prieuré de Saintt-Jean ;
  - quais Turrettini et du Seujet ;
- définir des **priorités** en matière de renouvellement du parc de l'éclairage public existant ;
- compléter l'art. 1 de la Loi sur les constructions et les installations diverses (LCI) afin d'améliorer les dispositifs légaux vis-à-vis des tiers afin de mieux répondre à l'évolution en matière d'éclairage sur le domaine public ;
- modifier le formulaire d'autorisation de construire, en ajoutant une rubrique spécifique "lumière", de manière à identifier rapidement les projets s'y rapportant.

Acteurs

a) Services municipaux, particulièrement :
- Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, section éclairage public et illuminations
- Service de l'énergie
- Conservation du patrimoine architectural
- Service de l'urbanisme
- Service de la sécurité et de l'espace public
- Service des espaces verts et de l'environnement

b) Services cantonaux, particulièrement :
- Office des monuments et des sites
- Service cantonal de l'énergie
- Office des autorisations de construire

c) Les Commissions d'architecture et des monuments, de la nature et des sites
d) Les associations d'usagers et de défense de l'environnement
e) Toute personne privée souhaitant mettre en valeur sa façade ou poser une enseigne lumineuse

Liens

- Plan lumière de la Ville de Genève, SAM, Feddersen & Klostermann - Atelier Roland Jéol – Paysagestion, 2008
- Chapitre 2.3 : Espaces publics
- Fiches Plan directeur communal Genève 2020 :
  Fiche 22 : Concept de mobilier urbain
- Engagements d'Aalborg : CONSOMMATION RESPONSABLE ET CHOIX DE STYLE DE VIE
  3. éviter les consommations d'énergie inutiles et améliorer l'efficacité énergétique des usages finaux

Plan, carte

Les trois thèmes principaux et les sites retenus sont les suivants :

1) Eléments emblématiques et structurants
- Rade
- « Rhône bâti »
- « Rhône sauvage » et « Arve végétale »
- Parcs remarquables
- Lieux emblématiques et repères visuels

2) Quartiers et lieux de vie
- Vieille-Ville et Saint-Gervais
- Ceinture Fazyste
- Places et parcs de quartier
- Lieux de vie nocturne
- Quartiers en mutation
- Encourager les initiatives artistiques

3) Réseaux
- axes structurants du réseau de mobilité douce
- axes structurants majeurs



Fig. 2 : Schéma de synthèse du Plan lumière – Source : service d'aménagement urbain et mobilité

PLAN « VILLE PROPRE »

Contexte

Gestion des déchets

La ville de Genève produit une masse de déchets d'un peu moins de 80'000 tonnes par année. Notre commune est passée d'environ 54'000 tonnes de déchets incinérés en 2002 à environ 49'000 tonnes en 2007.

Les communes périphériques où l'urbanisation est moins forte obtiennent des taux de tri sélectif plus importants. L'organisation des levées en est facilitée alors qu'en milieu urbain la Voirie doit faire face à des obstacles et à un manque de place pour installer des infrastructures y relatives.

L'autre aspect péjorant le tri sélectif des déchets vient du renouvellement des populations et de la masse de personnes représentant un nombre d'ethnies important qui ne sont pas formés à la problématique du tri. Il faut donc prendre en compte une inertie en relation avec la compréhension de notre système de collecte.

Il est évident que l'aspect lié à l'information et la communication est extrêmement important et doit encore se développer pour sensibiliser le plus grand nombre.

La problématique des débarras réguliers et sauvages

Actuellement, 4 à 5 équipages de levée, dédiés au ramassage des débarras réguliers et sauvages, sont engagés quotidiennement sur les voiries de la ville, à l'exception du week-end.

Pour la part des dépôts sauvages d'objets encombrants, l'on remarque qu'il est possible de traiter cette problématique pour partie au moyen d'aménagements dissuasifs spécifiques. Plusieurs pistes peuvent être abordées. (Eclairage public, bancs publics, stationnements vélos « Pédales parc », obstacles divers, etc...).



Fig. 1 : Equipe de ramassage des débarras
Source : voirie ville propre

Nettoiement

Les voiries communales sont nettoyées selon un planning tenant compte de la fréquentation piétonne, du tourisme, de la fréquentation automobile, etc. et des saisons.

Pour garantir toutes les missions relatives à la salubrité, l'hygiène et la propreté en ville, tout un ensemble de paramètres sont à considérer. Les voiries communales sont nettoyées selon un planning tenant compte de la fréquentation piétonne, du tourisme, de la fréquentation automobile, des saisons, etc. La question de l'infrastructure logistique du nettoiement (par exemple



Fig. 2 : Camion de nettoiement
Source : voirie ville propre

alimentation en eau, lieux de stockage et de maintenance des véhicules dans les divers quartiers de la ville) exige une prise en compte en amont des processus de planification.

Trois techniques de nettoiement sont utilisées quotidiennement pour effectuer cette mission :
- le brossage mécanique des rues avec des engins adéquats,
- le balayage manuel,
- le lavage des rues au moyen de petits engins adéquats pour les trottoirs et avec des véhicules poids lourds de plus grande envergure pour le lavage des chaussées.

Objectifs

Gestion des déchets

- poursuite de la diminution de la masse de déchets
- diminution de la part des déchets incinérables au profit des déchets triés sélectivement, afin de rattraper la moyenne suisse (50 % en 2006).
- reconsidérer l'organisation des levées en imaginant des scenarii où les véhicules seraient basés dans divers quartiers pour commencer leur travail, ce qui implique des infrastructures de réception pour lesdits véhicules poids lourds.
- proposer une série d'aménagements dissuasifs pour réduire la quantité de dépôts sauvages d'objets encombrants.

Nettoiement

- adapter les moyens mis à disposition par le service aux situations spécifiques des quartiers ;
- limiter les impacts environnementaux dus aux divers transports ;
- mise en œuvre d'un planning interactif entre les divers secteurs de nettoiement de la ville et promouvoir la mobilité du personnel dans une plus large mesure ;
- prévoir des infrastructures supplémentaires de réception aux dépôts actuels pour garantir une meilleure couverture des divers quartiers ;
- recherche de solutions mécaniques pour le nettoiement, en adéquation avec la limitation des impacts environnementaux ;
- mise en œuvre de nouvelles structures de stockage d'eau de pluie dans les différents quartiers, afin de pourvoir au remplissage des véhicules dévolus au lavage des rues pour diminuer la quantité d'eau potable qui est actuellement affectée au nettoyage.

Il serait souhaitable et nécessaire que la part d'eau de pluie utilisée soit de plus de 50 % à l'horizon 2020.

Moyens

Gestion des déchets

- intensifier la construction de sites de collecte sélective ; il existe aujourd'hui 110 sites et, à l'horizon 2020, il faudrait pouvoir disposer d'environ 180 sites du même type ; les difficultés rencontrées pour la construction de sites enfouis résident notamment dans le peu de disponibilité de l'espace public, tant en surface qu'en sous-sol ; ces difficultés sont accrues avec la densité des quartiers ;
- prévoir une meilleure intégration des sites qui sont souvent mal perçus, notamment par leur esthétique ;
- enfouir un maximum de sites de conteneurs actuellement en surface afin d'avoisiner 80 % du parc, à l'horizon 2020 ;
- prendre en compte systématiquement l'intégration de sites de tri sélectif, lors de nouveaux projets d'urbanisme et ceci au plus tôt, dans les processus de planification des quartiers ;
- prendre en compte la problématique des personnes en situation de mobilité réduite et leur permettre l'accès aux sites de tri ;



Fig. 3 : "Le respect": contribuer à l'amélioration de l'environnement, mais aussi prendre en compte la qualité de vie des riverains
Source : voirie- ville propre

- agir sur les processus de production des bâtiments :
  - imposer des locaux de tri dans les nouvelles constructions privées et surtout former tous les acteurs chargés de la conception de bâtiments d'habitation, afin de respecter les législations en vigueur ;
  - prévoir éventuellement l'évolution des normes, en fonction des changements des divers tris liés aux nouvelles moeurs en milieu urbain ;
- intensifier et cibler les actions de sensibilisation visant les personnes de langues étrangères et les nouveaux venus en ville de Genève.

La problématique des débarras réguliers et sauvages
Voir fiche A1 urbanisme/cadre de Vie

Nettoiement
- multiplier les points et le nombre de bennes enterrées sur le territoire communal ;
- obtenir de nouvelles surfaces pour le stockage des différents véhicules de voirie ;
- adapter les dispositifs aux différentes catégories de situations urbaines ;

Lavage des rues
- installer un réseau de réservoirs de collecte des eaux de pluie dans les quartiers.

Acteurs

a) Services municipaux : Service Voirie – Ville propre, Agents de sécurité municipaux.
b) Les habitants.

Liens

- Chapitre 1 : priorité 6
- Engagements d'Aalborg : BIENS NATURELS COMMUNS
  2. améliorer la qualité de l'eau, économiser l'eau, et utiliser l'eau plus efficacement.
- Engagements d'Aalborg : CONSOMMATION RESPONSABLE ET CHOIX DE STYLE DE VIE
  1. éviter et réduire les déchets, et accroître la réutilisation et le recyclage.

MISE A JOUR DU PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS POUR PIETONS

Contexte



Fig. 1 : Vignette indiquant une mise en œuvre d'une mesure du plan piétons – Source : service d'urbanisme

Depuis 1995, la Ville de Genève a développé un concept global destiné à revaloriser la marche en milieu urbain par un programme d'actions sur dix à quinze ans.

Aujourd'hui, ont été réalisés :

- plus de la moitié des 132 actions prioritaires répertoriés par le plan directeur
- plus de cent nouvelles traversées piétonnes
- une quarantaine de kit-écoles
- une vingtaine de zones 30 km/h
- nombreux carrefours importants améliorés
- de nombreuses places et rues réaménagées, en cours d'étude ou de réalisation (crédits à l'examen du législatif), etc.
- 10 parcours à thème soit environ 70 km de promenades urbaines

Conformément aux directives cantonales, 10 ans après les premières réflexions, une révision du Plan directeur des chemins pour piétons est nécessaire. Cette révision se fondera sur les options politiques développées dans la priorité 5 et dans le chapitre 2.2. Une nouvelle génération du Plan Piétons devrait donc être finalisée pour le printemps 2010.

Objectifs

- dresser un bilan exhaustif des actions et en mesurer leurs effets sur la mobilité ;
- intégrer les nouvelles exigences pour les personnes en situation de mobilité réduit ;
- Intégrer la nouvelle infrastructure RER, dont les haltes vont réorganiser la mobilité à l'échelle de l'agglomération ;
- inclure la démarche de réappropriation des rives et de la rade ;
- promouvoir la concrétisation d'un couloir éco-mobile « Voie Verte d'agglomération »;
- planifier de nouveaux projets de reconquête d'espaces au profit des mobilités douces ((rue des Rois, rue des Savoises, rue du Village-Suisse, rue de l'Ecole-de-Médecine et place du Cirque) ;
- travailler de manière concertée avec la population, les associations et les services techniques.

Moyens

- budget de fonctionnement ;
- prise en charge interne au service d'urbanisme du projet, mandats ponctuels ;
- enquêtes auprès de la population et analyse des résultats micro-recensement 2005 ;
- forum Internet pour large consultation publique sur le bilan du Plan et recueillir des idées ;
- montage de dossier de PLCP ;
- réactualisation de l'outil de gestion du Plan (migration Mapinfo vers Arcview).

Acteurs

c) Services municipaux : UOF, SAM, GCI, SEVE
d) Services cantonaux : Direction du Territoire, Direction générale de la mobilité
e) Communes limitrophes et agglomération
f) Direction CEVA (voie verte en lien avec liaison RER)
g) ARE (fonds d'infrastructure)

Liens

Vu le caractère transversal de la problématique piétonne, un nombre important de liens sont à établir notamment avec les fiches suivantes :

- Fiches Plan directeur communal Genève 2020 :
  - Fiche PL6 : Rade et rives
  - Fiche PL3 : Praille-Acacias-Vernets
  - Fiche PL5 : Aïre-Ain
  - Fiche A2 : Mobilier urbain
  - Fiche A3 : Plan lumière
  - Fiche A4 : Plan Ville propre
  - Fiche A8 : Biodiversité et nature
  - Fiche A11 : Bruit, assainissement OPB
  - Fiche I2 : Coopération intercommunale
  - Fiche I3 : Politique foncière
  - Fiche I4 : Modifications de zone
- Engagements d'Aalborg : MOBILITÉ AMÉLIORÉE, TRAFIC LIMITÉ
  1. réduire la nécessité du transport motorisé privé et favoriser des alternatives séduisantes accessibles à tous.
  2. augmenter la part des déplacements assurés par les transports en commun, à pied et en bicyclette.
- Engagements d'Aalborg : PLANIFICATION ET CONCEPTION
  5. appliquer les exigences posées par la conception et la construction durables et favoriser l'architecture et les techniques de construction de haute qualité.

Plan

Calendrier : Sortie de la révision pour printemps 2010

STATIONNEMENT SUR DOMAINE PRIVE VILLE (GIM)

Contexte

Depuis 10 ans, conformément aux orientations du Plan directeur cantonal, le nombre de "places pendulaires" est réduit en faveur de places habitants et visiteurs. Les zones macarons ont été mises en place. Les zones de stationnement gratuites à durée illimitée ont été supprimées sur l'ensemble du territoire communal.

Les comportements modaux évoluent : 36% des ménages ne possèdent pas de voiture (chiffre 2005) et 49% de déplacements se font à pied et vélos en Ville de Genève en 2005 contre 28% en voiture. La politique du stationnement doit être adaptée à cette nouvelle tendance.

En 2005, on estime à 80'500 le nombre de places de stationnement voitures situées sur le périmètre du centre-ville (zones macaron A à M). Ce chiffre comprend :

- 33'034 places sur le domaine public (11'900 en ouvrage et 21'134 sur voirie, dont 15'893 en zone bleue gratuite et 5241 en zone blanche payante)
- 47'483 places estimées sur le domaine privé (en surface ou en sous-sol). Parmi les places sur le domaine privé, la Ville est propriétaire de 87 parkings, totalisant environ 4'260 places de stationnement

Au travers de propositions au canton elle peut intervenir sur les 40% de l'offre en stationnement qui se situe sur le domaine public. 50% de l'offre en stationnement lui échappe, mis à part une influence au travers des préavis qu'elle peut rendre lors des demandes d'autorisations de construire.

De part les places de stationnement qui sont sa propriété privée et qu'elle loue, la Ville de Genève a une marge d'intervention sur 9% des places privées sur le territoire communal (soit sur 5% du total des places de stationnement en Ville de Genève).

Objectifs

- atteindre des parts modales propres à répondre aux exigences fédérales en matière de protection contre le bruit et de qualité de l'air, permettant une valorisation des espaces publics et des infrastructures destinées aux mobilités douces. La gestion du stationnement est un levier efficace pour influencer les choix modaux ;
- répondre aux besoins en stationnement habitants en priorité sur le domaine privé afin de libérer l'espace public pour le valoriser pour d'autres usages ;
- supprimer l'offre en stationnement pendulaire sur le domaine privé ;
- supprimer la sous-location des places de stationnement ;

Moyens

- élaborer des directives pour l'attribution des places de stationnement ;
- contrôler l'utilisation de l'ensemble des places privées propriété communale (env. 4000 places), de façon à exclure leur location à des pendulaires et à les réaffecter au stationnement habitants, à de l'autopartage, à du stationnement pour les vélos ou à d'autres usages ;
- mener sur les espaces récupérés des opérations de valorisation de l'espace privé (dégagement de cours, prolongement du logement, reconversion), valorisation de l'espace public ;.
- adaptation à la hausse les tarifs des places louées en fonction des situations locales, en vue de ramener le prix à la valeur réelle ;
- favoriser l'usage de la voiture partagée, en attribuant des places pour des véhicules en autopartage.
- planifier quartier par quartier en fonction des situations locales.

Acteurs

a) Services municipaux : SAM, GCI
b) Services cantonaux : Direction générale de la mobilité
c) Population, associations

Liens

- Fiches Plan directeur communal Genève 2020 :
  Fiche A5 : Mise à jour du Plan directeur des chemins pour piétons
  Fiche A11 : Bruit, assainissement OPB

Plan

Voir plan « espaces publics »

100% RENOUVELABLE EN 2050

Contexte

Aujourd'hui, les consommations d'énergie du patrimoine municipal sont couvertes pour un tiers par des ressources renouvelables ou préservant l'environnement et pour deux tiers par des ressources fossiles :

- **électricité** : 100% renouvelable ou respectueux de l'environnement et indépendant des énergies d'origine fossile et nucléaires ;
- **chauffage** : pour cet usage, l'approvisionnement en énergies se répartissait en 2005 à 73% par du mazout, 25% par du gaz et 2% par le solaire thermique.

Ainsi nos besoins en énergies de chauffage sont assurés à 98% par des énergies fossiles. Cette situation de dépendance fait courir un risque structurel et financier important à la Ville de Genève, car les fluctuations du prix du pétrole (sur lequel le prix du gaz est indexé) sont devenues quasi imprévisibles. Le graphique ci-dessous suffit à comprendre cette spectaculaire hausse des prix :

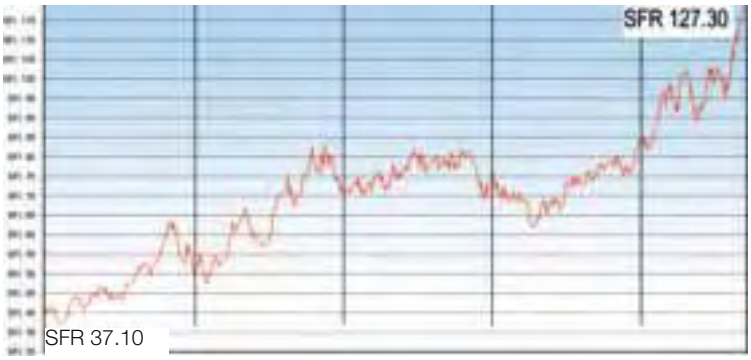


Fig. 1 : Evolution du tarif du mazout du 01.01.2004 au 14.05.2008
Source : service de l'énergie

La Ville de Genève est engagée depuis de nombreuses années dans une politique énergétique volontariste qui porte ses fruits en terme de diminution des consommations d'énergie et de développement des énergies renouvelables sur les quelques 700 bâtiments constituant son parc immobilier. En 2002, la Ville de Genève souscrivait à la « Charte européenne pour le décollage des énergies renouvelables ». Cette souscription soulignait l'engagement, depuis près de 20 ans en matière de construction de centrales solaires thermiques et venait appuyer le développement, dès 2003, du programme solaire photovoltaïque. En 2006, la Ville de Genève a adhéré aux objectifs de l'Union européenne, visant une réduction de 20% de la consommation d'énergie de ses bâtiments d'ici 2020, ainsi qu'un accroissement significatif du recours aux énergies renouvelables. Cette même année, elle adopte une stratégie générale intitulée « 100% renouvelable en 2050 » pour les besoins en chauffage de ses bâtiments.

Ce projet s'inscrit pleinement dans la ligne des politiques énergétiques nationale et cantonale, qui engage en 2008 le Canton dans une vision de la « société à 2000 Watts » par le biais de la Conception générale de l'énergie et le Plan directeur de l'énergie 2005–2009. La démarche cantonale s'inspire, intègre et soutient la démarche municipale en matière d'énergie. Cette collaboration étroite permet une évolution rapide et efficace des actions et mesures énergétiques à l'échelle du territoire.

Objectifs

Dans l'objectif d'être à 100 % renouvelable en 2050 pour les besoins en chauffage des bâtiments propriété de la Ville de Genève, il s'agit:

- réduire les risques de dépendance structurelle envers les agents énergétiques fossiles ;
- développer massivement les mesures visant à augmenter l'efficacité énergétique ;
- exploiter au mieux le potentiel des énergies renouvelables.

