

– Réaliser le barreau routier de Montfleury	Canton	X						Canton CH	Mesure PA3 33-14 (33-19) (33-22)
– Réaliser la demi-jonction autoroutière à Vernier-Canada	CH	X	X			X		CH	Mesure PA3 33-18
– Exiger de la Confédération et le Canton un projet SETEC optimisé	Vernier	X				X		OFROU	
– Long terme : prolonger le chemin des Myosotis	Privé Vernier			X	X			Privé Vernier	
Mobilité active									
<u>Aménagements et connexions de mobilité active (à créer / améliorer)</u>									
– route de Peney/avenue Louis-Pictet : élargissement des trottoirs, nouvelles traversées, aménagement cyclable,	Canton	X	X		X			Canton CH	Mesures PA3 33-16 Mesures A3, B5 et B6 PDCP
– route de Vernier/route du Nant-d’Avril : aménagement cyclable	Canton		X			X		Canton CH	Mesures PA3 33-16 (33-13) Réseau vélos
– route du Canada (future demie jonction) <-> chemin de la Greube (partiellement) : aménagements cyclables	Vernier	X	X		X			CH	Réseau vélos Piste cyclable bidirectionnelle en projet
– parc de la Mairie <-> parc Chauvet-Lullin : cheminement piétonnier à l’arrière du village *	Vernier		X		X			Vernier	Mesure 2.2 PDCP Stratégie Z5
– chemin des Sales (cheminement privé traversant le domaine de Chignan) : ouvrir au public	Vernier	X	X		X			Vernier	Mesure 2.2 PDCP
– chemin des Comptoises <-> chemin de la Greube* : aménagement d’une liaison	Vernier	X	X		X			Vernier	Mesure 2.5 PDCP Stratégie Z5
– chemin de la Péreuse : prolongement jusqu’au chemin du progrès*	Vernier	X	X		X			Vernier	Mesure 2.4 PDCP Stratégie Z5
– chemin des Vidollets : prolongement jusqu’au chemin du progrès*	Vernier	X	X		X			Vernier	Mesure 2.4 PDCP Stratégie Z5
– chemin de Montagnais <-> chemin du Progrès aménager une continuité (limite de zone agricole) *	Vernier	X	X		X			Vernier	Mesure 2.4 PDCP Stratégie Z5
– chemin de Mouille-Galand <-> futur développement front Sud ZIMOGA* : aménagements piétons	Vernier	X	X		X			Canton	Mesure 3.2 PDCP Stratégie Z5
– chemin de Mouille-Galand : aménagements piétons route de Peney <-> route de Montfleury (trottoirs, hors ligne)	Vernier	X	X		X			Vernier	Mesure 2.3 PDCP Stratégie Z5
– chemin du Sorbier <-> route de Montfleury : aménagements piétons	FTI	X	X		X			FTI	Mesure 3.2 PDCP PDZIA ZIMOGA
– route de Montfleury : aménagement cyclables	Vernier FTI		X		X			Vernier FTI	Réseau vélos
– chemin des Tattes <-> chemin de la Grille : aménagements piétons	Vernier	X	X		X			Vernier	Mesure 2.6 PDCP
– Étang <-> Pré-Bois : liaison piétons/vélos (passerelle MA)	Vernier Canton Privé	X	X		X			Vernier Canton Privé CH	Mesure PA3 33-15 Mesure C2 PDCP
– Horizon développement secteur Écharpines : cheminements piétons – vélos à créer à l’intérieur des nouveaux quartier	Vernier			X	X			Vernier	Mesure 2.1 PDCP