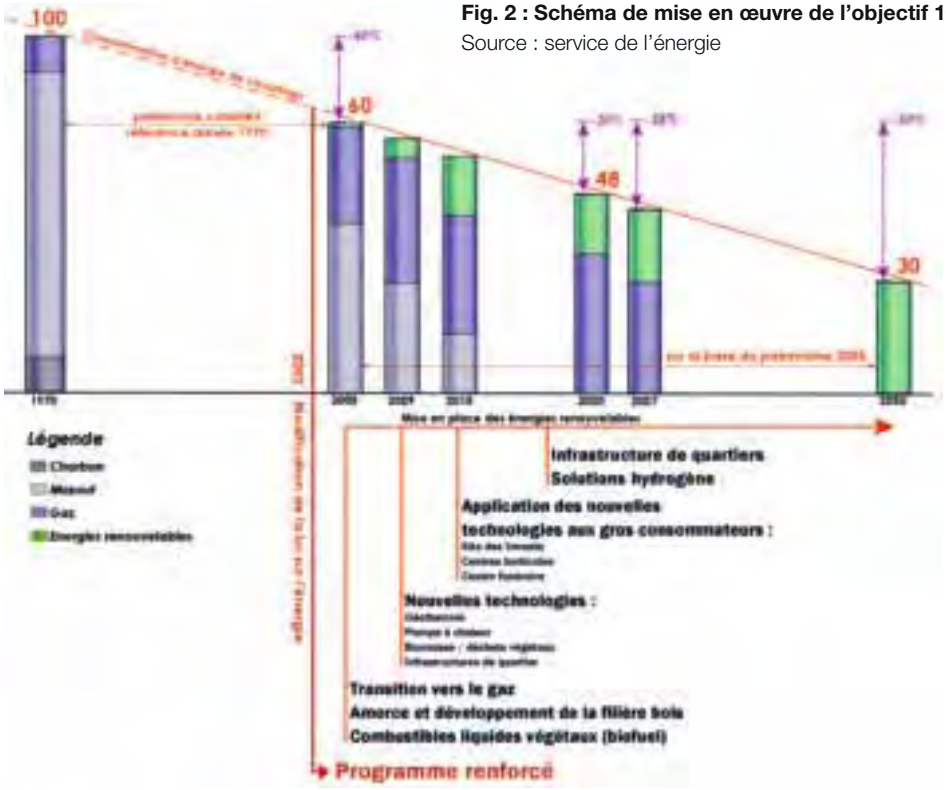


Fig. 2 : Schéma de mise en œuvre de l'objectif 100% renouvelable en 2050
Source : service de l'énergie

Moyens

- changer le vecteur énergétique dès que cela est techniquement et financièrement envisageable ;
- mener systématiquement des études de faisabilité pour l'introduction des énergies renouvelables ;
- fixer un objectif à court terme de réduction de la dépendance directe au mazout, par un transfert des chaufferies au mazout vers une technologie gaz ;
- généraliser un objectif de haute performance énergétique dans le processus de construction et rénovation, défini en fonction du cadre d'intervention (rénovation d'un bâtiment, construction d'un nouveau bâtiment ou construction de plusieurs nouveaux bâtiments) ;
- élaborer des conceptions énergétiques de site ou de quartier avec un objectif d'utilisation maximale d'énergie renouvelable dès lors que des enjeux énergétiques et environnementaux sont importants ;
- poursuivre et renforcer les programmes engagés sur l'énergie solaire thermique et photovoltaïque,
- développer les énergies renouvelables non polluantes afin d'augmenter la part de ces dernières dans le bilan énergétique de la Ville de Genève.

Acteurs

a) Les principaux acteurs : Service de l'énergie ; Service de l'architecture ; Service des bâtiments ; Service de l'urbanisme ; Conservation du patrimoine architectural.
b) Les principaux partenaires : services municipaux utilisateurs ; les entités municipales d'information et de communication ; Service cantonal de l'énergie ; Services Industriels de Genève (SIG)
d) Les usagers, les associations et les citoyens.
e) Les entreprises et mandataires.

Liens

- http://www.geneva-city.ch/geneve/energie/documents/sortie_energies_fossiles.pdf
- Engagements d'Aalborg : BIENS NATURELS COMMUNS
    1. réduire la consommation d'énergie primaire et augmenter la part des énergies renouvelables.

NATURE EN VILLE ET BIODIVERSITE

Contexte

Milieux proche de l'état naturel et parcs

Malgré le caractère très urbain de son territoire, Genève recèle une biodiversité importante, en particulier grâce à la présence du lac, des grands cours d'eau et des parcs.

La rade et le Rhône genevois constituent une zone humide d'importance internationale. Cette dernière est inscrite à la convention de Ramsar et est protégée par l'ordonnance sur les réserves d'oiseaux d'eau et de migrateurs d'importance internationale et nationale (OROEM). Pour la commune, le même périmètre figure à l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments d'importance nationale (IFP), régit par l'ordonnance fédérale du même nom (OFP). En amont, les rives du lac sont également inscrites à l'OROEM, respectivement d'importance internationale entre les Pâquis et Versoix et d'importance nationale entre le Port Noir et Hermance. (Voir carte « maillage vert, chap. 2.4).



Fig. 1 : Périmètre commun au site Ramsar et à l'inventaire fédéral du territoire
Source : copyright SITG/SwissTopo 20.10.2008

Concernant les milieux proche de l'état naturel et les parcs, Genève possède un patrimoine remarquable, qui d'ailleurs offre encore des potentialités qu'il s'agira de valoriser. Le territoire communal compte notamment deux cents hectares de parcs, cinquante kilomètres d'alignements d'arbres, quelques septante hectares de forêts urbaines propriétés de la Ville (principalement Bois de la Bâtie et berges du Rhône et de l'Arve), ainsi que des petits espaces verts disséminés en ville. On peut encore relever que le site réaménagé de Sous-Cayla, au bord du Rhône, présente un intérêt particulier pour la flore et la faune aquatique.

Bien que les quartiers les plus denses de l'agglomération soient aussi les moins desservis en espaces verts, l'accès des habitants à la Nature reste une des priorités de la Ville.

Au niveau des références, tant les Conservatoire et Jardin botaniques que le Muséum d'histoire naturelle dirigent, coordonnent ou participent à plusieurs projets permettant de définir les sites importants en terme de nature existante.

Ces projets ont généralement une portée cantonale, voire régionale, nationale ou internationale. C'est sur la base de tels documents, actuellement en cours d'élaboration, que les valeurs naturelles du territoire communal seront définies et protégées.

Flore

Selon l'inventaire complet des espèces de plantes à fleurs du canton à paraître (Atlas floristique du Canton de Genève), le territoire de la Ville de Genève compte plus de 600 espèces sauvages, sur un total de 1422 pour le canton.

« L'Inventaire des plantes vasculaires du canton de Genève avec Liste Rouge » publié en 2006 en coordination avec la DGNP dresse l'état de menace pesant sur ces espèces. Un quart de celles-ci est menacé à des degrés divers. On trouve par exemple parmi les espèces remarquables l'Ornithogale penché (Ornithogalum nutans L.), la Gagée velue (Gagea villosa (M. Bieb.) Sweet) et la Stellaire pâle (Stellaria pallida (Dumort.) Piré).

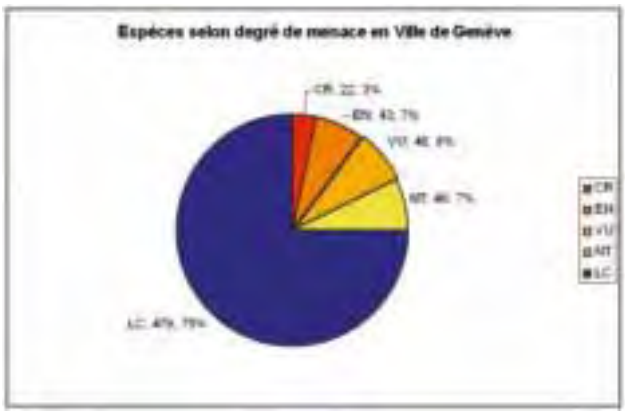


Fig.2 : Espèces floristiques menacées dans la commune de Genève - Source : Conservatoire des jardins botaniques, 20.10.2008

Une part non négligeable de la végétation de la Ville de Genève est constituée d'espèces néophytes, c'est-à-dire d'espèces introduites, dont certaines posent problèmes en raison de leur caractère invasif. Un soin tout particulier doit être apporté à la surveillance d'espèces comme la Renouée du Japon (Reynoutria japonica Houtt.), la Berce du Caucase (Heracleum mantegazzianum Sommier & Levier), le Buddléa de David (Buddleja davidii Franch.) et l'Ambroisie à feuilles d'armoise (Ambrosia artemisiifolia L.).



Fig.3 : Répartition des espèces dans la commune de Genève
Source : Conservatoire des jardins botaniques, 20.10.2008

L'inventaire des bryophytes de Genève réalisé par les CJB en collaboration avec la Direction Générale de la Nature et du Paysage (DGNP) a recensé sur le canton 250 espèces de mousses, 39 espèces d'hépatiques et 2 espèces d'anthocérotes, soit environ 25% des espèces de bryophytes suisses. Les vieux murs de la Ville de Genève abritent de ce point de vue une flore très intéressante.

Dans le droit fil des deux travaux cités plus haut, une liste prioritaire des zones dignes de protection est en cours d'élaboration, à nouveau en collaboration avec la DGNP. Ce travail au niveau cantonal permettra de mettre en évidence de telles zones appartenant au territoire communal. Dans l'état actuel de nos connaissances, 25 sites ont été recensés sur le territoire de la Ville de Genève. On trouvera ci-dessous une carte provisoire de ces sites pour lesquels une attention particulière devra être apportée en cas de travaux ou d'aménagements.

Enfin le projet « Système d'Information du Patrimoine Vert » (SIPV) tend à pallier au manque d'outil performant pour traiter et analyser l'information botanique du territoire. A nouveau ce projet se développe au niveau cantonal, mais permettra à terme d'offrir un outil d'aide à la décision concernant le patrimoine végétal communal sous forme d'un système d'information à référence spatiale. L'objectif est d'y intégrer les connaissances fondamentales touchant aux milieux, aux espèces et aux individus, et d'y observer l'évolution de la biodiversité.



Fig.4 : Sites prioritaires pour la flore
Source : SITG/SwissTopo/CJB 20.10.2008

Ville de Genève : plantes vasculaires prioritaires : sites prioritaires

A. Sites prioritaires :
P124 Ecole d'horticulture : *Rumex pulcher*
S181 Parc de Budé : *Ornithogalum nutans ; Gagea villosa*
S186 Place du Petit-Saconnex : *Herniaria glabra*
S184 Grand Morillon : *Gagea villosa*
P95 Immeubles de Maillebeau : *Ornithogalum nutans*
P54 Promenade des Crêts : *Fragaria moschata*
S185 Allée Parc Trembley : *Ornithogalum nutans*
S186 Pont Avenue de France : *Lepidium graminifolium*
S176 Ancienne gare de marchandises : *Lactuca virosa*
S192 Square Jacob Spon : *Herniaria hirsuta*
S193 Falaises de St-Jean : *Arabis turrita, Carduus tenuiflorus, Lepidium graminifolium, Calamagrostis varia*
P63 Eboulis sous St-Georges : *Hieracium staticifolium*
P60 Rue du Vuache : *Herniaria hirsuta*
P38 Quai du Seujet : *Coronopus squamatus (bacs)*
P125 Quai du Seujet : *Mentha pulegium, Sisymbrium irio*
P125 Parc de St-Jean : *Rumex pulcher*
P32 Pont de l'Ile : *Chenopodium botrys*
S189 Quai de Bergues : *Chenopodium botrys*
P33 Quai Bezanson-Hugues : *Chenopodium botrys*
P148 Montée de la Treille : *Stellaria pallida* (très rare)
S178 Talus de la Treille : *Lactuca virosa*
P46 Place Carnoletti : *Sisymbrium irio*
S194 Quai du Cheval Blanc : *Sisymbrium strictissimum*
P105 Parc La Grange : *Phyllitis scolopendrium*
S177 Gare des Eaux-Vives : *Linaria repens, Crepis foetida*

B. Site digne de protection (DGNP)
Sous Cayla

C. En plus des sites prioritaires, lieux avec espèces menacées
Bord du Rhône sous campagne Masset : *Calamagrostis varia*
Forêt du Rhône sous cimetière St-Georges : *Sesleria caerulea*

4 modules principaux sont en cours de développement:

- Arbres isolés: relever l'ensemble des arbres isolés (hors forêt). Cela représente environ 300'000 individus pour l'ensemble du canton de Genève, 30'000 pour la Ville de Genève;
- Espaces verts: relever les espaces entretenus par la Ville de Genève sur le territoire municipal;
- Flore sauvage: synthétiser l'ensemble des données sur le flore genevoise constituée de 117'000 observations. Ces données sont recueillies et gérées par le Centre du Réseau Suisse de Floristique (CRSF), basé aux CJB. On notera que 92% de ces données proviennent des projets d'Atlas floristique du Canton de Genève et de la Liste rouge de 2006.
- Milieux naturels: réaliser une carte actualisée des milieux naturels que l'on trouve à Genève dans un but notamment de meilleure gestion.

Faune

Le territoire de la ville de Genève abrite une diversité d'espèces relativement élevée, notamment en raison de l'existence de milieux humides importants et de nombreux espaces verts (cf. paragraphe précédent), ainsi que de la capacité d'une partie de la faune à s'adapter aux espaces urbanisés.

Avifaune

Les oiseaux sont un des groupes les plus visibles dans la cité. Cette dernière est animée toute l'année par des espèces qui s'y reproduisent, y transitent ou y passent l'hiver.

Ce sont au total 54 espèces nicheuses qui ont été recensées sur la Commune lors de l'élaboration de l'atlas des oiseaux nicheurs du canton de Genève (LUGRIN et *al*., 2003). La ville, en dehors de ses parcs et forêts, n'abrite que peu d'espèces nicheuses. Néanmoins, certaines d'entre elles ont trouvé dans les bâtiments un substitut à leur milieu d'origine.

Le martinet noir en est l'espèce emblématique. Il n'occupe plus que les bâtiments pour sa nidification (interstices sous les toitures). La rénovation des immeubles représente la principale menace pour cette espèce, car elle réduit ses possibilités de nidification, sauf lorsque des nichoirs sont ajoutés aux bâtiments.

Le constat est le même pour l'hirondelle de fenêtre, pour laquelle 52% des nids du canton se trouvent en zone densément construite (zones 1 à 4 et ZI). La ville de Genève possède en majorité de petites colonies, qui ont tendance à disparaître (LUGRIN et al., 2003).

Le faucon crécerelle est également une espèce qui a su s'adapter à la ville. Il niche sur certains édifices, comme la cathédrale ou plus simplement des immeubles d'habitations.

Le martinet noir et le faucon crécerelle sont inscrits parmi les 50 espèces prioritaires du *Programme de conservation des oiseaux en Suisse*, coordonné par l'ASPO/BirdLife Suisse et la Station ornithologique suisse, avec le soutien de l'office fédéral de l'environnement.

Pour les trois espèces précitées, la prise en compte de leur besoin pour la nidification a déjà fait l'objet de mesures (mise à disposition de nichoirs spécifiques), mais ces dernières mériteraient d'être intensifiées dans un objectif de maintien et de renforcement des effectifs.

Les surfaces boisées, tel que les parcs et les cordons accompagnants le Rhône et l'Arve, abritent des espèces nicheuses peu répandues comme le héron cendré (une colonie), le pigeon colombin (rare sur la commune car lié aux grandes cavités des arbres) ou le corbeau freux (deux colonies). Leur conservation nécessite leur prise en compte dans la gestion des massifs boisés et des grands arbres, en particulier lors d'élagages ou d'abattages. Le lac et les cours d'eau sont, de par leurs rives fortement construites, peu propices à la nidification des oiseaux d'eau. Seuls quelques rares couples de grèbe huppé, cygne tuberculé, canard colvert, et foulque macroule se reproduisent dans les ports.

En revanche, les étendues aquatiques prennent une grande importance au moment de la migration et en hiver. Comme évoqué précédemment, cette situation leur a valu d'être classées comme réserves d'oiseaux d'eau et de migrateurs d'importance internationale et nationale.

En automne, le bout du lac et le Rhône sont un lieu de passage privilégié pour de nombreux oiseaux migrateurs, en raison de leur position géographique particulière au bout du plateau suisse, en « enfilade » entre le Jura et les Alpes. De ce fait, les jetées sont d'excellents points d'observation, et outre les oiseaux passant directement, elles accueillent régulièrement des petits échassiers sibériens en escale.

En hiver, ce sont surtout les fuligules morillon et milouin qui dominent les milliers d'oiseaux d'eau hivernants (environ 25 espèces). Parmi les espèces peu fréquentes, on peut encore préciser que la rade revêt une importance particulière pour le rare fuligule nyroca.

Reptiles et amphibiens

Les dernières populations des quelques reptiles (couleuvre d'Esculape et orvet) subsistant sur le territoire communal sont principalement liées aux pénétrantes vertes tels que les cordons boisés du Rhône et de l'Arve et les voies de chemin de fer (David Baertschi, comm. pers.). Le lézard des murailles, plus adapté à la ville, n'est pas menacé mais mérite d'être considéré dans les projets d'aménagement.

La conservation de ces groupes passe par leur prise en compte dans la mise en place ou le renforcement des pénétrantes vertes. Il est ainsi favorable de créer des micro biotopes ensoleillés, comme par exemple des tas de bois et de pierres, combinés avec des buissons indigènes bas.

Quelques rares plans d'eau isolés hébergent une faible diversité d'amphibiens (crapaud commun et triton alpestre). Ces populations isolées ne sont plus, dans la majorité des cas, en contact entre elles (Jacques Thiébaud, comm. pers.). Une amélioration de leur habitat est néanmoins souhaitable dans la perspective de leur conservation locale, ne serait-ce qu'à des fins pédagogiques.

Mammifères

La ville est inhospitalière à une grande partie des mammifères de notre canton, excepté quelques espèces de chauve-souris parfois très rares. Au total, pas moins de 28 espèces peuplent le bassin genevois, dont au minimum 16 se rencontrent sur le territoire communal. La sérotine bicolore, le vespère de Savi, le grand murin et la noctule géante sont parmi les plus remarquables. Le secteur "Pont Butin - Sous Cayla - Grottes du Bois de la Bâtie" est particulièrement favorable pour les chiroptères. Dans une moindre mesure, le lac, le Rhône et les grand parcs urbains (Perle du Lac, Grange, Eaux-Vives, Bastions) sont également propices à de nombreuses espèces. D'autres espèces comme le surmulot, le renard et la fouine ont su tirer profit des conditions de vie urbaine. L'ecureuil roux et le hérisson se maintiennent dans les secteurs dotés d'espaces verts et en forêt (Bâtie, bords des cours d'eau).

L'Arve et le Rhône urbain sont occasionnellement fréquentés par le castor, espèce menacée en Suisse, qui y transite ou s'y nourrit dans les rares secteurs favorables, comme sur le site de Sous-Cayla. Malgré la présence de territoires proches des limites communales (Carouge et Vernier), l'installation d'une famille ne semble pas réaliste dans les conditions actuelles.

Poissons

Le Petit-Lac abrite 25 espèces, qui trouvent pour une partie sur la benne lacustre des herbiers favorables à leur reproduction et au grossissement des alevins.

Le secteur du Rhône allant du lac au site de Sous-Cayla contient 25 des 28 espèces du Rhône genevois (ZBINDEN & PILOTTO 2003). Le tronçon urbain abrite des frayères à truites dont aujourd'hui une faible partie seulement est fonctionnelle. Ces sites ont fait l'objet de suivi et de mesures d'entretien ces dernières années. Le site renaturé de Sous-Cayla, sur le Rhône, avec son chenal et sa lagune, amène une diversification de milieu favorable à 12 espèces (VIRIDIS, 2009). L'Arve héberge quant à elle 20 espèces.

Insectes

Les cordons boisés du Rhône et de l'Arve, les parcs et les quartiers de villas sont les principaux espaces pouvant accueillir des structures favorables aux insectes (haies, prairies, vieux arbres). Leur isolement et leur entretien généralement intensif limitent fortement la diversité des espèces.

Les vieux arbres indigènes (chêne surtout, mais également tilleul et peuplier) présentent un intérêt marqué pour les coléoptères du bois. Les derniers vieux chênes du territoire communal, comme au Parc Trembley, hébergent souvent le grand capricorne, espèce emblématique et protégée au niveau national. La conservation de ces éléments, dans la mesure où ils ne présentent pas de problèmes de sécurité avérés, est essentielle pour la conservation de ce groupe. Le renouvellement du parc arboré indigène est également nécessaire.

Plus largement, la mise en place de structures extensives (prairie, haie indigène, lisière étagée, étang naturel, surface pionnière, toit végétalisé) et leur entretien différencié permettraient le maintien, voire l'augmentation de la diversité des insectes en ville. De plus, leur développement favoriserait directement les animaux insectivores, tel que les chauves-souris, certains petits mammifères et les d'oiseaux.

Objectifs

1. Renforcer les continuités vertes à l'échelle de la Commune et ses environs

2. Conserver et augmenter la biodiversité (flore et faune) en milieu urbain

A. Préserver les sites naturels majeurs : lac, cours et rives du Rhône et de l'Arve, bois de la Bâtie.
B. Préserver les zones dignes de protection (liste à paraître).
C. Utiliser les opportunités ponctuelles pour favoriser la biodiversité dans les petits espaces marginaux (vieux murs, espaces rudéraux, gares, friches, talus, prairies, toitures végétalisées, etc.), tant pour l'existant que pour les nouveaux projets.
D. Lutter contre les plantes envahissantes.
E. Favoriser les espèces sensibles par des mesures spécifiques.
F. Limiter la pollution lumineuse (voir Plan lumière et fiche A3)

3. Informer et sensibiliser sur la conservation de la nature en ville

Assurer un développement durable implique un changement de comportement qui ne peut se faire qu'à long terme. La formation et l'information sont donc des outils indispensables pour induire des comportements plus respectueux de la nature.