Autres mesures générales									
- Négocier les servitudes de passage ainsi que les hors-lignes à travers la stratégie d'évolution de la zone 5	Vernier	X	X	X	X				Stratégie Z5
Paysage et milieux naturels									
- Inciter à la mise en place d'une exploitation agricole du domaine de Chignan le plus possible insérée dans le tissu économique local en favorisant les principes de l'économie circulaire : production, transformation, distribution, consommation le plus localement possible. ;	Vernier	X				X		Vernier	Étude faisabilité (2017) ⁴
- Supprimer les obstacles pour le passage de la faune dans le secteur du Canada	Vernier	X			X			Vernier Giuvaudan	
- Étudier la mise à ciel ouvert du Nant de Poussy	Vernier			X	X			Vernier Canton	
Environnement									
<u>Mettre en œuvre l'assainissement (OPB) des axes routiers (à coordonner avec la réalisation d'aménagements favorables à la MA et modération des axes</u>	Canton	X					X	Canton	
- route de Vernier – route du Nant-d'Avril (étude en cours)									
Contraintes environnements (OPAM, ORNI)									
- Activer les démarches visant à libérer les terrains SASMA pour le dégagement des potentiels de développement (non -rénovation de la concession)	Canton Vernier	X			X				Études Pétroliers (2016) ⁵ SASMA (2009) ⁶
- Poursuivre les discussions avec les SIG en vue de l'enfouissement de la ligne HT	Vernier Canton	X			X			SIG Canton	
- Poursuivre les discussions avec Gaznat afin que des mesures permettant la diminution du risque soient prises	Vernier Canton	X			X			Gaznat	
Énergie									
- Se rapporter au plan directeur de l'énergie pour toute nouvelle construction ou transformation / rénovation majeure des bâtiments existants	Privé	X	X	X			X		Chapitre 7.4 Plan directeur des énergies ⁷

* Une servitude de passage public ou une cession sont définis dans la stratégie d'évolution de la zone 5 (2^{ème} partie, chapitre 7).

Remarque

Les mesures (notamment de mobilité et espaces publics), faisant partie du PA3, peuvent potentiellement bénéficier de financements de la Confédération.

Références / coordination

¹ Schéma directeur du village (urbaplan, janvier 1999)

² Aménagement de la rue du Village : avant-projet (urbaplan - CERA, 2012)

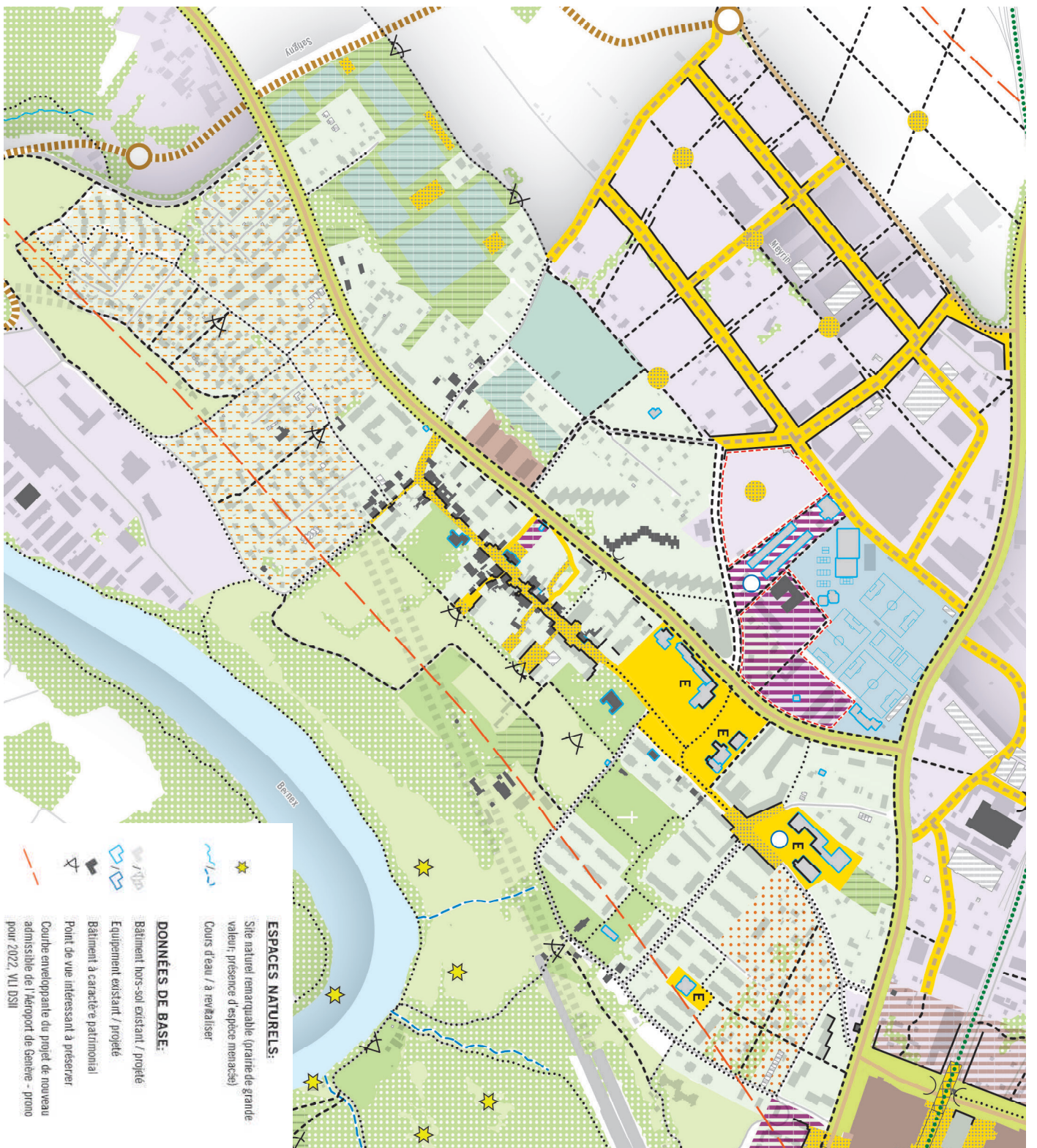
³ Avant-Projet pour le barreau routier de Montfleury (2018)

⁴ Domaine de Chignan : mise en valeur agricole, patrimoniale et naturelle par la Ville de Vernier (urbaplan, juin 2017)

⁵ Étude de faisabilité et estimation du coût du réaménagement du périmètre des « pétroliers » (BG - urbaplan, 2016)

⁶ Étude de faisabilité et estimation du coût du transfert du déport SASMA (BG - urbaplan, 2009)

⁷ Plan directeur des énergies de Ville de de Vernier (Amstein+Walthert, 2019)



ESPACES NATURELS:

- Site naturel remarquable (garantie de grande valeur, présence d'espèce menacée)
- Cours d'eau / à réhabiliter

DONNÉES DE BASE:

- Bâtiment hors-sol existant / projeté
- Équipement existant / projeté
- Bâtiment à caractère patrimonial
- Point de vue intéressant à préserver
- Courbe enveloppante du projet de nouveau admissible de l'Aéroport de Genève - piano pour 2022, VU DSH

PAYSAGE / NATURE EN VILLE:

- Parc public existant / projeté
- Terrain de sport exist. / cinématique
- Forêt, cordon boisé
- Jardins familiaux exist. / proj.
- Jardin privé
- Espace non-bâti à caractère paysager
- Ferme urbaine existante

ESPACES PUBLICS / MOBILITÉ:

- Interface de transport, arrêt de tram
- Place existante / préau d'école
- Place, espace public projeté
- Front actif
- Barreau de Montfleury en projet
- Avenue avec traitement végétal / et caractère urbain, villageois ou industriel
- Réseau mobilité active existant / projeté ou à améliorer
- Passerelle mobilité active exist. / projeté ou à améliorer
- Passage sous-voie exist. / proj. ou à améliorer
- Voie verte d'agglomération / tracé alternatif ou complémentaire

URBANISATION:

- Activités artisanales et industrielles
- Activité à forte densité / emploi existante / en projet
- Développement urbain à l'horizon 2030:
 - à dominante logement
 - à dominante actives
 - zone 5 périmètre de densification accrue
 - zone 5 sans dérogation à l'art. 59 al.4, CI
- Développement urbain post 2030:
 - à dominante logement
 - à dominante actives
 - à dominante logement, sous conditions d'utilisation de la zone 5 (disposition 3 de a stratégie d'évolution de la zone 5)
 - à dominante logement soumis à l'amélioration des conditions environnementales
 - regroupement des cuves hydrocarbures
 - périmètre de reconversion urbaine
 - Réserve pour équipement public
 - Périmètre étude d'aménagement

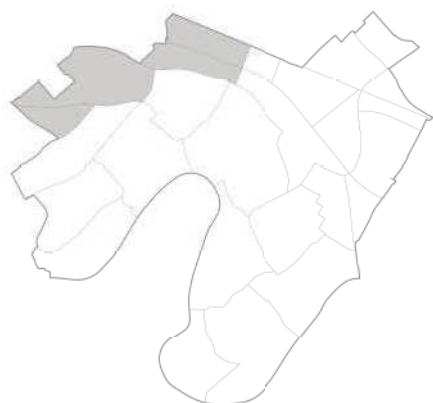
Documents de référence

- > PDCn 2030, notamment les fiches :
 - A17 Mettre en œuvre les GP
 - A20 Gérer l'évolution de l'urbanisation dans les secteurs soumis au bruit des avions
 - B02 Renforcer le réseau TC structurant
 - B03 Optimiser et compléter le réseau routier et autoroutier
 - D04 Protéger la population contre les risques d'accidents majeurs
- > Fiche PSIA Genève Aéroport (approuvée par le Conseil fédéral le 14 novembre 2018)
- > Évaluation de l'incidence territoriale des courbes de bruit des Genève Aéroport – Commune de Vernier – Canton de Genève – Rapport de synthèse (CSD Ingénieurs, septembre 2019)
- > Tattes – Écharpines – Pré-Bois : Potentiels et stratégie (urbaplan - RR&A, février 2018)
- > Avant-Projet pour le barreau routier de Montfleury (2018)
- > Appel à projets pour l'occupation des parcelles communales (urbaplan, 2017 ; lauréat : De Guili & Portier - Implenia)
- > Domaine de Chignan : mise en valeur agricole, patrimoniale et naturelle par la Ville de Vernier (urbaplan, juin 2017)
- > Domaine de Chignan – Espèces protégées (BTEE, 2017)
- > Étude du continuum écologique le long des berges du Rhône et du coteau viticole (DGAN - Ville de Vernier, 2016)
- > Étude du continuum écologique le long des berges du Rhône et du coteau viticole : Partie Chiroptères (CCO Genève - Ville de Vernier, 2016)
- > Étude sur les Jardins de poche (urbaplan - equiterre, 2014)
- > Étude historique du bâtiment de la mairie de Vernier (Ville de Vernier – Service de la culture, 2012)
- > Étude de faisabilité et estimation du coût du réaménagement du périmètre des « pétroliers » (BG - urbaplan, 2016)
- > Étude de faisabilité et estimation du coût du transfert du déport SASMA (BG - urbaplan, 2009)
- > Mobilité 2030 du secteur aéroportuaire : Estimation de la demande et dimensionnement des infrastructures de transport (transitec, AIG, État de Genève, 2016)
- > Évaluation d'impacts sur la santé - Plan sectoriel de l'infrastructure aéroportuaire (PSIA) de l'Aéroport de Genève-Cointrin (Unige ; equiterre, Swiss TPH, EMPA, ECOPLAN, M.I.S Trend, 2016)
- > Étude d'aménagement du secteur « Crotte-au-Loup » (urbaplan, Créateurs immobiliers, Acade, 2016)
- > Aménagement de la rue du village : avant-projet (urbaplan - CERA, 2012)