4. Développer une stratégie de gestion de l'eau (voir Fiche A9)

Moyens

- définir, en concertation avec les communes voisines, une stratégie de conservation, valorisation et renforcement des continuités vertes, en prenant en compte tant les aspects paysagers, écologiques que sociaux (en rapport avec la Fiche A8b et l'objectif 1).
- garantir une gestion durable du patrimoine forestier, dans le respect du plan directeur forestier, en visant la régénération de la chênaie, la sécurité des personnes et des biens ainsi que la diversité biologique. Spécifier les objectifs de gestion et de mise en oeuvre dans un plan de gestion des forêts de la Ville de Genève, approuvé par le Département, conformément à la législation forestière cantonale. Ancrer les principes de gestion durable dans le cadre d'une démarche de certification selon les principes du Forest Stewardship Council (FSC) (en rapport avec la Fiche A8b et l'objectif 2 A).
- identifier les « zones dignes de protection » (travail en cours) et définir les mesures à mettre en œuvre (interventions ponctuelles, gestion, information) (en rapport avec la Fiche A8b et l'objectif 2 B).
- poursuivre les nouvelles orientations de gestion des espaces publics et des parcs, en particulier l'entretien différencié (en rapport avec la Fiche A8b et l'objectif 2 B, C, D, E).
- développer une stratégie de lutte contre les plantes invasives (en rapport avec la Fiche A8b et l'objectif 2 D).
- sur la base des cinq points précédents, établir une stratégie communale globale pour la conservation et la gestion des espaces verts et naturels (parcs, espaces marginaux, zones dignes de protection, forêts) (en rapport avec la Fiche A8b et l'objectif 2 A, B, C, D, E).
- réaliser l'inventaire des arbres hors forêt (30'000 sujets environ), selon la méthodologie développée pour l'inventaire cantonal des arbres (ICA) (en rapport avec la Fiche A8b et l'objectif 2 B, C, D).
- contribuer au développement du « Système d'Information du Patrimoine Vert » (SIPV, projet cantonal) en apportant les données relatives au territoire communal (en rapport avec la Fiche A8b et l'objectif 2 A, B, C, D, E).
- encourager les mesures favorisant la biodiversité dans le milieu bâti (façades et toitures vertes, choix des espèces végétales, sites de nidification pour les oiseaux, etc.), à travers deux axes :
  - l'identification des potentialités sur les objets appartenant à la commune, et le cas échéant le développement de projets ;
  - l'élaboration de recommandations systématiques pour les projets où la commune est appelée à donner un préavis (en rapport avec la Fiche A8b et l'objectif 2 C, E).
- développer des plans d'action pour les espèces animales et végétales menacées sur le plan cantonal et/ou fédéral (en rapport avec la Fiche A8b et l'objectif 2 E).
- former le personnel intervenant dans les espaces verts (SEVE, CJB, etc.) (en rapport avec la Fiche A8b et l'objectif 3).
- développer des actions didactiques :
  - poursuivre et renforcer la sensibilisation du public à la nature par des actions des Conservatoire et Jardin botaniques et du Muséum d'histoire naturelle ;
  - intensifier l'orientation « nature » des actions citoyennes dans les quartiers (gestion des espaces verts par des groupes locaux, opérations de plantage, etc.) ;
  - encouragement des expériences pédagogiques dans les écoles ;
  - informer sur les actions entreprises ;
  - diffuser les recommandations et les informations existantes pour favoriser la biodiversité, en particulier auprès des gestionnaires et des corps de métiers en relation avec le bâtiment et les espaces verts ;
  - développer des sites destinés à l'éducation à l'environnement (en rapport avec la Fiche A8b et l'objectif 3).

Acteurs

a) Aménagement, entretien et gestion des espaces verts : SEVE
b) Aménagement urbain : SAM
c) Etudes, analyses et expertises de la biodiversité, actions de sensibilisation, vitrine publique de l'image environnementale du canton et de l'agglomération : CJB, MHN, bureaux en environnement, spécialistes
d) Services cantonaux : Direction Générale de la Nature et du Paysage, Direction Générale de l'Eau
e) Associations locales (Pro Natura, WWF, Nos Oiseaux, etc.)

Liens

- Chapitre 2.3.d.
- Engagements d'Aalborg : BIENS NATURELS COMMUNS

3. favoriser et augmenter la biodiversité, et étendre les zones naturelles et les espaces verts spécifiques et en prendre soin.

LES ESPACES VERTS

Contexte

L'identité de la Ville de Genève doit beaucoup à ses espaces verts riches et diversifiés de par leur morphologie et leur histoire. L'aménagement de promenades sur les anciennes fortifications, la création de boulevards ou de quais au cours du XIXème siècle structurent et confirment cette composante spatio-culturelle. Par ailleurs, issus de donations ou d'acquisitions, les grands parcs ceinturant la Rade constituent une illustration significative de cet héritage.

Les espaces verts sont aujourd'hui une vitrine forte pour Genève. La qualité de ces aménagements, véritables lieux de vie au service de ses usagers, contribue notablement à cette image. Il convient ainsi de pérenniser l'attrait de Genève par son patrimoine vert.



Fig. 1 : Le quai Wilson, et le parc Mon-Repos en second plan – Source : service des espaces vertes

Objectifs

Notre paysage urbain est davantage imprégné par la culture que par la nature : il découle de l'usage qu'en a fait l'homme depuis des siècles. Ainsi, il s'agit :

- de préserver à long terme la qualité du patrimoine vert dans une gestion prévoyante et différenciée ;
- de valoriser le patrimoine arboré dans les parcs et sur avenue, d'assurer sa pérennité et la sécurité des usagers ;
- d'encourager la culture du jardin et du paysage à Genève.

Moyens

- **requalifier les grands parcs :**
  - inventorier et diagnostiquer les composantes végétales et bâties des parcs ;
  - analyser les valeurs historiques et culturelles des lieux, analyser le contexte et les usages d'aujourd'hui ;
  - définir les objectifs en terme d'identité et d'usages pour chacun des parcs, notamment pour les parcs de la Grange et de Beaulieu où les anciens établissements horticoles feront l'objet d'une réhabilitation de type paysager ;
  - mettre en œuvre les outils de conception et de gestion des parcs pour atteindre les objectifs définis.

- **valoriser les parcs urbains de proximité :**
  - recenser et rénover des parcs publics de quartier de petite et moyenne dimension, afin d'améliorer le cadre de vie des usagers par des aménagements de qualité ;
  - dans le cadre d'opérations urbanistiques d'envergure, créer de nouveaux parcs de quartier. Concernant les rives naturelles et semi-naturelles du Rhône et de l'Arve, les aménagements sont à concevoir tout en prenant en compte leurs fonctions écologiques.

- **renouveler la trame arborée :**
  - sur la base d'un inventaire du patrimoine arboré, définir un programme de renouvellement en fonction ;
    - de l'état sanitaire des arbres ;
    - des enjeux urbanistiques de Genève (projets) ;
    - des valeurs paysagères fortes de la ville (perspectives, identités des quartiers, etc.) ;
    - des objectifs développés dans la fiche A8a.

- **gérer le patrimoine vert selon les principes de la gestion différenciée :**
  - en fonction de leur usage et de leur vocation, les espaces verts sont entretenus de manière différenciée, selon des objectifs en matière d'entretien, d'usage, de qualité paysagère et environnementale (voir aussi fiche A8a).

Cette approche intégrée s'organise sur le terrain comme suit :
- inventaire et diagnostic de l'ensemble des espaces verts (arborisation comprise)
- application de ces principes en fonction de la nature spécifique des lieux, afin d'assurer un suivi méthodique et la pérennité du processus.

- **promouvoir la culture du jardin et du paysage à Genève.**
  - développer des opérations de type participatif (plantages urbains, micro aménagements) associant les habitants en terme de mise en oeuvre et d'entretien courant ;
  - proposer au public des animations didactiques ;
  - renouveler les espaces vitrines (fleurissement des quais, horloge fleurie, notamment) et créer de nouveaux évènements, en complément des manifestations existantes (concours de la Rose à La Grange par exemple).

Acteurs

a) Aménagement, entretien et gestion des espaces verts : SEVE
b) Aménagement urbain : SAM
c) Service de la Conservation du patrimoine de la Ville de Genève et instances cantonales ou fédérales de conservation du patrimoine
d) Services cantonaux : Direction générale de la nature et du paysage, Direction générale de l'eau, services spécialisés…
e) UAC, gestion locale des quartiers, intermédiaires avec les habitants et les associations pour le développement d'opération de plantages et jardins de poche.
f) Ecoles, aménagement des terrains scolaires.
g) Fédération Suisse des architectes-paysagistes, groupe romand

GESTION DES EAUX

Contexte

Les sous-sols de la Ville de Genève abritent une partie d'une ressource fort précieuse pour la région : la nappe d'eau potable du Genevois. L'or bleu ne manque pas à Genève mais sa qualité peut être affectée par des pollutions chroniques ou aiguës. Par ailleurs, les phénomènes météorologiques extrêmes sont plus courants en raison des changements climatiques et peuvent conduire à une surcharge du réseau d'assainissementritoire.

Ce plan permet d'établir un concept global d'évacuation des eaux de la commune, oeuvrant pour un plus grand respect du cycle naturel de l'eau et une meilleure protection du lac et des cours d'eau.



Fig. 1 : Carte des nappes et cours d'eau de Genève
Source : système d'informations du territoire genevois et service d'urbanisme

Selon les législations fédérales et cantonales en vigueur, la Ville de Genève doit réaliser un plan général d'évacuation des eaux (PGEE) pour l'ensemble de son territoire. Ce plan permettra d'établir un concept global d'évacuation des eaux de la commune, oeuvrant pour un plus grand respect du cycle naturel de l'eau et une meilleure protection du lac et des cours d'eau. Le PGEE est en cours d'élaboration.

En matière d'assainissement, le réseau public secondaire mis en place durant les dernières décennies permet d'assurer une gestion des eaux efficace sur le territoire de la Ville de Genève. Il comprend plus de 270 kilomètres de collecteurs d'eaux polluées et non polluées, ainsi qu'une cinquantaine d'ouvrages spéciaux (stations de pompage, déversoirs d'orage, puits de chute, etc.). Cette infrastructure, d'une valeur économique de remplacement estimée à 760 millions de francs, comme tout système technique, doit être contrôlée et entretenue afin d'assurer son bon fonctionnement en tout temps et de pouvoir intervenir suffisamment tôt lorsque son état ne correspond plus aux exigences.
Selon les législations fédérales et cantonales en vigueur, (Art. 58 – LEaux) il est de la responsabilité de la Ville de Genève de planifier, de réaliser, d'adapter, d'exploiter et d'entretenir son réseau secondaire d'assainissement. Afin de répondre aux nouvelles exigences légales de la protection des eaux, la Ville de Genève élabore actuellement son plan général d'évacuation des eaux (PGEE).
En amont de la réalisation du PGEE, les premiers diagnostics révèlent que l'état général du réseau d'assainissement des eaux de la Ville de Genève est très dégradé. Cet enjeu est avant tout à aborder en termes de moyens financiers, dans la mesure ou les budgets de ces trente dernières années n'ont pas permis de maintenir un niveau d'entretien suffisant.

Même si la canalisation demeure l'élément central de l'évacuation des eaux, d'autres méthodes de gestion des eaux (rétention, infiltration), ainsi que les nouvelles exigences fédérales de protection des eaux sont à prendre en compte dans le PGEE, et prises en considération dans cette fiche.

Objectifs

Les différents intérêts en jeu liés à l'eau nécessitent, de par leur complexité, une approche concertée.

En matière d'assainissement, on relèvera les objectifs suivants parmi les enjeux fondamentaux à traiter dans le cadre du PGEE:

- dl'exploitation: le réseau doit être entretenu et contrôlé de manière régulière (curage et contrôle des canalisations et des ouvrages spéciaux, entretien des sacs de routes) ;
- le maintien des performances : les canalisations et autres ouvrages spéciaux doivent être reconstruits lorsqu'ils sont en mauvais état afin de garantir leurs bon fonctionnements à long terme ;
- l'adaptation du réseau aux nouvelles exigences : le réseau doit être transformé et adapté dans certains secteurs (mise en séparatif des bassins versants planifiés, mise en place de mesures concrètes d'infiltration et de rétention des eaux non polluées)

Dans le cadre du Plan directeur communal, on relève par ailleurs les objectifs suivants, à relayer dans le PGEE mais aussi à développer en matière de stratégie territoriale :

- développer les possibilités d'infiltration selon les particularités des secteurs hydrologiques ;
- réaliser des opérations de rétention d'eau (toitures vertes, bassins d'eau pluviale, etc.) ;
- remettre en valeur des petits cours d'eau canalisés ou négligés ;
- Informer et sensibiliser la population.

Moyens

- **garantir les moyens financiers permettant d'assurer l'exploitation, le maintien des performances et l'adaptation des réseaux d'assainissement :**
  A cet effet, la loi sur les eaux du 5 juillet 1961 (art. 84 al. 2 - LEaux) stipule que « *l'entretien et l'extension du réseau secondaire sont financés par les communes qui, à ce titre, bénéficient de la contribution que constitue le produit des taxes d'écoulement » et que « les communes peuvent également recevoir une subvention de l'Etat (…).* ». Le fonds alimenté par la taxe d'écoulement n'est pas intarissable.

  De nouvelles pistes pour financer l'entretien du réseau d'assainissement doivent être envisagée vu l'ampleur de l'investissement. Il s'agit notamment de revisiter la question de la répartition des charges entre les différentes communes évacuant leurs eaux dans le réseau concerné et cas échant de solliciter une subvention de l'Etat ou de la Confédération tel que prévus par la loi sur les eaux (art. 88 let. d et e LEaux).

  Par ailleurs, dans le cadre d'opérations inscrites dans un plan localisé de quartier, une taxe d'équipement est perçue pour la réalisation ou la modification des voies de communication publiques y compris leurs canalisations (art.8 et 9 RGZD). Dans ce cas particulier, il serait judicieux d'utiliser en premier lieu la taxe d'équipement pour la construction des nouvelles canalisations ou l'adaptation du réseau d'assainissement existant afin de privilégier l'utilisation du fond de la taxe d'écoulement pour l'entretien du réseau.

  Enfin, le système de taxes d'équipement et d'écoulement se base sur une logique de développement, puisque alimenté par la construction d'immeuble. Or, les potentiels constructibles en ville s'amenuisent. Les dispositions du cadre légal ne permettent pas d'assurer la pérennité de l'entretien du réseau de la ville puisque sans constructions, les fonds d'équipement et d'écoulement ne sont plus approvisionnés. Il est par conséquent indispensable de considérer un mode de financement pérenne basé par exemple sur une taxe à la consommation, tel que la taxe d'épuration.

- **infiltrer au maximum dans la mesure du possibles et selon les particularités des secteurs urbains:**

Moyens

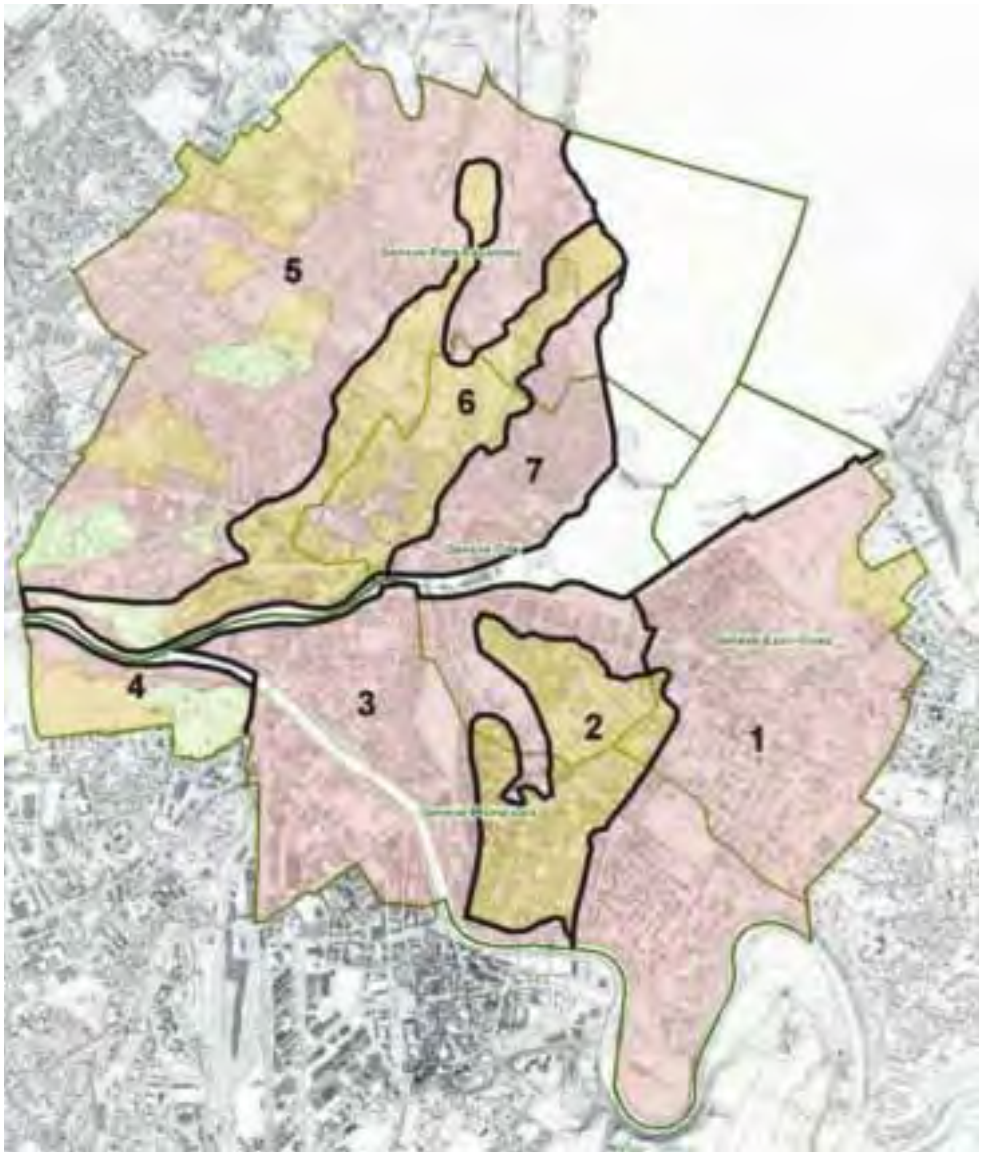


Fig. 2 : Carte des secteurs d'infiltration – Source : service du Génie civil
3 types de zones et 7 secteurs

En termes de possibilités d'infiltration 3 zones et 7 secteurs se distinguent :

1. **zone verte, favorable :**
   Bois-de-la-Bâtie, secteurs à Châtelaine, environs du Parc Trembley et du Parc des Franchises.
2. **zone jaune, opportunités à déterminer au cas par cas :**
   Secteurs 2 et 6, Plateau de Frontenex, cimetière de Saint-Georges et certains secteurs du Petit-Saconnex
3. **zone rouge, où la capacité des terrains à infiltrer les eaux superficielles est mauvaise ou nulle :**
   Sites pollués, secteurs situés au-dessus de la nappe du Genevois (Eaux-Vives, Champel) et zones à forte densité de bâtiments situées au-dessus de nappes superficielles peu profondes (Plainpalais, Acacias, Jonction, Rues-Basses et Pâquis).

ge PLAN DIRECTEUR COMMUNAL

Mise en valeur des Nants :

- le Nant Manant, en limite avec la commune de Lancy, est préservé dans son site naturel à ciel ouvert et alimenté par le Nant du Bois-de-la-Bâtie, qui constitue essentiellement un exutoire à l'étang situé en amont et ne présente de ce fait pas un grand intérêt écologique. Le Nant Manant reste pour sa part fragile sur un plan écologique, dans la mesure ou il collecte les eaux des quartiers urbains environnants. A terme, cette situation sera améliorée par la mise en séparatif du quartier des Marbriers et devra être encore consolidée par des mesures permettant de réduire l'impact des activités humaines sur ce cours d'eau. Ces mesures seront développées et traitées dans le cadre du PGEE.

- Aïre : dans son parcours depuis la future gare CEVA du Pont-Rouge, l'Aire s'écoule dans une galerie souterraine sous la route des Jeunes. Compte tenu de la déclivité de cette portion jusqu'à son débouché dans l'Arve, les poissons provenant de l'amont de la rivière en cours de renaturation peuvent rejoindre l'Arve, mais pas remonter en amont. Dans le cadre des études sur la mutation du secteur Praille Acacias Vernets, la Ville de Genève souhaite qu'une réflexion sur les possibilités de mise en valeur de ce tronçon soient entreprises, en tenant compte des limites imposées par le milieu très urbain de cette portion de tracé. Des mesures dans ce sens seront proposées dans le cadre du PGEE et des études d'urbanisation du secteur.

- le Nant du Petit-Cayla est préservé dans son site naturel à ciel ouvert. Son alimentation est quasi inexistante, mais il conserve une fonction de collecte naturelle des eaux pluviales. Son intérêt en matière hydrographique et sur le plan de la biodiversité sera abordé et traité dans le cadre du PGEE.

- le Nant des Grottes, disparu au début du XXe siècle avec l'urbanisation du quartier de l'Orangerie, ne subsiste que sous la forme d'un collecteur unitaire. Son alimentation est par ailleurs considérée comme tarie. Le Nant des Eaux-Vives et le Nant de Jargonnant ont également disparu des relevés officiels (voir mesures dans la Fiche Biodiversité/ Nature en Ville).

Acteurs

a) Planification et gestion des eaux : Service du Génie Civil
b) Aménagement, entretien et gestion des espaces verts : SEVE
c) Aménagement urbain : SAM
d) Etudes, analyses et expertises de la biodiversité, actions de sensibilisation, vitrine publique de l'image environnementale du canton et de l'agglomération : CJB, MHN,
e) Services cantonaux : Direction générale de la Nature et du Paysage, Direction générale de l'Eau, services spécialisés, Direction du territoire pour ce qui a trait à la taxe d'équipement.
f) Associations locales (Pro Natura, WWF, etc.)

Liens

- Rapport sur l'état de l'infiltration, Ville de Genève / service du Génie civil, août 2006, établi dans le cadre du Plan Général d'Evacuation des Eaux / Etude des aspects géologiques et hydrogéologiques, HydroGeo Conseils, mandataire
- Fiches Plan directeur communal Genève 2020 :
  Fiche A4 : Plan « Ville propre ».
- Engagements d'Aalborg : BIENS NATURELS COMMUNS
  2. améliorer la qualité de l'eau, économiser l'eau, et utiliser l'eau plus efficacement.
- Chapitre 4.1 Plan financier d'investissement

198

SITES POLLUES

Contexte

Les sites industriels anciens et en activité présentent souvent des sites pollués ou contaminés.

L'ordonnance fédérale du 26.08.98 sur l'assainissement des sites pollués (OSites) impose aux cantons d'établir un cadastre des sites pollués. Celui-ci est public depuis le 1er juin 2004 et constamment mis à jour. Sur le territoire de la ville de Genève, il recense 192 sites :

- 1 site contaminé à assainir impérativement : Artamis « Carré Vert » (anciens terrains SIG à la Jonction)
- 3 sites à surveiller, qui pourraient réclamer un assainissement
- 188 sites pollués (analyse à approfondir par le propriétaire du site).

Dans le patrimoine foncier de la Ville de Genève, on dénombre 54 sites, dont 23 sont situés hors du territoire communal.

Objectifs

- anticiper les coûts des dépollutions, de façon à figurer dans les plans financiers d'éventuelles opérations de densification ou de reconversion partielle ;
- assainissement du site des anciens terrains SIG à la Jonction.

Moyens

- négociation d'une participation financière pour l'assainissement des sites pollués en application du principe du pollueur payeur ;
- le cas échéant, recherche d'anciens propriétaires susceptibles d'avoir une responsabilité dans la pollution des parcelles propriété de la Ville.

Plan, carte

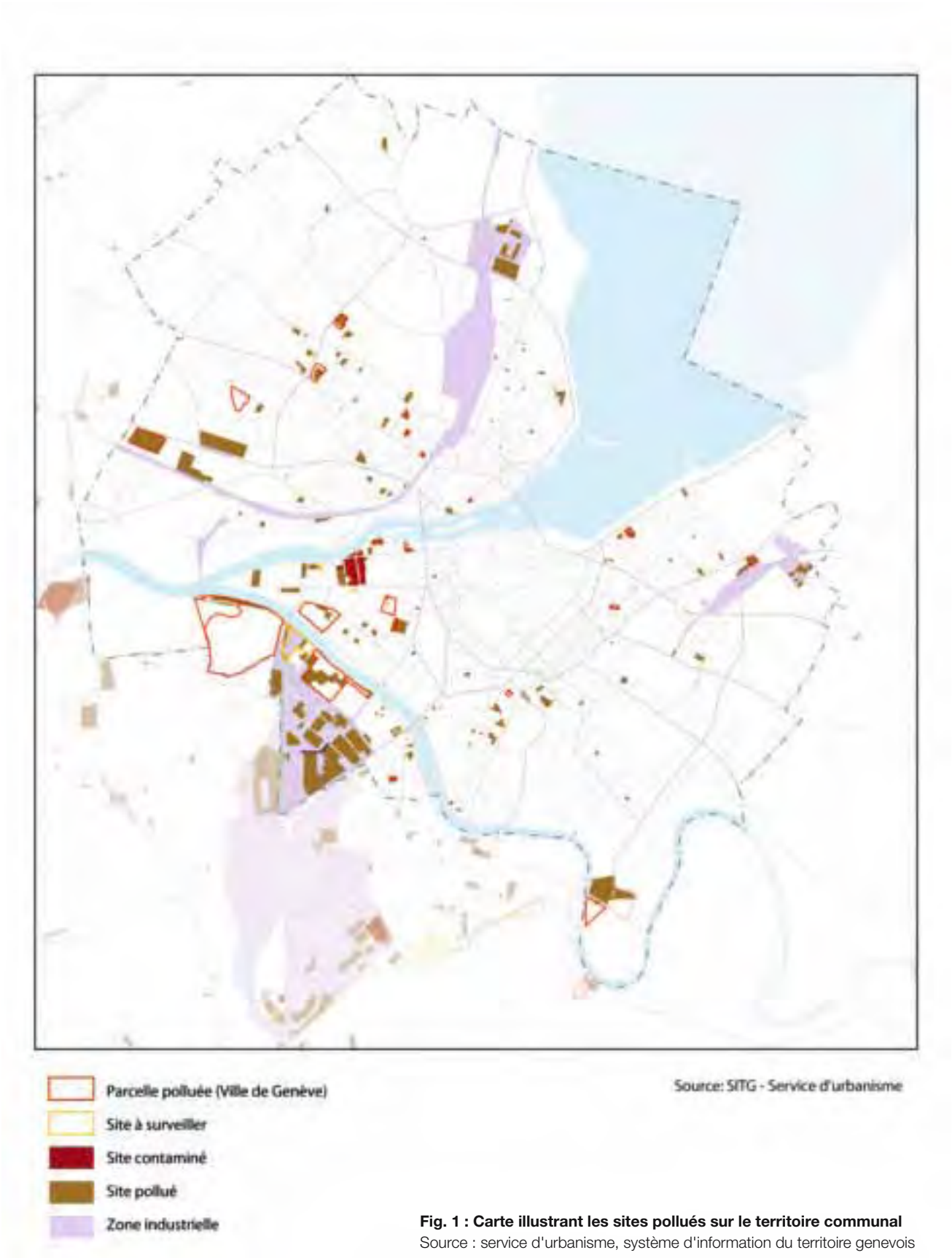


Fig. 1 : Carte illustrant les sites pollués sur le territoire communal
Source : service d'urbanisme, système d'information du territoire genevois

BRUIT, ASSAINISSEMENT OPB

Contexte

La Loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 et l'Ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 obligent la Ville de Genève, propriétaire des infrastructures routières sur son territoire, à entreprendre l'assainissement du bruit produit par la circulation des véhicules. Le délai est fixé au 31 mars 2018. Dans les faits cela signifie que la Ville de Genève sera dans l'obligation de supporter le coût de la pose de doubles vitrages sur toutes les façades qui resteront à ce terme exposées à des dépassements des valeurs d'alarme.

En tant que centralité d'agglomération, la Ville de Genève voit se concentrer sur son territoire les nuisances en matière de bruit routier. Ce sont 63 kilomètres de rues et 80'000 personnes qui sont touchés par un dépassement des valeurs limites d'immissions et/ou des valeurs d'alarme sur la commune de Genève. Or, ces nuisances causent une dégradation de la santé publique, du cadre de vie et de la qualité de l'habitat.

Les exigences de réduction des nuisances sonores de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit routier impliquent en priorité la réduction du bruit routier à la source, ce qui implique notamment la réduction de la quantité et/ou des vitesses du trafic motorisé sur les axes concernés. Si après l'assainissement de l'installation routière, il subsiste des dépassements des valeurs d'alarme, l'insonorisation acoustique par la pose de double vitrage des bâtiments touchés est obligatoire. Les frais engendrés par ces travaux doivent en principe être supportés par la Ville de Genève, détentrice de l'installation routière concernée.

De plus, dans le cas où l'assainissement n'est pas non plus obtenu malgré des mesures d'assainissement sur les axes en dépassement des valeurs limites la Ville de Genève peut procéder à demandes d'allègement auprès de l'autorité cantonale compétente à savoir le service d'assainissement du bruit routier. Ces demandes d'allégement permettent de déroger à l'obligation d'assainir dans les cas où toutes les mesures d'assainissement prévues ne suffiraient pas à descendre en dessous des valeurs limites (VLI). Toutefois, la Ville de Genève devra supporter les coûts de l'assainissement du bruit routier à la source et ceux engendrés pas l'isolation acoustique des bâtiments touchés par des nuisances sonores produites par les routes du domaine public communal lorsque les valeurs d'alarme sont encore dépassées malgré l'assainissement.

Objectifs

L'objectif défini par la loi est d'assainir les voies en dépassement des valeurs limites de bruit d'ici 2018, selon le plan ci-dessous. Toutefois, la Ville de Genève dispose de compétences limitées en matière de circulation. Elle ne peut donc pas toujours mettre en place les mesures d'assainissement à la source qui permettent de réduite les niveaux sonores. Afin de répondre aux exigences légales, la stratégie d'assainissement consiste à : (voir aussi plan ci-après)

- favoriser la mise en œuvre des mesures de modération de trafic sur le réseau de quartier; ceci permet d'assainir de nombreux axes tout en répondant à plusieurs objectifs poursuivis par la Ville de Genève, comme la promotion et la sécurisation des mobilités douces ;
- poursuivre la coordination des programmes d'assainissement du bruit routier avec les projets d'aménagement et d'entretien en cours et saisir les opportunités de projets futurs pour les combiner avec des mesures d'assainissement ;
- assainir au gré des opportunités de projets les axes où les valeurs d'alarmes (VA) sont dépassées, et différer l'assainissement des axes où une atténuation du bruit routier en deçà des valeurs d'alarme n'est pas envisageable ;
- orienter les programmes d'assainissement vers les projets les plus denses en termes de nombre de personnes à protéger.

Moyens

Les moyens mis en oeuvre par la Ville de Genève afin d'atteindre cet objectif consistent à :

- évaluer des solutions globales du trafic à l'échelle de l'agglomération du canton et de la ville en vue de réduire les charges de trafic individuel motorisé au profit des modes doux et des transports publics ;
- les résultats d'études concernant la relation entre trafic et bruit routier à l'horizon 2020 démontrent qu'afin de passer au-dessous des valeurs d'alarme sur la quasi-totalité des axes routiers de la Ville, il est nécessaire de tendre vers la répartition modale suivante :

trafic interne à la Ville à l'horizon 2020 :

- transports publics : 20-25% (stabilité par rapport à 2005) ;
- modes doux : 60-65% (55-60% en 2005) ;
- transports individuels motorisés : 10-15% (15-20% en 2005) ;

flux en échange à l'horizon 2020 :

- transports publics : 45-50% (25-30% en 2005) ;
- modes doux : 5-10% (5% en 2005) ;
- transports individuels motorisés : 40-45% (60-65% en 2005).

- réduire les vitesses : poursuivre la mise en place des mesures de modération du trafic telles que les zones 30km/h, en prévoyant de nouvelles zones dans les quartiers en dépassement des niveaux de bruit.
- réduire la proportion de véhicules bruyants ;
- fluidifier le trafic afin de limiter les comportements agressifs ;
- évaluer et modifier les revêtements ;
- identifier et supprimer le trafic de transit sur les axes du réseau de quartier et les axes secondaires selon la hiérarchie du réseau routier ;
- revoir la hiérarchie du réseau routier et demander des déclassements d'axes en réseau secondaire ou de quartier dans une perspective d'assainissement (voir Fiche IA1) ;
- augmenter les lignes PFI pour les études d'assainissement ;
- inscrire des montants dans le PFI pour la réalisation des mesures d'assainissement, notamment des projets de modération, modification des gabarits de chaussée, revêtements phono absorbants ;
- inscrire dans les standards de construction du GCI la pose systématique de revêtement phono absorbant le plus efficace à court et à long terme et le poser systématiquement sur tous les axes routiers de la ville de Genève, en favorisant la recherche auprès des constructeurs ;
- favoriser et promouvoir les modes doux et les transports publics au lieu des transports individuels motorisés ;
- assurer la disponibilité de montants destinés à la pose de double-vitrage isolant sur toutes les façades en dépassements des valeurs d'alarmes situées sur des axes du réseau primaire qui n'auront pas été assainis d'ici 2018.

Acteurs

a) Ville de Genève : services de l'aménagement urbain et de la mobilité, des bâtiments, du génie civil.
b) Etat de Genève : services de l'assainissement du bruit routier (DCTI), de protection contre le bruit (DT) et Direction générale de la mobilité (DGM)
c) Confédération : office fédéral de l'environnement (DETEC)

Liens

R-69 (161) Pour une protection plus importante de la population contre le bruit en ville de Genève
PR-331 (161) Etude de mesures d'assainissement du bruit routier
M-392 (161) Pour une réelle planification des mesures contre le bruit en ville de Genève
M-1200 (152) «Ramenons la pollution sonore de notre ville au-dessous de la cote d'alerte!»
M-579 (163) «OPB: où en est-on?»

Plan, carte

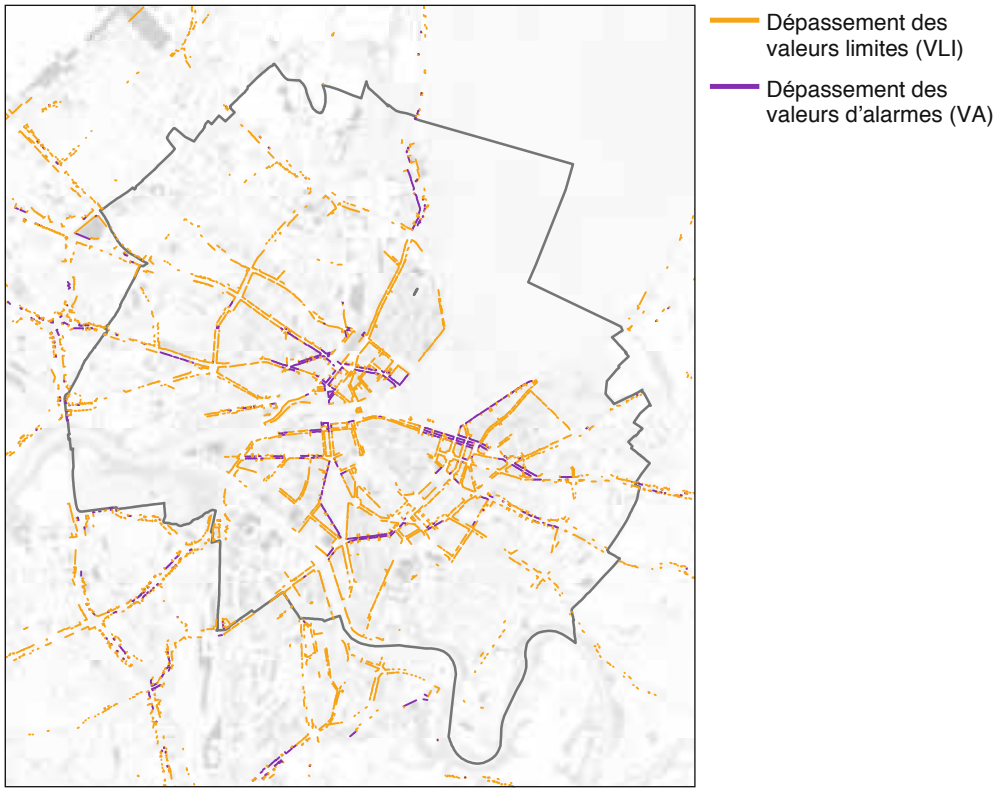


Fig. 1 : Niveaux de bruit en façade selon le cadastre du bruit, état en mai 2008
Source : service d'aménagement urbain et mobilité de la Ville de Genève



Fig. 2 : Projection des priorités d'assainissement
Source : service d'aménagement urbain et mobilité

PROTECTION CONTRE LES RISQUES MAJEURS

Contexte

La protection contre les risques majeurs est notamment gérée dans le cadre de l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM), traitant de certaines catégories d'entreprises, d'installations ferroviaire, et de routes à grand transit .

La Ville de Genève est concernée :
- en tant que lieu d'implantation d'entreprises soumise à l'OPAM ;
- en tant que propriétaire d'une grande partie de son réseau routier ;
- en tant que propriétaire d'installations situées dans des périmètres de risques ;
- en tant qu'acteur sur les questions de sécurité, dans le cadre des prestations du SIS.

Objectifs

- protéger la population et l'environnement de graves dommages résultant d'accidents majeurs.

Moyens

- améliorer la connaissance des situations de risque et l'anticipation sur les mesures à prendre.

La Ville de Genève compte 16 entreprises soumises à l'OPAM . Il s'agit pour l'essentiel d'installations :
- de télécommunications (Générateurs d'électricité et leur carburant, dispositifs de stockage d'électricité par batteries) ;
- hospitalières (stockage de produits particuliers) ;
- sportives (installations de réfrigération de la patinoire des Vernets)

La soumission de ces entreprises aux critères de l'OPAM étant susceptible d'évoluer, la carte ci-contre est à considérer comme indicative.



Fig. 1 : Carte de localisation de l'implantation des entreprises soumises à l'OPAM en ville de Genève
Source : service d'urbanisme de la Ville de Genève

Réseau routier :
Le trafic poids lourds transportant des matières dangereuses pénétrant au centre-ville est considéré comme relativement restreint en unités et en volume de matières dangereuses transportées. La ville de Genève n'est pour l'heure pas concernée par ces dispositions, sous réserve d'évolution majeure des conditions de trafic ou d'informations complémentaires issue des études entreprises. Les éléments ci-dessous récapitulent les études entreprises ou en cours aux abords du périmètre communal :

Installations ayant fait l'objet de rapports succincts :
- **A1v, Echangeur de Vengeron-Route de Lausanne** (novembre 2005)
  Atteintes à la population et aux eaux superficielles: probabilité d'occurrence en dessous de la limite de 5E-6 acc/année et par 100 mètres bien que dans la zone intermédiaire : situation jugée acceptable dans la décision cantonale du 29 juin 2006.

- **autoroute N1a/voie centrale - Route des Jeunes** (Janvier 2004)
  La méthode dite "simplifiée" a permis de décider qu'il n'était pas utile de conduire une l'analyse plus approfondie (calcul de probabilité non nécessaire) pour l'autoroute N1a/voie centrale.
  Pour ce qui est de la route des Jeunes, la probabilité d'occurrence d'un accident majeur avec atteinte à la population (2.02E-7 accident/année et par 100 mètres) se trouve bien en dessous de la limite de 5E-6 accident/année et par 100 mètres de route. Il en est de même pour une éventuelle atteinte aux eaux souterraines. La situation a donc été jugée acceptable par le Canton (décision du 30 avril 2004). Après discussion de différents considérants, la situation a aussi été jugée acceptable pour ce qui est d'une atteinte possible aux eaux superficielles.

Installations ayant fait l'objet de rapports succincts provisoires :
- **Route de Chancy** (en cours de révision) - Segment Petit-Lancy à la limite de la Ville de Genève
  Atteintes à la population : probabilité d'occurrence en dessous de la limite de 5E-6 accident/année et par 100 mètres.
  Atteintes aux eaux superficielles : probabilité d'occurrence dans la zone intermédiaire et très légèrement inférieure à la limite OPAM.

Installations ayant fait l'objet de demandes de rapports succincts auprès des détenteurs: (en attente de données)
- Genève-Meyrin - (St-Genis) : partie de la **route de Meyrin** ;
- Genève-Vernier - route du **Nant-d'Avril - route du Mandement** (en partie) ;
- **Avenue de Châtelaine** (depuis la limite de la ville de Genève) + pont de l'Ecu + partie route de Vernier + route du Nant- d'Avril (jusqu'à son intersection avec la route du Mandement) ;
- **Le Bouchet-Cointrin** (aéroport)-route de Pré-Bois / Avenue Louis-Casaï et route de Pré-Bois dans son intégralité.
- **CEVA** : Un complément au rapport succinct OPAM a été établi dans le cadre de la procédure d'approbation des plans.

Réseau ferroviaire :
Les projets de renouvellement urbain des périmètres Praille Acacias Vernets et Montbrillant-Séchéron, se situent en proximité de zones sensibles existantes présentant un danger potentiel susceptible de provoquer un accroissement des risques. La notion de gestion des risques sera à intégrer en amont des processus de planification. Des solutions seront à développer sur la base d'une analyse de risque.

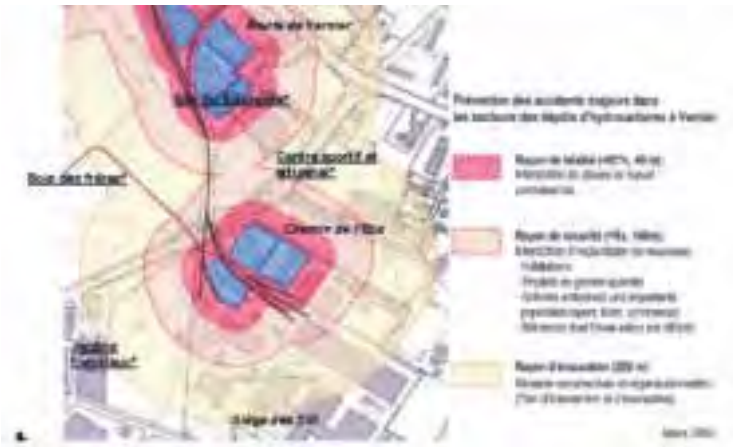


Fig. 2 : Carte des périmètres de restriction d'affectation dans le secteur des dépôts d'hydrocarbure de Vernier – Source : OCIRT

Propriétés de la Ville de Genève situées dans des périmètres de risques : le cas de Vernier

Le plan directeur communal de Vernier précise : « *Faisant suite au plan directeur de 1997 et à diverses interpellations des autorités communales, le canton a lancé une étude d'aménagement qui a abouti à la décision du Conseil d'État de ne pas renouveler les concessions à leur échéance. Toutefois, pour maintenir une certaine capacité de stockage, il est proposé de concentrer les dépôts sur certains sites entre l'autoroute et la voie ferrée* ».

Il faut donc relever que l'évolution des périmètres de restriction d'affectation peut évoluer dans le temps, par exemple suite à la diminution ou à la suppression du stockage de certains produits.

Acteurs

a) SIS (interventions et planification des interventions) Génie Civil (gestion des eaux et PGEE)
b) Partenaires cantonaux : OCIRT, Service de sécurité/secrétariat général, Département du territoire

SUIVI DU DEVELOPPEMENT

A13

Contexte

Les capacités de développement dans les plans localisés de quartier adoptés sont importantes – 3400 logements. Mais elle sont surtout complexes et longues à mettre en oeuvre du fait de la multiplicité des propriétaires privés et du morcellement parcellaire. La maîtrise foncière est un élément primordial dans la concrétisation des plans localisés de quartiers. A titre d'exemple, bien qu'en dix ans quelques 300 parcelles ont changé de mains dans la zone de développement de la ville de Genève, sur la même période, seules 17 requêtes ont été déposées pour la construction de 29 immeubles.

Par ailleurs, la nouvelle orientation de certaines politiques publiques vient modifier de manière profonde le cadre dans lequel s'inscrit le développement urbain, notamment, la loi sur la construction de logements d'utilité publique, la loi sur les surélévations et le plan d'utilisation du sol. L'impact de ces dispositions légales sur le développement est encore méconnu du fait du peu de recul existant par rapport à leurs mises en œuvre.

Objectifs

Dans la mesure où la gestion du territoire nécessite de faire des choix, l'évaluation, en tant qu'instrument d'aide à la décision, est un élément essentiel d'une gestion efficiente (voir chapitre 3.2). Ainsi un suivi méthodique permettra de mieux comprendre l'incidence de nouvelles politiques publiques sur le développement et cas échéant de modifier ou réorienter ces politiques afin qu'elle concourent concrètement et à l'échelle de la Ville aux objectifs retenus, notamment en terme de part de logement sociaux ou d'équilibre logements / emplois.

- disposer d'un observatoire du logement comme outil d'aide à la décision et à la gestion ;
- contribuer au suivi du plan directeur communal ;
- contribuer à la planification scolaire.

Moyens

- mettre en œuvre le suivi :
  - de la construction de logement sur le territoire de la Ville de Genève en distinguant la zone de développement et les zones ordinaires ;
  - de la part. de logement social par catégorie en incluant les fondations de droit public et les coopératives ;
  - du rapport entre nombre d'emploi et de logement.
  - utilisation de la base de données Urbasit ;
  - mise au point d'une méthode d'évaluation permettant une approximation du nombre d'emplois générés par rapport aux surfaces de planchers créées.

Acteurs

En supplément des contributions de l'office cantonal de la statistique, la Ville entend développer les contacts avec l'association des promoteurs constructeurs genevois en vue d'assurer le suivi de la mise en œuvre des plans localisés de quartier.

Liens

- Chapitre 1 : priorités 2, Chapitre 2.1
- Engagements d'Aalborg : GESTION LOCALE VERS LA DURABILITE
  5. …évaluer nos progrès vers les buts fixés…

Plan, carte

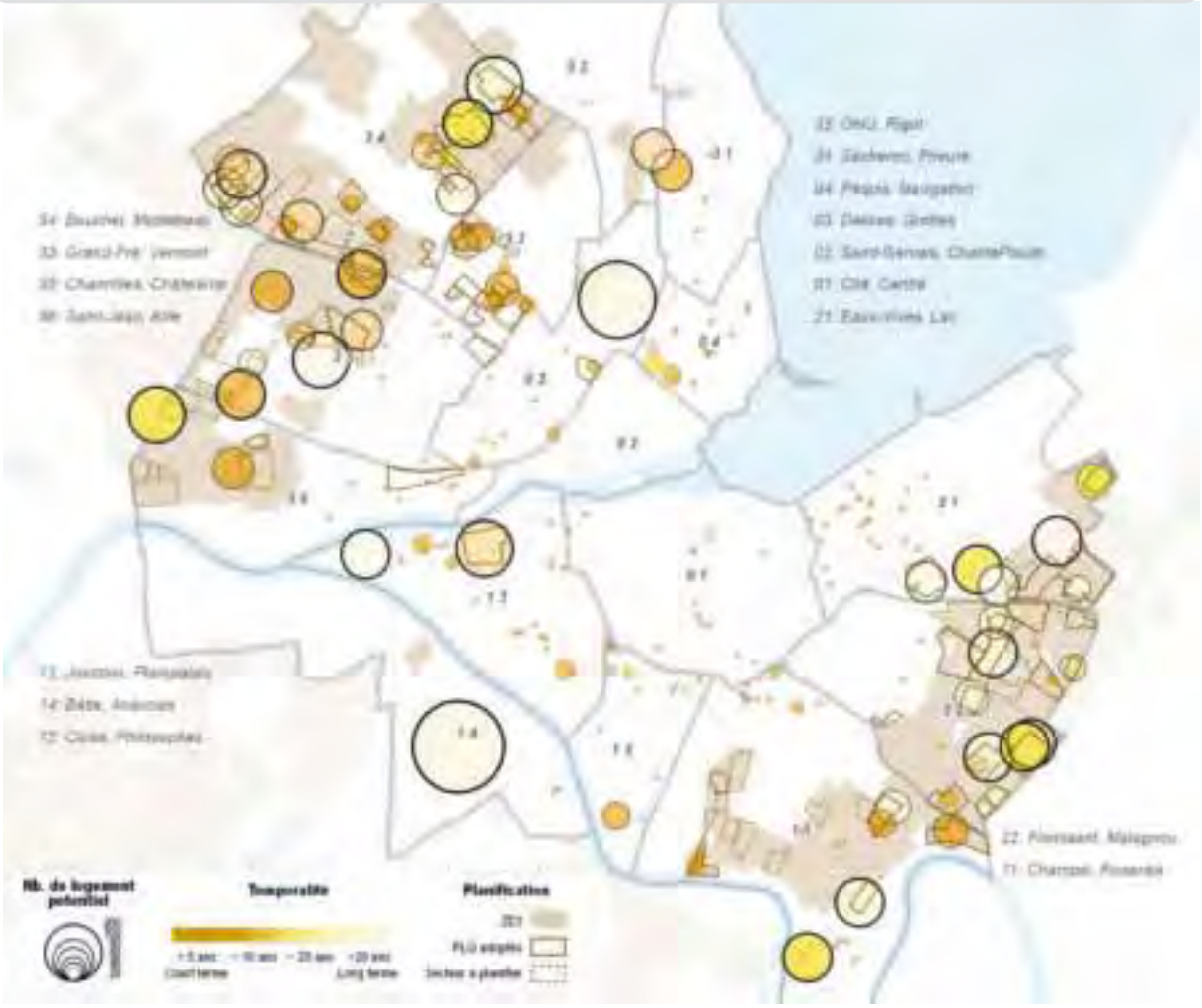


Fig. 1 : Carte localisant le potentiel de logement – Source : service d'urbanisme

	POTENTIEL DE LOGEMENTS										
	Log. planifiés (PLQ, requêtes, projets)				Planification à terme					Total à saturation	...dont appartenant à des secteurs de renouvel. urbain
Secteur de la Ville	Total	...dont libre	...dont log. sociaux		< 2012	2012-2015	2016-2020	>2020	indéterminé		
CITE-CENTRE	50	50	0	0.0%	40	10	-	-		50	
ST-GERVAIS CHANTEPOULET	0									0	
DELICES GROTTES	750	750	0	0.0%	50		200	500		750	700
PAQUIS NAVIGATION	100	100	0	0.0%	50	25	25			100	
CHAMPEL ROSERAIE	550	400	150	15.8%	250		150	150	400	950	
LA CLUSE PHILOSOPHES	100	75	25	25.0%	100					100	
JONCTION PLAINPALAIS	450	280	170	37.8%	150	200		100		450	300
BATIE ACACIAS	2000	1340	660	33.0%			300	1700		2000	2000
EAUX-VIVES LAC	500	345	160	29.1%	100		250	150	50	550	300
FLORISSANT MALAGNOU	900	540	360	27.7%	50	250	150	450	400	1300	
SECHERON PRIEURE	150	60	90	60.0%	150					150	
ONU-RIGOT	200	170	30	15.0%	200					200	100
GRAND-PRE VERMONT	250	150	100	33.3%	250				50	300	
BOUCHET MOILLEBEAU	1400	640	760	36.2%	100	450	150	700	700	2100	
CHARMILLES CHATELAINE	900	540	360	30.0%	400	150		350	300	1200	
SAINT-JEAN AIRE	300	150	150	18.8%	100	0	200	0	500	800	200
VILLE DE GENEVE	**8600**	**5585**	**3015**	**27.4%**	**1990**	**1085**	**1425**	**4100**	**2400**	**11000**	**3600**

RESEAU ET STATIONNEMENT CYCLABLE

Contexte

En 2004, afin de compléter le réseau existant, la Ville de Genève a défini l'image directrice du réseau cyclable. Celle-ci décrit le réseau souhaité à long terme, met en évidence les carences et les problèmes à résoudre.

Trois types d'itinéraires sont déterminés : les itinéraires le long des axes principaux de trafic, les itinéraires de quartier (hors des axes à fort trafic) et les liaisons de proximité (à l'intérieur des quartiers, notamment dans les zones 30km/h). S'ajoutent les itinéraires « phares », aménagés de manière à rendre visible l'attractivité et la sécurité des déplacements à vélo, l'objectif étant de lever les craintes par rapport à l'usage de ce mode de déplacement.

Plus de 80 kilomètres d'itinéraires ont été réalisés à ce jour sur la base d'une image directrice qui en compte environ 125. Depuis 1989, date de l'initiative populaire pour la création d'un réseau cyclable, les projets sont développés localement grâce à une succession de crédits votés par le Conseil municipal : amélioration de l'accessibilité locale par l'introduction de contresens cyclables, création de nouveaux itinéraires, amélioration de la continuité et de la sécurité du réseau. Le trafic cycliste sur les ponts, où sont effectués les comptages, a été multiplié par quatre.

La Ville favorise aussi le développement du réseau cyclable dans le cadre d'opérations de requalification d'axes urbains. C'est notamment le cas lors du développement du réseau de tramway.
La Ville développe des zones de stationnement confortables pour vélos, sécurisées, accueillantes, favorisant l'usage du vélo en complément à celui des transports publics. Plus de trois mille arceaux à vélo ont été posés. En quinze ans, on observe une baisse des vols d'environ 35%.

Objectifs

- augmentation de la part modale du vélo ;
- mise en œuvre de l'image directrice du réseau cyclable : compléter le réseau, assurer sa sécurité et sa continuité ;
- amélioration du réseau existant : notamment visibilité renforcée ;
- mettre à disposition en suffisance une offre en stationnement sécurisé pour les vélos.

Moyens

- ouvrir et/ou améliorer des itinéraires tels que par exemple : « U » cyclable de la rade, Pictet-de-Rochemont/Terrassière vers la Gare des Eaux-Vives, Terrassière-Rôtisserie vers Bel-Air, Praille-Acacias-Vernets en lien avec Jonction-Plainpalais, l'axe tangentiel Châtelaine-Secteur des organisations internationales, le prolongement de la Voie Verte d'agglomération sur la rive droite le long des voies ferrées, la passerelle de Sécheron ;
- ouvrir des itinéraires cyclables dans certains parcs publics ;
- Voie Verte pour piétons et cyclistes (voir fiche PL7) ;
- faciliter le franchissement de dénivellations par des moyens mécaniques (par exemple liaison entre le quartier de la jonction et le plateau Saint-Georges à travers le Bois de la Bâtie, liaison quartier Roseraie et plateau de champel) ;
- inscrire, dans les règlements des plans localisés de quartier certains passages à ouvrir aux vélos et l'obligation de prévoir des places de stationnement vélos en surface et couvertes (Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés - L 5 05.10) ;

- mettre en place une offre de vélos en libre service fondé sur un partenariat public associatif voire public-privé incluant les partenaires de l'économie sociale et solidaire ;
- offrir des vélostations ou des parkings vélos couverts et sécurisés dans les gares CFF et les haltes CEVA, RER ;
- offrir des parkings vélos couverts avec possibilité de sécuriser les vélos contre le vol aux abords des grands générateurs de trafic vélo (pôles d'échange TPG, équipements publics ou privés tels que l'université, l'hôpital, les centres commerciaux,…) ;
- offrir des places de stationnement sécurisé en suffisance (arceaux, potelets, racks à vélos) pour les vélos dans les quartiers et zones d'habitation denses telles que Les Pâquis, les Eaux-Vives, la Jonction ;
- offrir systématiquement un minimum de 2 places sécurisées (arceaux, potelets) à tous les arrêts TPG, cinémas, supermarchés ;
- dissocier le stationnement vélo du stationnement deux-roues motorisé ;
- en lien avec la suppression des cases deux-roues motorisés situées sur les trottoirs et les places, créer, selon les besoins, des espaces de stationnement pour les vélos sans marquages spécifiques mais en installant des arceaux, des potelets ou des racks à vélos ;
- développer les parc& bicyclette (P+B) en complément des P+R ;
- assurer la promotion du vélo par l'organisation d'événements et des campagnes de sensibilisation et des informations sur les aménagements réalisés ;
- subventionner l'achat de vélos classiques ou à assistance électrique par les habitants ;
- promouvoir les vélos à assistance électrique et installer des bornes de recharge ;
- promouvoir l'usage du vélo par l'organisation d'événements et de campagnes de sensibilisation ;
- informer sur les aménagements réalisés.

Acteurs

a) Services cantonaux : DGM
b) Services municipaux : SU, SAM
c) Associations (Provélo)

Liens

Vu le caractère transversal de la problématique cyclable, un nombre important de liens sont à établir notamment avec les fiches suivantes :

- Fiches Plan directeur communal Genève 2020 :
  - Fiche A5 Plan Piétons
  - Fiche A8b Espaces verts
  - Fiche A11 : Bruit, assainissement OPB
  - Fiche PL7 : Voie Verte d'agglomération
- Engagements d'Aalborg : MOBILITÉ AMÉLIORÉE, TRAFIC LIMITÉ
  1. réduire la nécessité du transport motorisé privé et favoriser des alternatives séduisantes accessibles à tous.
  2. augmenter la part des déplacements assurés par les transports en commun, à pied et en bicyclette.

Plan

Voir Plan « Réseau cyclable » - Chapitre 2.2.d)

RESEAU ROUTIER

Contexte

La Ville de Genève a une position atypique en Suisse du fait de son pouvoir de décision limité en matière de gestion et d'organisation de la circulation sur son territoire. Cette situation la conduit à utiliser sa force de proposition en la matière d'autant plus qu'elle finance la construction et l'entretien de l'ensemble des routes sur le territoire communal et participe au financement et à l'entretien des infrastructures de transports publics. De plus elle est fortement touchée par les problèmes d'encombrement du domaine public, de sécurité des déplacements et de pollution atmosphérique et sonore dus aux transports. C'est avec cette contrainte que la Ville de Genève doit assainir son réseau routier, selon les directives de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB). Les exigences de réduction des nuisances sonores de l'OPB impliquent en priorité la réduction du bruit routier à la source, ce qui implique notamment la réduction de la quantité et/ou des vitesses du trafic motorisé sur les axes concernés (voir fiche A11).

Objectifs

Considérant l'objectif poursuivi en terme de parts modales, la réorganisation du réseau routier et la révision de la hiérarchie des axes deviennent nécessaires. Il s'agira de concentrer le trafic de transit sur un nombre restreint d'axes du réseau primaire. Des axes primaires pourront ainsi être déclassés en réseau secondaire et des axes secondaires déclassés en réseau de quartier. Ceci permettra de procéder aux opérations de diminution et d'assainissement du bruit, et de libérer de l'espace pour des opérations de valorisation de l'espace public en faveur des mobilités douces.
Le réexamen des fonctions des axes de niveau primaire et secondaire permettra d'adapter leur fonction aux perspectives ouvertes par des charges de trafic individuel motorisé amoindries.
Les objectifs sont :

- **diminuer le bruit routier** au-dessous des valeurs d'alarme et assainir des axes selon les exigences OPB,
- affirmer la fonction de certains **axes primaires** en y concentrant le trafic de transit,
- augmenter la taille du **réseau de quartier** et le libérer du trafic indésirable,
- créer ainsi des opportunités pour la **mise en place de zones à priorité piétonne**.

La Ville de Genève souhaite pouvoir travailler avec la Direction générale de la mobilité (DGM) sur les propositions suivantes concernant la hiérarchie du réseau routier :

Rues à déclasser du réseau primaire au réseau secondaire:
- **Avenue de France**. La Ville souhaite classer l'avenue de France en axe secondaire, privilégiant l'avenue de la Paix pour le transit entre la place des Nations et le Quai Wilson. Avec le collège et la maison de la Paix, l'avenue de France voit son rôle de desserte renforcé.
- **Route de Ferney**. La Ville souhaite la classer en axe secondaire afin de privilégier sa fonction de desserte et d'assainir le bruit routier notamment en réalisant des projets de valorisations piétonniers et cyclables, ainsi que du projet de tramway.
- **Rue François-Dussaud**. Dans le cadre du PAV cette rue deviendra un boulevard urbain avec comme fonction principale la desserte du quartier. Il convient donc de la classer en axe secondaire.

Rues à déclasser du réseau primaire au réseau de quartier:
- **Avenue de la gare-des-Eaux-Vives entre la route de Chêne et l'avenue Godefroy,** son classement en axe primaire du réseau devient peu pertinent compte tenu du projet CEVA et du plan directeur de quartier qui prévoit des aménagements piétons/vélos, un pôle modal transports publics très important (station vélo, gare, pôle TPG) et aussi l'aménagement d'un espace plus généreux pour les piétons devant la Comédie, sur la partie la plus emblématique de l'avenue de la Gare-des -Eaux-Vives (ou place de la gare des Eaux-Vives).

De plus, la **rue de Savoie** dépasse les valeurs limites de l'OPB. Il conviendra de déclasser ce tronçon de l'avenue de la Gare des Eaux-Vives ainsi que la rue de Savoie en réseau de quartier.

- **Ponts de l'île**. La Ville souhaite le déclassement de cet axe afin de tenir compte des aménagements prévus dans le cadre du projet de tramway Cornavin-Onex-Bernex (TCOB).

Rues à déclasser du réseau secondaire au réseau de quartier ou en zone piétonne :

- **Rue de l'Ecole-de-Médecine et boulevard Carl-Vogt**. La Ville souhaite leur déclassement en réseau de quartier afin de supprimer le trafic de transit et de procéder à l'assainissement du bruit routier.

Par ailleurs, certaines rues du réseau nécessitent une réflexion que la Ville souhaite pouvoir mener en collaboration avec la Direction générale de la mobilité (DGM) : (en trait tillé sur le plan de la page suivante)

- **Place Montbrillant**. Dans, le cadre du projet d'extension de la zone piétonne du centre-ville et en lien avec les nouvelles liaisons ferroviaires, l'importance de la place en tant que pôle multimodal majeur est renforcée. Son statut devrait être en concordance avec son rôle d'espace à priorité piétonne générateur de mobilité douce.
- Le projet d'une place de marché permanente et de piétonnisation de la **rue Pierre-Fatio** implique, en l'état actuel du projet, la fermeture à la circulation de cette rue, mais également du **rond point de Rive** et de la **rue d'Italie** dévolues aux transports publics.
- **Rues Harry-Marc et Bartholoni**. Le projet de réaménagement de la plaine de Plainpalais veut réunir les parties nord et sud de la plaine. De plus, dans le cadre du projet d'extension de la zone piétonne du centre-ville, ces deux rues sont envisagées comme liaison de mobilité douce entre le centre-ville et Plainpalais, et plus loin le secteur Praille-Acacias-Vernets. Par extension, une réflexion devrait être menée sur la pertinence de maintenir la **rue de la Croix-Rouge** en réseau secondaire. Dans le même ordre, une réflexion sur la **rue de la Terrassière** comme axe de liaison piéton entre la Gare des Eaux-Vives et le centre-ville semble pertinente.
- Un déclassement des Ponts de l'Ile implique de fait une réflexion sur les **quais du Seujet et de la Poste**.
- Le projet de Voie Verte d'agglomération implique des réaménagements en faveur des mobilités douces (voir fiche PL7). Les rues correspondantes au tracé de la Voie Verte d'agglomération doivent faire l'objet d'une réflexion spécifique.
- D'autre rues méritent également une discussion, notamment : avenue Sainte-Clotilde ; rue David-Dufour ; rue de Lyon ; rue de l'Athénée ; rue des Contamines ; rues Adhémar-Fabri et François-Bonivard ; Avenue de la Concorde ; rue du Stand et le secteur Hollande ; rue du Grand-Bureau ; quai Charles-Page ; quai capo d'Istria ; chemin du velours et chemin de la Chevillarde ; avenue William Favre.

Moyens

En collaboration avec la Direction générale de la mobilité :

- évaluer la part de trafic de transit subsistant sur le réseau secondaire et de quartier actuel ;
- évaluer les fonctions des axes actuels et futurs en regard des objectifs de part modale ;
- modifier la hiérarchie du réseau routier et adapter la régulation lumineuse ;
- modifier certains schémas de circulation sectoriels ;
- aménagements routiers, signalisation routière et marquage ;

> projets d'aménagement urbain et de modération de trafic.

Acteurs

a) Services cantonaux : DGM
b) Services municipaux : SU, SMO, SAM

Liens

Fiches Plan directeur communal Genève 2020 :

Fiche PL2 : Gare des Eaux-Vives, Petite Boisière
Fiche PL8 : Extension piétonne centre-ville
Fiche A11 : Bruit, Assainissement, OPB

Plan

Voir Plan « Réseau routier » - Chapitre 2.2.a)

COLLABORATION INTERCOMMUNALE

Contexte

La collaboration intercommunale existe depuis fort longtemps, que l'on pense au traité de combourgeoisie conclut entre Genève, Berne et Fribourg en 1526 ou, plus près de nous, à la loi genevoise sur l'administration des communes (LAC) qui prévoit explicitement la collaboration intercommunale dans son titre IV, article 51 :
« Sous la dénomination de groupement intercommunal (ci-après : groupement), deux ou plusieurs communes peuvent unir leurs efforts en vue d'assurer en commun des tâches déterminées relevant de leurs compétences. ».

D'ores et déjà, de nombreuses prestations à la population font effectivement l'objet d'une collaboration intercommunale ponctuelle (lutte contre les incendies, manifestations culturelles, etc.). Par ailleurs, dans le Canton de Genève, on notera, entre autres initiatives, celles des communes d'Anières, Hermance et Corsier, de mettre en œuvre une véritable coopération par la mise en œuvre d'une « Charte intercommunale ». Les avantages d'une vision concertée des entités communales ne sont donc plus à démontrer : économies d'échelles, résolution de problèmes dépassant largement l'espace communal ou encore lutte contre les effets de débordements dus à la non coïncidence des cercles de décideurs (autorités élues et citoyens), payeurs (contribuables) et bénéficiaires (usagers).

En matière d'aménagement du territoire, les échanges entre municipalités suivent préférentiellement un mode de collaboration axé par projet. Par ailleurs, la Ville de Genève se trouve être un important propriétaire foncier, non seulement dans le périmètre de son territoire mais également dans d'autres communes et en particulier à Vernier. En tant que gestionnaire du sol, la Ville de Genève se place donc, de facto, dans une relation de coopération nécessaire avec certaines de ses homologues.

Objectifs

La Ville de Genève entend intensifier les actions de collaboration, en premier lieu avec les communes limitrophes. Cette action doit permettre, d'une part d'aboutir à des visions plus concertées dans les dossiers, d'autre part à partager et capitaliser les expériences vécues avec les autres communes. Cette collaboration doit être intensifiée notamment sur les parcelles propriété de la Ville de Genève mais situées hors de son territoire.

- Intensifier les actions de collaboration sur les domaines d'action concernant :
  - la création de logements sociaux en utilisant notamment les dispositions prévues par la nouvelle loi sur les LUP ouvrant un crédit sur 10 ans de 300 millions de francs ;
  - la coopération en matière de planification scolaire et équipements de la petite enfance ;
  - l'aménagement de manière concertée des rives du lac, du Rhône et de l'Arve afin de favoriser un plus grand accès à l'eau (loisir récréatif, mobilités douces, etc.) ;
  - la construction d'équipements publics à vocation intercommunale comme les centres sportifs ou culturels et les maisons de quartier ;
  - un travail renforcé entre communes dans les secteurs situés aux frontières communales de la Ville de Genève pour éviter les fractures territoriales.
  - les mesures à coordonner dans le cadre de l'assainissement OPB
  - la création de réseaux de mobilité douce

Moyens

Genève, cœur de l'agglomération franco-valdo-genevoise (voir priorité 7)
Le projet d'agglomération franco-valdo-genevoise offre un cadre de référence et d'actions pour favoriser la coopération entre les communes et particulièrement pour la Ville de Genève.

les contrats, une voie à explorer (voir priorité 8)
« Dans leur ensemble, les contrats peuvent traiter un large éventail de domaines d'intervention, pour autant que ces derniers entrent dans le champ de compétences des acteurs publics impliqués. Cette souplesse permet de trouver des réponses ad hoc aux échelles territoriales et politiques différentes et aux situations particulières comprenant des types d'acteurs divers. D'ailleurs, elle facilite l'introduction d'objectifs et de critères de développement durable. En même temps, la souplesse de ce mode d'action publique oblige les collectivités publiques à bien réfléchir aux modalités contractuelles adéquates et aux comportements à adopter en fonction du contexte et du jeu des acteurs impliqués. De plus, les échanges de vue avec d'autres collectivités publiques et les évaluations d'expériences dans le domaine sont indispensables pour leur permettre de continuellement améliorer leurs stratégies (extrait de « La contractualisation : potentiel et risques d'un nouveau mode d'action publique », Equiterre, janvier 2008).

le benchmarking : examen des réalisations existantes dans le domaine de l'intercommunalité d'autres villes suisses
Une étude prospective pourrait être réalisée pour cerner les évolutions possibles dans l'intercommunalité en matière d'aménagement du territoire, notamment en prévision des débats sur la nouvelle Constituante.

renforcer la cohérence entre les plans directeurs communaux de la Ville de Genève et des communes environnantes
- Coordonner les projets de collaboration intercommunale.
- Envisager des planifications intercommunales.

Actions prospectives à étudier et approfondir (détails non exhaustifs - état février 2009) :

avec la Commune de Vernier :
- Bois des Frères : étude conjointe pour la réalisation d'un parc urbain en remplacement des pavillons de logement temporaire ;
- ZILI: étude sur le devenir des jardins familiaux ;
- devenir de l'ancien site Edipresse : réaffectation de l'ex-usine, densification des terrains environnants en fonction des besoins de la Ville (culture, sport, etc.) ;
- développement de la parcelle louée par la société « ROC Occasions » jusqu'en 2016 : en tenant compte des contraintes OPAM, étude de densification du terrain.
- urbanisation des terrains situés en front de la route du Bois-des-Frères et de la route de Vernier : en tenant compte des contraintes OPAM et des contraintes liées au bruit routier, étude d'opportunité de création d'un front bâti affecté à des activités ;
- Aïre-Ain : voir fiche PL5.
- route de Peney 52 à 56 : étude d'une densification des terrains, propriété de la Ville de Genève (construction de logements) ;
- Aïre, site de la Verseuse-Source Saint-Jean : étude d'opportunité d'un réaménagement des terrains en tenant compte des besoins de la Voirie, de la création d'une centrale géothermique et des occupations actuelles ;
- Aïre, site des Sellières : réaménagement des terrains en fonction des opportunités offertes par la Voirie ;
- réseau routier Concorde / Châtelaine ;
- charte d'aménagement pour l'axe Louis-Casaï (aussi avec la commune de Meyrin) ;
- aménagement de l'axe rue de Lyon / avenue de Châtelaine
- diverses questions foncières.

avec la Commune de Carouge :
- aménagement des berges de l'Arve : mise en place d'une coordination entre les deux communes, pour l'aménagement, la sauvegarde et la mise en valeur des rives de l'Arve ;
- connexions idoines des cheminements piétons et des itinéraires cyclables entre les deux communes
- université Battelle – Caserne des Vernets : analyser la faisabilité de l'échange d'affectations: réaliser à Battelle les logements prévus par le masterplan PAV sur le site de la Caserne des Vernets et implanter le projet de l'Université aux Vernets ; coordonner les acteurs (Communes, Université, Etat -Affaires militaires, DCTI, DT- et Confédération) ;
- Maison de quartier Carouge-Acacias : évaluer la faisabilité et la pertinence d'une maison de quartier intercommunale dans le quartier des Acacias (à proximité du pont de Carouge).

avec la Commune de Carouge et la Commune de Lancy :
- développement du périmètre Praille- Acacias -Vernets (PAV) : ce projet d'envergure concerne le territoire des trois communes ; une vision concertée pour l'avenir de ce périmètre est nécessaire ;
- coordination entre le projet SOVALP au Pont-Rouge et le PAV : ce projet d'envergure concerne le territoire des trois communes. Une vision concertée pour l'avenir de ce périmètre est nécessaire.

avec la Commune de Veyrier :
- création d'une passerelle au dessus de l'Arve : cette passerelle faciliterait l'accès depuis Champel vers le centre sportif de Vessy ;
- développement du centre sportif de Vessy : le développement du complexe sportif devrait se faire en concertation avec la commune de Veyrier.

avec les Communes de Vernier, Carouge, Genève, Cologny et les Trois Chênes :
- création d'une voie de mobilité douce continue (« Voie Verte d'agglomération ») : voir fiche PL7 ;
- éclairage public ;
- prévoir des éléments de continuité de l'éclairage inspirés du plan lumière de la Ville (voir fiche A3).

avec les communes du Grand-Saconnex et de Pregny-Chambésy :
- favoriser les mobilités douces dans le secteur des organisations internationales ;
- poursuivre la mise en œuvre du Plan directeur d'aménagement du Jardins des Nations ;
- assurer le suivi du projet de la Route des Nations qui conditionne la mise en œuvre du prolongement de la ligne de tram vers Ferney-Voltaire ;
- poursuivre les études pour la mise en place un réseau piétonnier-cycliste en site propre, parallèle au chemin des Coudriers.

Acteurs

a) Ville de Genève
b) Communes genevoises, et françaises
c) Canton

Liens

- Fiches Plan directeur communal Genève 2020 :
  Fiche PL5 : Aire -Ain
  Fiche PL7 : Voie verte
  Fiche A3 : Plan lumière
- Engagements d'Aalborg : GOUVERNANCE
  5. coopérer efficacement et dans un véritable esprit de partenariat avec les réseaux communaux de l'agglomération, d'autres villes et d'autres niveaux d'administration et gouvernement.

POLITIQUE FONCIERE

Contexte

La Ville de Genève est un important propriétaire foncier, sur son territoire et au-delà, en particulier à Vernier. Ce patrimoine comprend une grande diversité de biens : terrains nus, immeubles administratifs, immeubles de logements, villas, terrains agricoles, équipements publics, sportifs et culturels, forêts, etc.

Depuis plusieurs années, la pression sur le foncier exercée par une demande accrue de terrain dans le centre de l'agglomération a fait augmenter les prix des terrains à bâtir et des biens immobiliers. Les acquisitions de nouveaux biens sont donc plus onéreuses pour la collectivité.

En ce qui concerne l'habitat, la pénurie touche toutes les catégories de logements. Sur le territoire communal, la sortie des HLM du régime de contrôle et de subventionnement programme une forte baisse du nombre de logements sociaux.

Objectifs

- développer une activité foncière pour soutenir le développement d'un parc de logements sociaux sur les terrains propriété de la ville de Genève ;
  - acquisition de nouveaux terrains ;
  - valoriser les parcelles déjà en mains de la ville de Genève ;
  - acquisition d'immeubles de logements afin de les transformer en logements d'utilité publique ;
  - faciliter la réalisation de logements sociaux par le développement de partenariats public privé et la redynamisation des PLQ en force ;
- mettre en place une politique foncière permettant d'assurer un développement cohérent des équipements publics communaux, des transports et infrastructures y compris pour la mobilité douce, des espaces verts et de l'activité économique.

Moyens

Globalement un renforcement des ressources dédiées à la politique foncière sera mis sur pied, tant en ce qui concerne les forces de travail (1 nouveau poste dès 2009) que les moyens financiers.

- l'acquisition de nouveaux terrains se fera soit par des acquisitions de gré à gré, soit par le biais de l'exercice du droit de préemption dans la zone de développement.
- la dynamique de valorisation des parcelles déjà en main de la ville de Genève passe par un bilan précis de l'utilisation des parcelles et de leur potentiel de valorisation, tant en matière de logement que pour d'autres types d'utilisation ; une fois le potentiel déterminé, certaines parcelles pourront être valorisées directement par la ville de Genève, d'autres seront remises en droit de superficie à des coopératives ou des structures à même de développer du logement social ;
- l'acquisition d'immeubles déjà réalisés est envisagée comme un moyen de conserver sur le territoire communal un nombre suffisant de logements sociaux pérennes ; les habitants des immeubles seraient petit à petit remplacés par des locataires éligibles pour l'octroi de logements d'utilité publique ;
- la réalisation de logements sociaux nécessite souvent des partenariats avec des promoteurs dans le cadre d'opérations plus large, en particulier pour l'application de la loi sur les logements d'utilité publique ; ce type de démarche sera donc amené à se développer ; par ailleurs, la ville de Genève souhaite redynamiser les développements des PLQ déjà adoptés mais non réalisés ou partiellement construits ; dans ce contexte, elle entend jouer un rôle de facilitateur pour débloquer des projets.

En fonction des besoins et des opportunités, la ville de Genève continuera à acquérir des biens fonciers et immobiliers afin de permettre un développement harmonieux de l'agglomération.

Acteurs

a) Au niveau interne ville : SU UOF pour le logement, divers services pour les différents aspects spécifiques.
b) En ce qui concerne le logement et en particulier le soutien financier pour les logements d'utilité publique : développer le partenariat et la collaboration avec le canton pour l'utilisation des 30 millions prévus par an.
c) Développement de partenariat avec des promoteurs, ainsi qu'avec des organismes de production de logement social : en particulier la fondation de la ville de Genève pour le logement social et des coopératives d'habitation.
d) DLO

Liens

- Coordination avec les engagements du plan directeur de l'habitat transfrontalier
- Mise en place d'une politique communale d'application de la loi sur les logements d'utilité publique en lien avec les autorités cantonales (DLO)

Plan, carte

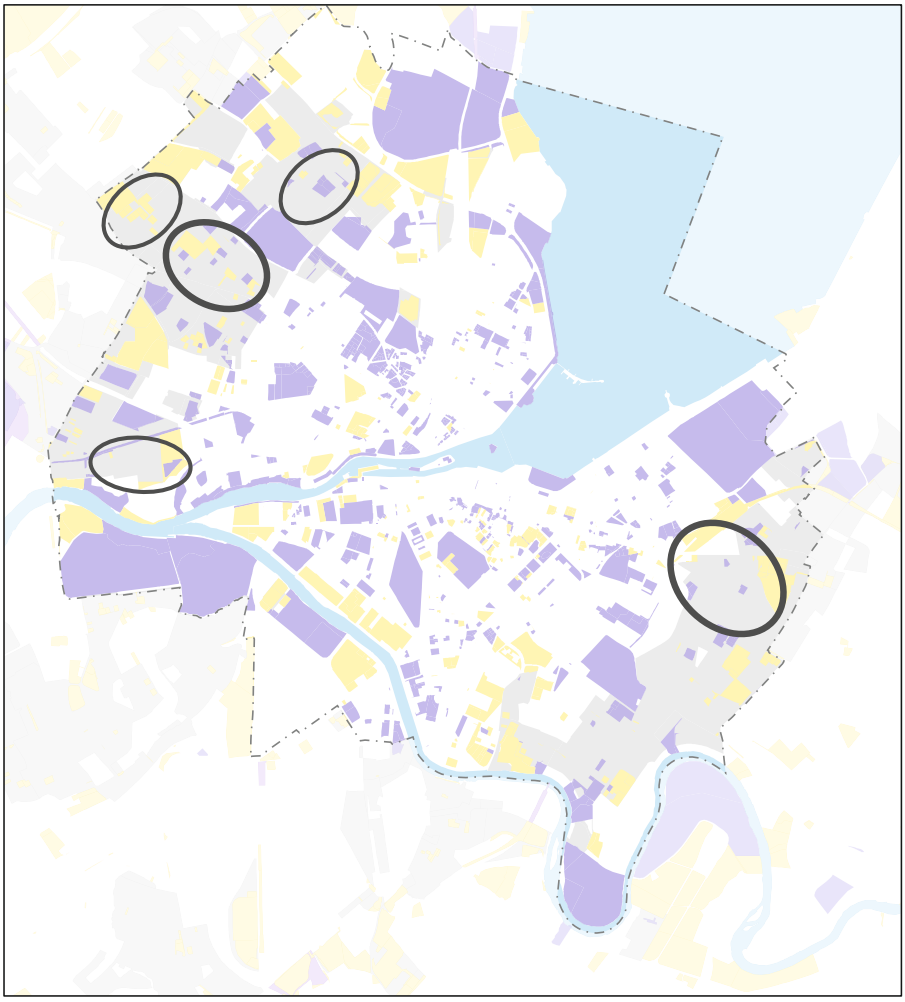


Fig. 1 : Carte illustrant les propriétés de la Ville de Genève et sa politique foncière – Source : service d'urbanisme de la Ville de Genève

MODIFICATION DU REGIME DES ZONES-INSTRUMENTS D'URBANISME

Contexte

Nombreuses situations ne correspondant plus au statut des zones.
Régime de zone, notamment zone 5, prétéritant le développement de la ville et la construction de logements.
Projets en cours d'étude influençant le régime des zones.
Les instruments traditionnels de l'urbanisme ne sont plus adaptés au renouvellement de la ville.



Fig. 1 : Vue aérienne des zones de villas au Nord du quartier de l'Europe – Source : service d'urbanisme

Objectifs

- mettre en conformité les situations ne correspondant pas aux dispositions légales (en beige pâle)
- Renforcer la charpente verte, les pénétrantes de verdure, les grandes entités vertes (en vert)
- Dégager des marges de manoeuvre pour le développement et la mise en oeuvre des actions déclinées dans le plan directeur communal, notamment concernant la construction de logements (en rouge)
- Garantir la faisabilité des équipements scolaires en zone de verdure
- Poursuivre les efforts visant à la densification de la 3e zone de développement (en jaune)
- Donner un fondement technique voire légal à la nouvelle planification du renouvellement urbain, à la gestion de la densité et de la qualité urbaine.



Fig. 2 : Carte illustrant les objectifs de la Ville de Genève
Source : service d'urbanisme

Moyens

- mettre en zone de verdure les reliquats de zone 5 "mitant" les pénétrantes de verdure ;
- envisager, selon les cas, la mise en 3e zone de développement des restes de zone 5 ;
- compléter l'article 24 LaLat afin de préserver une marge d'adaptation pour les locaux d'équipements scolaires encore situés en zone de verdure ; un alinéa 2bis ou 3bis pourrait faciliter la mise à niveau des équipements, avec la condition que d'éventuelles transformations participent à une amélioration des conditions réelles d'usage du sol dans l'esprit de la zone de verdure ;
- adapter le régime de la zone en ZIA selon la priorité au maintien des activités ou à l'introduction de logements (par exemple zone mixte de développement) ;
- évaluer la pertinence de certains plans de site ;
- utiliser le droit d'initiative communal pour élaborer des PLQ en 3e zone de développement ;
- développer de nouveaux instruments d'urbanisme destinés à gérer les vides (c'est-à-dire l'espace public, la rue, les cours), les mobilités et les usages en relation avec les rez-de-chaussée.
- mettre à profit les dispositions de la loi sur le remembrement foncier urbain pour débloquer des soldes constructibles dans les plans d'aménagement et pour améliorer l'aspect des quartiers et promouvoir une utilisation rationnelle du sol.

Acteurs

a) Services cantonaux : Direction cantonale de l'aménagement - Service des plans d'affectation et requêtes
b) Services municipaux : entre autres SU, Unité juridique

Liens

- Chapitre 1 : priorité 8 et Chapitre 2.1 : Plan d'utilisation du sol (PUS)
- Fiches Plan directeur communal Genève 2020 :
  Fiche I3 : Politique foncière
- Engagements d'Aalborg : PLANIFICATION ET CONCEPTION

Plan, carte

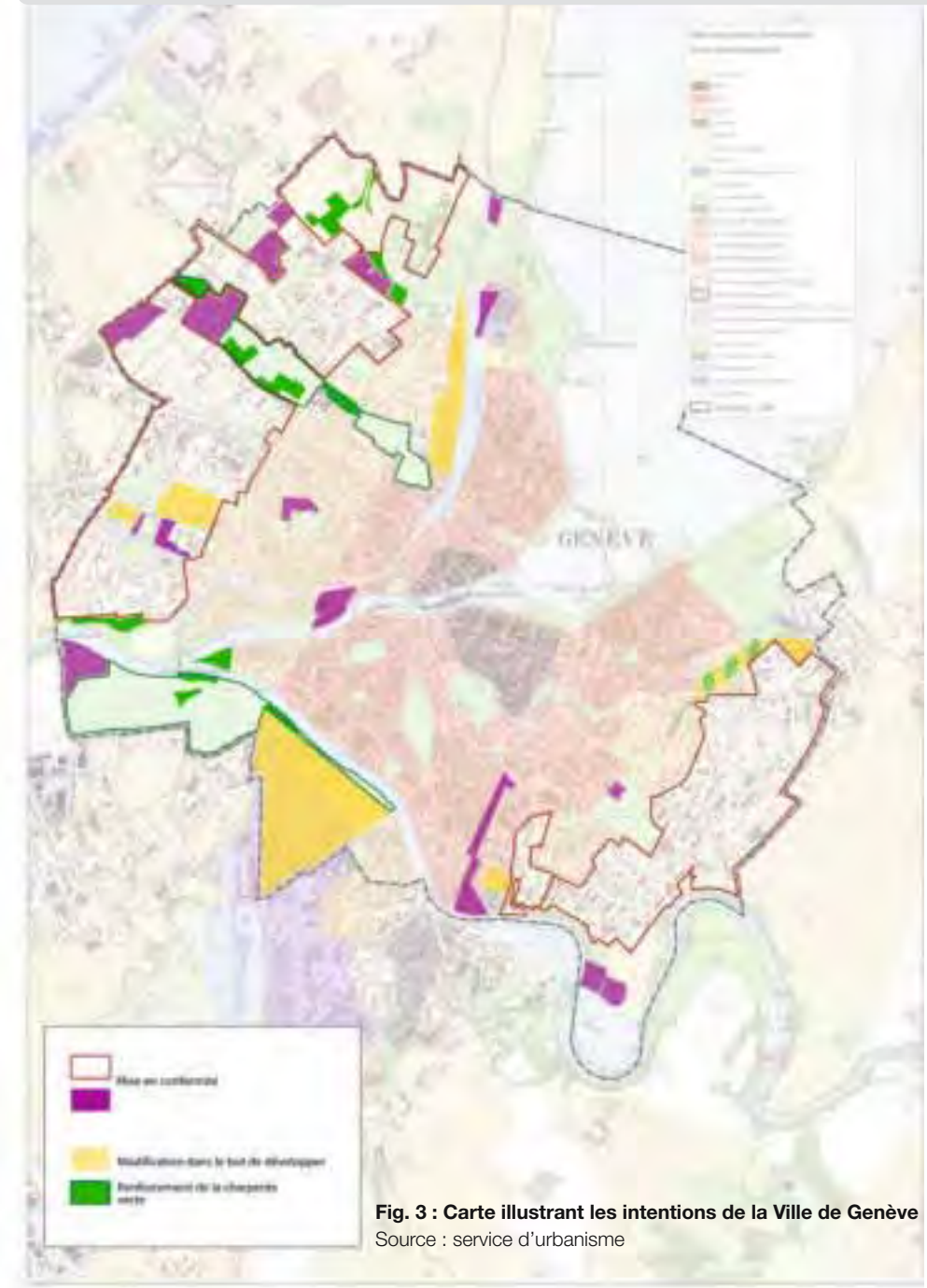


Fig. 3 : Carte illustrant les intentions de la Ville de Genève
Source : service d'urbanisme

CHAPITRE 4

ANNEXES

Chapitre 4

ANNEXES

4.1 Plan financier d'investissement, éléments d'appréciation internes à l'administration municipale

La planification territoriale et la planification financière ont pour but commun de renforcer la cohérence de l'action municipale. Leur portée dans la durée, d'une douzaine d'années, est similaire.

La nature contractuelle du plan directeur et la lourdeur de sa procédure de révision le positionnent comme un instrument de référence privilégiant la stabilité sur plusieurs années. Le Plan financier d'investissement (ci-après PFI) est au contraire un instrument propre à la Ville, et vise à travers des mises à jours relativement fréquentes à préserver une vue d'ensemble prenant en compte des éléments issus de l'actualité.

C'est dans la définition d'une politique d'investissement que se dessineront, dans la durée, les priorités de mise en oeuvre du plan directeur communal. Sans prétendre trancher sur une orientation prédéfinie, ce chapitre vise :
- à dégager des grandes catégories structurantes en matière de planification financière et de planification territoriale ;
- à définir les ordres de grandeurs et les marges de manœuvre propres à chacune de ces catégories.

Dans le 4ème PFI 2009-2020, le montant des dépenses d'investissement ne peut dépasser une moyenne de 95 millions par an jusqu'en 2012, puis de 100 millions au-delà de cette date.

Les décisions déjà arrêtées par le Conseil administratif sont rappelées dans les rubriques ci-dessous, afin de mesurer l'impact potentiel du plan directeur qui n'est que partiellement ou pas encore pris en compte par le PFI. Les estimations s'appuient sur le PFI 2009-2020, notamment la rubrique «Répartition des investissements totaux» (graphique 2). Des adaptations des ordres de grandeur évoqués seront éventuellement nécessaires au fur et à mesure des mises à jour du PFI.

a) Entretien des bâtiments

La Ville de Genève doit entretenir un important patrimoine immobilier : rénovations d'immeubles de logements, mais aussi d'écoles, d'installations sportives etc. L'effort principal de la Ville de Genève porte sur la rénovation de son parc de logements (133 millions 2009-2020).
Le plan directeur communal n'a pas d'effet sur ce type de dépense.

b) Les équipements culturels sur les sites connus:

Les investissements prévus sont importants (371 millions 2009-2020) et concernent un nombre limité de grands projets :
19) et concernent un nombre limité de grands projets
- l'agrandissement du Musée d'ethnographie (env. 60 millions) ;
- la construction de la Nouvelle Comédie (env. 70 millions) ;
- l'extension et le réaménagement du Musée d'Art et d'Histoire (env. 75 millions) ;

- la construction de la 5e étape des Conservatoire et Jardin Botaniques (env. 13 millions) ;
- l'aménagement de la salle de l'Alhambra (25.5 millions) ;
- la construction d'un dépôt pour les collections patrimoniales (environ 47 millions) ;
- divers investissements de rénovation (musée de l'Horlogerie, Grand Théâtre, BAC +3, Conservatoire et Jardin Botaniques, etc.).

Ces réalisations renforceront la fonction de Ville centre de l'agglomération et son attrait touristiques.

Tous ces équipements disposent toutefois déjà d'un site d'implantation, y compris celui de la Nouvelle Comédie à la gare des Eaux-Vives.A part le musée d'ethnographie, ils se situent déjà dans des sites prestigieux qui ne nécessitent pas de nouvelles mesures lourdes d'aménagement de l'espace public.

c) Les équipements de proximité.

Le 4e PFI marque une volonté de la Ville de Genève de poursuivre ses efforts d'équipement, en particulier pour l'enfance. Il s'agit de saisir l'opportunité des projets qui se réaliseront sur des terrains dont la Ville a la maîtrise foncière :
- Foyer de Sécheron : équipements sociaux, crèche et parc public ;
- Stand-St-Georges (ex-SI) - Plantaporrêts: demi-groupe scolaire, crèche, parascolaire ;
- Gare des Eaux-Vives : programme d'équipements « crèche, sport et jeunesse » ;
- Chandieu : demi-groupe scolaire et équipements sociaux ;
- Ecole Cayla : salle de gymnastique ;
- Ecole de Geisendorf : parascolaire et restaurant scolaire ;
- Ecole des Cropettes : salle de gymnastique ;
- Rue du Cendrier : crèche.

Les interactions entre le plan directeur et les investissements pour l'équipement de proximité sont complexes : la possibilité de réaliser ces équipements dépendent presque toujours de réalisations urbaines longues à faire aboutir alors que les besoins de la population évoluent fortement hors même de ces périmètres de projets. C'est par exemple le cas des crèches et restaurants scolaires où les besoins augmentent par modification du mode de vie et non par apport supplémentaire de population.

Les nouveaux logements prévus par le plan directeur ne devraient ainsi pas créer par eux-mêmes d'importants besoins supplémentaires en équipements de proximité à l'exception des quartiers de « renouvellement urbain » dépourvus des infrastructures nécessaires aux habitants. Pour les autres quartiers à développer, l'équipement de proximité est déjà inscrit au PFI (par ex. « Carré Vert », Sécheron, Chandieu). La dépense d'investissement la plus importante est en effet celle de l'équipement scolaire dont les besoins en classes stagnent compte tenu du vieillissement de la population qui compense les besoins liés aux nouveaux logements. Ce type d'équipement fait par ailleurs l'objet d'un suivi permettant d'optimiser la réponse aux besoins (rapport tous les 2 ans du Conseil administratif au Conseil municipal).

Le programme d'équipements « crèche,sport et jeunesse » (env. 60 millions) défini en fin d'année 2008 sur le terrain initialement prévu pour une école à la Gare des Eaux-Vives ne figure pas au 4e plan financier qui avait été approuvé antérieurement.

d) Domaine public

L'investissement sur le domaine public (assainissements et aménagements) constitue indéniablement une catégorie particulière où les enjeux entrecroisés entre la politique d'aménagement de la Ville et celle de l'investissement sont les plus manifestes.
Concrètement, la Ville est face à trois importants groupes de dépenses :

- les travaux à entreprendre en sous-sol et en surface liés aux infrastructures du tram (TCOB env. 62 millions 2009-2012) du RER CEVA (env. 13 millions 2012-2014) et des autres lignes de transports publics planifiées (plans directeur TC 2011-2014) ou à planifier ;
- la reconstruction d'un nombre important de collecteurs qui d'une part constitue en soi un poste d'investissement important, et qui d'autre part va nécessiter des travaux de réaménagement de surface pour des secteurs qui n'appelaient pas d'interventions particulières ;
- la concrétisation des objectifs de la Ville en matière de mobilité douce et d'aménagement de l'espace public exprimés par le plan directeur communal : TCOB, CEVA, plan d'assainissement OPB, Plainpalais, Passerelle Hans Wilsdorf, Voie Verte d'agglomération.

Pour ce qui concerne les actions de mobilité douce, la Ville de Genève devrait pouvoir bénéficier d'une participation de la Confédération à la réalisation des projets inscrits au Projet d'agglomération valdo-franco-genevois pour la période 2011-2014 (passerelle Sécheron, vélo-station à la gare des Eaux-Vives, prolongement de la Voie Verte, accès au TCOB à la Jonction, piste cyclable Pont du Mont-Blanc) et au-delà de 2014 pour divers projets de mobilité douce non encore formalisés (secteur Cornavin–Montbrillant, secteur Bois de la Bâtie-St-Jean, couverts à vélos avec bornes électriques, etc.). Sous réserve d'une approbation des Chambres fédérales en 2010, La Ville de Genève pourra bénéficier d'une participation de la Confédération de 40% des coûts de construction des projets inscrits au Projet d'agglomération valdo-franco-genevois (Fonds d'infrastructure). Les projets annoncés par la Ville de Genève ont tous été considérés comme pertinents par le Conseil fédéral. Pour la période 2011-2014, il sera ainsi possible d'obtenir une subvention pour l'aménagement des interfaces autour des gares CEVA (Champel et Gare des Eaux-Vives) la construction de la passerelle de Sécheron, le prolongement de la Voie Verte d'agglomération au-delà des aménagements prévus sur la tranchée couverte Foron-Eaux-Vives, l'aménagement d'accès au TCOB dans le quartier de la Jonction et la réalisation d'une liaison cyclable« Pont du Mont-Blanc ». D'autres projets de mobilité douce réalisables au-delà de 2014 pourront être inclus lorsqu'ils seront précisés,soit des aménagements à Montbrillant-Cornavin et dans le secteur du Bois de la Bâtie, l'installation de couverts à vélos avec bornes électriques et la station vélo de la Gare de Eaux-Vives.

Entre les trois postes d'action et d'investissement cités plus haut, il sera nécessaire de définir une stratégie permettant d'organiser, dans la durée, un programme de mise en œuvre compatible avec les moyens et les volontés d'actions de la Ville. C'est assurément dans ce groupe de dépenses « domaine public » que la cohérence de l'action municipale a le plus d'importance et d'interaction avec le plan directeur communal.

e) Construction de logements

Le Plan directeur communal Genève 2020 marque une volonté de la Ville de Genève de participer activement à la réalisation de nouveaux logements. Cette volonté s'est déjà concrétisée par une dotation de 20'000'000.- attribuée en 2006 par le Conseil municipal à la Fondation de la Ville de Genève pour le logement social (ci-après « Fondation »).

Environ 600 logements neufs sont réalisables sur les terrains de la Ville de Genève jusqu'en 2020. Le Conseil administratif a déjà doté la Fondation à hauteur de 5'000'000.- pour réaliser 3 opérations totalisant 134 appartements (Foyer de Sécheron, rue du Cendrier et rue de la Maladière).

Le solde d'environ 470 logements réalisables sur des terrains de la Ville de Genève se répartit en une douzaine d'opérations. Parmi les plus importantes: Artamis "Carré vert" (env. 80 logements). Gare des Eaux Vives (env. 75 logements), Chandieu (env. 70 logements), Louis Prévost 10 (env. 45 logements), rue Lombard (env. 40 logements), quartier des Allières (env. 25 logements), avenue des Eidgenots (env. 25 logements) et Malagnou 68 (env. 20 logements).

La construction de l'ensemble de ces 470 logements représente un investissement estimé à 178'000'000.- (sans tenir compte des locaux à usages commerciaux qui sont réalisables en plus des logements dans certaines des opérations citées.)

En termes de prévisibilité, il est par ailleurs relevé que les calendriers de l'aménagement ont leur logique propre, parfois difficile à concilier avec des plannings financiers: il faudra par exemple « enchaîner » les constructions aux Eaux-Vives et à Artamis "Carré vert" pour limiter la durée des chantiers.

Un arbitrage financier sera à opérer dans la durée entre un scénario privilégiant l'autonomie et la lisibilité de l'action municipale, (logements construits et gérés par la Ville), et un scénario limitant les investissements (terrains cédés en droit de superficie à des coopératives d'habitation).

f) Achat de terrains

L'achat de nouveaux terrains est nécessaire à la réalisation de certains équipements à réaliser et à l'extension d'un parc de logements sociaux en Ville de Genève (voir fiche IA3 Politique foncière).

Pour ce qui concerne l'équipement, la Ville dispose déjà d'un patrimoine important : les besoins nouveaux devraient ainsi pouvoir être satisfaits sur les terrains Ville de Genève, augmentés dans certains cas d'achats de parcelles complétant les assiettes foncières planifiées (école à Chandieu par exemple). La Ville devrait par ailleurs pouvoir compter sur des cessions gratuites dans les périmètres de grands projets (Praille-Acacias-Vernets notamment).

Le développement d'un parc de logements sociaux sur des terrains propriété de la Ville de Genève est lié à une politique foncière intensifiée (voir Fiche IA3 Politique foncière). Dans ce sens, une intensification de la dotation inscrite au 4e PFI (3'000'000.- par année) est à prévoir, pour une période à définir, afin de donner l'impulsion nécessaire à cette politique. Il apparaît surtout utile d'acquérir des biens négociables ou échangeables compte tenu des nécessaires regroupements parcellaires pour réaliser de nouveaux logements. L'acquisition d'une position stratégique de la Ville dans la zone de développement 3 a ainsi un coût à son démarrage, mais moins dans le long terme dans la mesure où la Ville serait alors à même de procéder à des échanges avec les propriétaires privés.

4.2 Démarche d'élaboration du plan directeur communal

La démarche a été lancée dès 2005, sur la base d'un cahier des charges adopté par le Conseil municipal et présenté au Canton (encadré 1).

1 Lancement dès 2005

2005 :	coordination interdépartementale et avec la structure Agenda 21 (se poursuit pendant toute la démarche)
15 septembre 2005 :	*projet de cahier des charges adressé au Canton, réponse le 6 octobre, réunion de travail le 18 octobre*
25 octobre 2005 :	vote unanime favorable de la Commission de l'aménagement et de l'environnement du Conseil municipal
novembre 2005 :	bilan rapide du plan directeur communal Genève 2001 de 1993 (mandataire Richard Quincerot)
18 janvier 2006 :	vote unanime du Conseil municipal sur la PR-399 A relative à la demande de crédit de 850'000.- francs destiné à l'élaboration du plan directeur communal
31 janvier 2006 :	cahier des charges adressé au Canton
6 avril 2006 :	cahier des charges présenté à la commission d'urbanisme du Canton, qui rend son préavis le 27 avril
27 juin 2006 :	cahier des charges présenté à la commission des monuments, de la nature et des sites du Canton
septembre 2006 :	rapport de pré-étude (mandataire Marcos Weil, Urbaplan)

La structure de pilotage politique et technique et les ateliers transversaux ont été mis en place à l'automne 2006. Des démarches de coordination technique se sont multipliées avec les communes voisines, le Canton et le Projet d'agglomération. Une fois élaborées, les bases du plan directeur communal ont été soumises à une large discussion lors de deux forums participatifs organisés en automne 2007 (voir encadré 2).

2 Projet et mise en place des ateliers transversaux

novembre 2006 :	mise en place du Comité de pilotage et du chef de projet (Pierre Chappuis, service d'urbanisme)
27 mars 2007 :	état d'avancement à la Commission de l'aménagement et de l'environnement du Conseil municipal
7 mai 2007 :	rencontre avec le Canton
9 mai 2007 :	coordination technique avec la Ville de Carouge
dès janvier 2007 :	coordination technique avec la Ville de Vernier
mai-juin 2007 :	coordination technique avec le Projet d'agglomération
21 juin 2007 :	concept du plan directeur communal présenté à la commission d'urbanisme du Canton
30 octobre 2007 :	Forum «Administrations», démarche participative d'une journée ayant réuni une centaine d'acteurs politiques, administratifs et techniques de la Ville, du Canton et d'autres communes
26 novembre 2007 :	Forum «Citoyens», démarche participative d'une journée ayant réuni une centaine d'acteurs de la ville (autres communes, associations, partenaires de la société civile, etc.)
20 mai 2008 :	premier état du rapport de synthèse en consultation auprès des services de la Ville

3 Validation interne à l'administration municipale / enquête technique

2005 :	coordination interdépartementale et avec la structure Agenda 21 (se poursuit pendant toute la démarche)
15 septembre 2005 :	*projet de cahier des charges adressé au Canton, réponse le 6 octobre, réunion de travail le 18 octobre*
25 octobre 2005 :	vote unanime favorable de la Commission de l'aménagement et de l'environnement du Conseil municipal
novembre 2005 :	bilan rapide du plan directeur communal Genève 2001 de 1993 (mandataire Richard Quincerot)
18 janvier 2006 :	vote unanime du Conseil municipal sur la PR-399 A relative à la demande de crédit de 850'000.- francs destiné à l'élaboration du plan directeur communal
31 janvier 2006 :	cahier des charges adressé au Canton
6 avril 2006 :	cahier des charges présenté à la commission d'urbanisme du Canton, qui rend son préavis le 27 avril
27 juin 2006 :	cahier des charges présenté à la commission des monuments, de la nature et des sites du Canton
septembre 2006 :	rapport de pré-étude (mandataire Marcos Weil, Urbaplan)

4 Enquête technique / vérification de conformité

septembre 2008 :	présentation au Canton pour examen technique par les services cantonaux
Juin 2009 : plan	attestation de M. Robert Cramer, Conseiller d'Etat, déclarant conforme le directeur communal par rapport au cadre légal et à la planification cantonale en vigueur

5 Enquête publique

mars 2009 :	consultation publique de 30 jours du 2 mars au 1er avril 2009 sur le projet de plan directeur communal en application de l'article 11 bis al. 5 et 6 LaLAT (L1 30)
mars 2009 :	exposition « GENEVE 2020, RENOUVELLEMENT DURABLE D'UNE VILLE CENTRE » tenue du 3 mars au 1er avril 2009 à la Bibliothèque de la Cité durant la période de consultation publique.
mars 2009 :	trois conférences/débats ont été également organisées au Muséum d'histoire naturelle > 5 mars 2009 : "Quelle Genève pour 2020? Enjeux et priorités pour la Ville" > 12 mars 2009" Le logement et le logement social, solutions et perspectives à l'horizon 2020" > 26 mars 2009" Une ville pour tous ses usagers"

6 Validation finale

avril 2009 :	Proposition déposée au Conseil municipal : PR 702, résolution d'approbation du plan directeur communal
16 septembre 2009 :	Adoption de la résolution approuvant le plan directeur communal par le Conseil municipal
14 octobre 2009 :	Approbation finale du Conseil d'Etat

4.3 Tableau des relations entre les Motions du Conseil Municipal et la Plan directeur genève 2020

Motions des membres du Conseil municipal
(selon D12 "liste des objets en suspens au 23.01.2008")

Récapitulatif provisoire au 15 août 2008

Objets pouvant être considérés comme traités dans le plan directeur communal

M-202	"Armée XXI : quelles conséquences pour la Ville de Genève"	12.05.2004
M-481	"Stationnement des deux-roues motorisés"	26.02.2007
M-486	"Modérons la circulation à Saint-Gervais, en vitesse et en volume"	16.01.2007
M-600	"Des stations de vélos en libre-service"	15.02.2006
M-636	"Garantissons la construction de logements sociaux"	13.09.2006
M-641	"Une vision d'ensemble ambitieuse pour la rade de Genève"	11.10.2006

Objets dont le contenu est relayé par le plan directeur communal, ou pour lesquels le plan directeur fournit des éléments de réponse

M-520	« Atelier pour personnes sans emploi et état des lieux du patrimoine bâti »	06.11.2007
M-570	« Desserte par les transports publics du secteur Saint-Paul / Grange-Canal »	03.11.2005
M-490	"Politique en matière d'espaces publics : état des lieux de la mise en œuvre"	05.10.2004
M-766	"Politique de stationnement en Ville de Genève : assez de mots, des actes !"	21.01.2008
M-771	"Praille-Acacias-Vernets : à quand notre tour?"	09.02.2008
M-578	"Danse contemporaine : des espaces pour les jeunes danseurs et danseuses"	18.01.2006

4.4 Liste des annexes au Plan directeur communal

Documents intégrés en tant que volet du plan directeur communal

(annexe sur CD Rom)

PLAN LUMIERE

Plan lumière de la Ville de Genève / Feddersen & Klostermann, Atelier Roland Jeol, Paysagestion. Genève : Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, avril 2008. 157 p.

PLAN ENERGIE 2050

100% renouvelable en 2050 : Elaboration d'une stratégie visant à réduire les risques de dépendance structurelle envers les agents énergétiques fossiles pour les besoins en chauffage des bâtiments de la Ville de Genève / Valérie Cerda. Genève : Service de l'énergie, septembre 2006. 13 p.

Rapports Forums

Synthèse des Forums participatifs 2007 / Permis de construire, Equiterre. Genève : Service d'urbanisme, avril 2008. 11 p.

Documents de référence

(consultables au service d'urbanisme de la Ville de Genève)

a) Etudes thématiques

12 villes, 1 position
Message du groupement formé par les douze villes de Bâle, Berne, Bienne, Coire, Genève, Lausanne, Lucerne, Lugano, Saint-Gall, Soleure, Winterthour et Zurich, représentées par leurs urbanistes et/ou responsables du développement urbain. Berne : VLP / ASPAN, janvier 2008. 52 p.

Bilan GE 2001
Plan directeur communal : premier bilan rapide 1993-2005 / Richard Quincerot (Permis de construire). Genève : Service d'urbanisme, novembre 2005. 25 p.

Concept Mobilier urbain
Concept directeur du mobilier urbain. Genève : Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, juillet 2007. 22 p.

Catalogue des éléments urbains recommandés. Genève : Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, juillet 2007. 92 p.

Projet de concept directeur d'affichage dit « papier » sur le domaine public et le domaine privé vu depuis le domaine public de la Ville de Genève, suivant l'article 24, alinéa 1 de la loi sur les procédés de réclame du 8 juin 2000. Genève : Direction du Département de l'aménagement, des constructions et de la voirie, septembre 2005. 10 p.

Aménagement de l'espace public : règlement sur les terrasses d'établissements publics. Genève : Département des sports et de la sécurité : Service des agents de ville et du domaine public, avril 2005. 2 p.

Plan de couleurs de l'espace public : étude sur la couleur de l'espace public. Genève : Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, décembre 1999. 42 p.

Catalogue des éléments pouvant être appliqués à l'ensemble des lignes de tramway à Genève / Atelier d'architecture Rino Brodbeck & Jacques Roulet. Genève : Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, octobre 1995. 45 p.

Contractualisation
La contractualisation : potentiels et risques d'un nouveau mode d'action publique / Equiterre, Claudia Bogenmann, Natacha Litzistorf. Genève : Equiterre, janvier 2008. 37 p.

Genève amie des aînés
Résultats de l'enquête menée dans le cadre du projet "Villes amies des aînés" de l'Organisation mondiale de la santé. Genève : Département de la cohésion sociale, 2007. 48 p.

ICOMOS / Espaces d'agrément
Bases de données géo référencées : compilation des sites ICOMOS sur le territoire du Canton, relevé des espaces d'agrément sur le territoire de la Ville de Genève. Genève : Service d'urbanisme, HES Lullier /Hepia, février 2008. [cd-rom]

Mobilité
Etude transports publics. Genève : Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, Service d'urbanisme, août 2007. 60 p.

Etude stationnement et motorisation. Genève : Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, Service d'urbanisme, juillet 2007. 81 p.

Etude prospective sur le transport urbain de marchandises : le cas de l'hypercentre de Genève / Damien Bonfanti. Genève : Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, février 2007. 40 p.

Evolution du taux de motorisation à Genève / ArxiT. Genève : Service d'urbanisme, 2000, 2006, 2007

Evolution prévisible du trafic routier / DAT, CITEC, RGR. Genève : Office cantonal de la mobilité, octobre 2005. 35 p.

Microrecensement transports 2000 : rapport de synthèse. Genève : Office cantonal de la mobilité, mai 2003. 10 p.

Développement du stationnement deux-roues en Ville de Genève / Roland Ribi & Associés. Genève : Ville de Genève, mai 2001. 20 p.

Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB)
Application de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Stratégie d'assainissement du bruit routier pour la Ville de Genève. Genève : Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, décembre 2008, 42p.

OPB: Assainissement en 2018. Elaboration d'une stratégie visant à assainir la totalité des rues en Ville de Genève. Genève : Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, avril 2009, 21p.

Plan lumière
Eclairage nocturne : éclairer mieux, consommer moins. Document de stratégie générale en matière d'économies d'énergie élaboré à l'appui du projet de plan lumière / Valérie Cerda, Gennaro Miele. Genève : Service de l'énergie, septembre 2007. 12 p.
Inventaire des installations d'éclairage public (version Web 72 dpi). Genève : Service de l'aménagement urbain et de la mobilité, 2007. 8 p.

Surélévation
Les enjeux qualitatifs de la densification par surélévation / P. Devanthéry, I. Lamunière, B. Marchand. Genève : Service d'urbanisme, mai 2008. 97 p.
Evaluation des raisons de la sous-exploitation des surfaces constructibles à l'intérieur des gabarits actuels / Atelier Bonnet. Genève : Service d'urbanisme, novembre 2007. 14 p.

Etude relative au projet de loi n°9529 concernant les surélévations en 2e et 3e zones de construction ordinaires / P. Bonnet, I. Lamunière, P. Devanthéry, A. Gonthier. Genève : Service d'urbanisme, octobre 2005. 102 p.

Zones industrielles et artisanales
Zones industrielles et artisanales : stratégie de mutation / GEA & Me Bellanger. Genève : Service d'urbanisme, mars 2008. 29 p.

b) Etudes ponctuelles/sectorielles

Chandieu
Étude d'aménagement de Chandieu / Vogel, De Muralt, Bischoff. Genève : Service d'urbanisme, mai 2008. 40 p.

Gare des Eaux-Vives
Plan directeur de quartier (plaquette d'information) / ADR, A. Frei. Genève : Canton / Département du territoire, Ville / Département des constructions et de l'aménagement, juin 2006. 21 p.

Pépinière - Montbrillant
Renouvellement d'une ville-centre : proposition « Pépinière » pour un partenariat de valorisation du secteur de la gare centrale de Genève / Pierre Feddersen, Tarramo Broennimann, Richard Quincerot (Permis de construire) (mandataires) ; Pierre Chappuis (chef de projet). Genève : Service d'urbanisme, avril 2007. 21 p.

Scénarios de développement urbain dans le secteur Cornavin – Montbrillant – Pépinière / Pierre Feddersen, Tarramo Broennimann (mandataires) ; Pierre Chappuis, Gilles Doessegger (mandants) ; Jacques Python, Richard Quincerot (spécialistes consultés). Genève : Service d'urbanisme, janvier 2008. 28 p.

Petite-Boissière
Étude d'aménagement du périmètre de la Petite-Boissière / Arbane. En cours en 2009.

Petit-Saconnex
La structure du paysage pour fonder le projet : étude test à l'occasion de l'extension de l'EMS du Petit-Saconnex et en vue de la révision du plan directeur communal / Paysagestion. Genève : Service d'urbanisme, 2006. 31 p.

Rade - Rives
Etude de potentialité le long des rives : valorisation et préservation des rives du lac, du Rhône et de l'Arve / ADR. Genève : Service d'urbanisme, 2008

c) Documents de référence en matière de milieux naturels

Flore
LAMBELET-HAUETER C., C. SCHNEIDER & R. MAYOR (2006). Inventaire des plantes vasculaires du canton de Genève avec Liste Rouge, Publication hors-série n°10, Conservatoire et Jardin botaniques de la Ville de Genève, 135 pp.
Centre du Réseau Suisse de Floristique : http://www.crsf.ch

Inventaire des bryophytes du canton de Genève : http://www.naturalistes-romands.ch/bryo-ge/index.html

Système d'Information du Patrimoine Vert : http://www.ville-ge.ch/cjb/activites_sipv.php

THEURILLAT, J.-P. & al. (à paraître). Atlas floristique du canton de Genève, Conservatoire et Jardin botaniques de la Ville de Genève.

LAMBELET C. & al. (à paraître). Liste des espèces et des zones prioritaires du canton de Genève, Conservatoire et Jardin botaniques de la Ville de Genève et Direction Générale Nature et Paysage de l'Etat de Genève.

Reptiles et Amphibiens
HOFER U., MONNEY, J.-C. & DUSEJ G., 2001. Les reptiles de Suisse: répartition, habitat, protection. Birkhäuser Verlag, Basel.

ZUMBACH S. & RYSER J., 2000. Aménagement d'un étang. KARCH, Berne.

KELLER, AELLEN & MAHNERT. 1993. Atlas de répartition des amphibiens et reptiles du canton de Genève.

THIEBAUD & DÄNDLIKER. 2008. Sites de reproduction de batraciens d'importance nationale du canton de Genève.

Poissons
ZBINDEN S., PILOTTO J.-D., 2003. Inventaire piscicole des cours d'eau du canton de Genève - Constats et plan d'actions envisagés pour une politique cantonale ciblée. Service des forêts, de la protection de la nature et du paysage, Genève, 78p.

Oiseaux
LUGRIN B., BARBALAT A., ALBRECHT P., 2002. Atlas des oiseaux nicheurs du canton de Genève. Editions Nicolas Junod, Genève, 384p.

SCHMID H., WALDBURGER P., HEYNEN D., 2008. Les oiseaux, le verre et la lumière dans la construction. Station ornithologique suisse, Sempach, 49P.

SCHOLL I., 2005. Sites de nidification pour les Martinets noirs et à ventre blanc - Informations pratiques relatives aux constructions, Programme de conservation des oiseaux en Suisse, 32p.

THURSTON P., 1983. Construire pour les martinets, guide à l'attention des architectes, entrepreneurs, propriétaires, maîtres d'œuvres et amis de la nature, Editions Section de protection de la nature et des sites du Canton de Vaud.
Fiches sur diverses mesures favorables aux oiseaux (notamment hirondelles et martinets) : http://www.birdlife.ch/f/downloads.php

Mammifères
Conservation des chauves-souris dans des bâtiments soumis à des rénovations ou des transformations :
http://www.ville-ge.ch/mhng/cco/page/batiment.htm
DUNANT. 1999. Heurs et malheurs des mammifères du bassin genevois. Le Malagnou 4/99.

Invertébrés
JUILLERAT L., VOGELI M., 2004. Gestion des vieux arbres et maintien des coléoptères saproxyliques en zone urbaine et périurbaine. Centre suisse de cartographie de la faune, Neuchâtel, 22p.

Nature en ville
RITTER M., WULLSCHLEGER P., AEBERHARD T., 2000. Place à la nature en ville ! - Guide pour la création de réseaux écologiques. Guides de l'environnement n°8, Office fédérale de l'environnement, des forêts et du paysage, 44p.

LEUTERT F., WINKLER A., PFAENDLER U., 1995. Cohabiter avec la nature - Pour un aménagement écologique de nos agglomérations. Guides de l'environnement n°5, Office fédérale de l'environnement, des forêts et du paysage, 111p.

HENRY A., MERY L., DUROUVENOZ V., 2008. Les corridors biologiques - Pourquoi et comment les prendre en compte ? Guide à l'attention des personnes chargées de l'aménagement du territoire, Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature, Apollon 74, Pro Natura Genève.

HTTP://WWW.BIRDLIFE.CH/F/DOWNLOADS.PHP Fiches sur diverses mesures favorables à la faune (micro-structures, nichoirs)

WERDENBERG K., HAINARD P., 2000. Série documentaire n° 34 des Conservatoire et Jardin botaniques de la Ville de Genève. Les paysages végétaux du canton de Genève, un survol complet des milieux naturels genevois. Carte de la végétation du canton au 1/25.000.

4.5 Résolution du Conseil Municipal et arrêté du Conseil d'Etat approuvant le Plan directeur communal



VILLE DE GENÈVE

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL MUNICIPAL
DU 16 SEPTEMBRE 2009

PR-702

RÉSOLUTION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

sur proposition du Conseil administratif;

vu l'article 30A, alinéa 2, de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984, entrée en vigueur le 1er janvier 1985;

vu l'article premier et l'article 2, alinéa 1, de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979, entrée en vigueur le 1er janvier 1980;

vu l'article 11 bis de la loi cantonale d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 4 juin 1987, entrée en vigueur le 1er août 1987;

vu les directives de l'Etat de Genève de 2003 à propos de l'établissement du plan directeur communal;

vu la proposition PR-650, relative à l'examen anticipé du projet de plan directeur communal «Genève 2020 – Renouvellement d'une ville-centre», approuvée par le Conseil municipal le 21 janvier 2009,

Article unique. – Approuve sous forme de résolution le plan directeur communal «Genève 2020 – Renouvellement durable d'une ville-centre».

Certifié conforme

La Secrétaire

Martine Sumi

La Présidente

Vera Figurek

7729-2009

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

ARRÊTÉ

relatif à l'approbation du plan directeur communal de la Ville de Genève

14 octobre 2009

LE CONSEIL D'ÉTAT

Vu le projet de plan directeur communal de la Ville de Genève "Renouvellement durable d'une ville-centre / Genève 2020", élaboré par le service d'urbanisme du département des constructions et de l'aménagement de la Ville en collaboration avec tous les départements municipaux;

vu la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, du 4 juin 1987 (LaLAT - L 1 30) et plus particulièrement son article 10 relatif aux plans directeurs localisés;

vu le préavis de la commission cantonale d'urbanisme, du 4 décembre 2008, ainsi que celui de la commission des monuments, de la nature et des sites, du 3 novembre 2008;

vu la consultation publique, intervenue du 2 mars au 1er avril 2009, annoncée par voie de publication dans la Feuille d'avis officielle, conformément à l'art. 10, alinéa 5 LaLAT;

vu la conformité générale du projet de plan directeur communal au plan directeur cantonal dans sa version de juin 2006, approuvée par le Conseil d'Etat, le 28 mars 2007 et par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, le 26 juin 2007, vérifiée par le département du territoire, selon sa lettre du 2 juin 2009 adressée à la commune, conformément à l'art. 10, alinéa 7 LaLAT;

vu les remarques exprimées dans la lettre susmentionnée du 2 juin 2009 concernant notamment les objectifs relatifs, à la priorité n° 1 "un nouveau logement pour chaque nouvel emploi", à la priorité n° 2 "réalisation de 3'600 logements en ville de Genève à l'horizon 2020", ainsi que les propositions relatives aux options qui sont décrites dans le document comme étant "au-delà des prérogatives de la commune" et qui concernent en particulier les priorités n° 3, 4, 5 et 8;

vu l'adoption par le Conseil municipal de la Ville de Genève de la résolution du 16 septembre 2009, approuvant le plan directeur communal de la Ville de Genève "Renouvellement durable d'une ville-centre / Genève 2020";

sur proposition de Monsieur Robert Cramer, Conseiller d'Etat en charge du département du territoire ;

ARRÊTE :

1.- Le plan directeur de la commune de Genève "Renouvellement durable d'une ville-centre / Genève 2020", élaboré par le service d'urbanisme du département des constructions et de l'aménagement de la Ville en collaboration avec tous les départements municipaux, adopté par résolution du 16 septembre 2009 du Conseil municipal de la Ville de Genève, est approuvé. Il est déclaré plan directeur communal au sens de l'article 10 LaLAT, sous réserve des clarifications apportées ci-dessous aux points 2 et 3.

2.- Même s'il est justifié de maintenir et d'accroître le nombre de logements au centre de l'agglomération, et donc sur le territoire de la Ville de Genève, la répartition entre emplois et logements est à définir en fonction des conditions réelles et des opportunités des quartiers en tenant compte notamment du niveau de desserte par les transports publics. Le rapport "un emploi égal un logement", constitutif de la priorité n° 1 du plan directeur communal, ne doit donc pas être compris comme étant applicable systématiquement à tout projet.

3.- Une quantité plafonnée de logements susceptibles d'être construits en Ville de Genève (360 par année et 3'600 à l'horizon 2020, selon la priorité n° 2 du document) ne peut pas être qualifiée d'objectif du plan directeur communal. Le monitoring du plan directeur cantonal fait notamment apparaître un potentiel supérieur. En outre, fixer un chiffre-cible comme objectif pourrait être contradictoire avec la notion d'une mixité équilibrée décrite ci-dessus, au point 2.

4.- Les propositions relatives aux options du plan directeur communal, en particulier celles proposées dans les priorités n° 3 "une ville solidaire / des loyers bon marché", n° 4 "une ville plurielle / maintenir une diversité de population, de services, de commerces, d'activités et d'équipements", n°5 "une ville responsable / adapter la mobilité au contexte de la ville-centre" et n° 8 "une ville qui agit / maintenir la capacité d'action de la ville", qui sont décrites dans le document comme étant "au-delà des prérogatives de la commune" et qui concernent des normes et directives de compétence cantonale ne peuvent être approuvées dans le cadre du présent arrêté, le plan directeur communal ne pouvant modifier les compétences respectives de l'Etat et des communes telles qu'elles découlent de la loi.

Communiqué à
DT : un exemplaire
Commune : un exemplaire

CONSEIL D'ETAT
RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

Certifié conforme

Le chancelier d'Etat

Renouvellement durable d’une ville-centre

Des logements près des emplois !

Construire des logements !

Des loyers bon marché !

Une Ville plurielle !

Une mobilité responsable !

Un engagement durable !

Une Ville dynamique !

Une Ville qui agit !