- > Étude d'aménagement du site de dépôts d'hydrocarbures à Vernier, Rapport final (urbaplan, novembre 2002)
- > Dépôt d'hydrocarbures : Extrait du procès-verbal de la séance du Conseil d'État du 5 mars 2003
- > Schéma directeur du village (urbaplan, janvier 1999)
- > Inventaire genevois d'architecture 1919 – 1975
 - Station d'épuration (architectes : G. Brera et H. Weisz)
- > Plan de protection des rives du Rhône (loi M 8 4)
- > Plan directeur de zone industrielle (PDZIA) ZITUIL (en cours)
- > Plan directeur des énergies de Ville de Vernier (Amstein+Walthert, 2019)

3. Zones industrielles et artisanales

3.1 Situation



Sous-secteurs statistiques : 01-1 Champs-Prevost, 01-2 Bel-Ebat, 17-Route de Peney – Crotte-au-Loup (partiel, limite nord du chemin de la Petite-Garenne – route de Montfleury), 18-Mouille-Galand.

Population

- > Population 1990 : 786
- > Population 2005 : 806
- > Population 2015 : 835
- > Évolution 05 – 15 : + 29 / + 3.60 %
- > Part de la population communale : 2.37 %

Logements

- > Logements 2005 : 290, dont 73 villas
- > Logements 2015 : 279, dont 64 villas
- > Évolution 05 - 15 : - 11 / - 3.79 %
- > Logements subventionnés 2005 : 18
- > Logements subventionnés 2015 : 6
- > Nombre d'habitants par logement 2005 : 2.78
- > Nombre d'habitants par logement 2015 : 2.99

Emplois / Activités

- > Emplois en 1991 : 1'787
- > Emplois en 2001 : 2'229
- > Emplois en 2014 : 3'416
- > Évolution des emplois 01 - 14 : + 1'187 / + 53.25 %
- > Part des emplois communaux : 17.68 %
- > Établissements en 91 : 144
- > Établissements en 2001 : 144
- > Établissements en 2014 : 305
- > Évolution 01 – 14 : + 161 / + 111.81 %

3.2 Diagnostic et potentiels de développement

3.2.1 Situation actuelle et enjeux

Encerclé par des routes à grand trafic (routes de Meyrin, route de Pré-Bois, route du Nant-d'Avril, route de Satigny et route de Montfleury) et traversé par les voies CFF le secteur est à cheval entre Vernier – Satigny – Meyrin. L'ensemble du périmètre est exposé au bruit des avions ainsi qu'à d'autres contraintes environnementales (OPAM notamment) et il est, en grande partie, destiné à l'**accueil d'activités**. L'occupation du sol est **hétérogène** : entreprises artisanales et industrielles, centres commerciaux (IKEA, Coop Blandonnet), secteurs occupés par des bâtiments de bureaux de standing élevé, villas, Centre de Voirie et centre sportif communal.

Le secteur **bénéficie d'une excellente accessibilité en transports publics** (gares RER de Meyrin et de Vernier, interface de transports publics de Blandonnet – Pré-Bois) ainsi que **par l'autoroute et les routes principales** et il est inclus dans le périmètre du GP ZIMEYSAVER. Ce dernier vise à développer des **véritables quartiers d'activités compétitifs pour les entreprises, agréables à vivre pour les employés, les usagers et les habitants des environs**. Le secteur de ZIMEYSAVER connaît depuis des années un **rythme de développement soutenu** qui ne devrait pas se ralentir, pour autant que certaines conditions-cadre économiques restent favorables et que les conditions d'accessibilité ne continuent pas à se dégrader (saturation des axes). Dans ce sens, **un enjeu majeur réside dans la politique de stationnement** mise en place dans la ZIMEYSAVER, cette dernière étant déterminante pour la maîtrise de la mobilité pour ce pôle majeur d'activités.

Enfin, par sa proximité spatiale au village, l'enjeu lié au développement et à la densification de la zone d'activités et artisanales, consiste tant à **favoriser les connexions**, notamment de mobilité active (village – zone industrielle – gares RER) que dans la **transition avec les quartiers résidentiels environnants** (relations de voisinage, axe paysager).

À noter que deux **PDZIA sont déjà en force** (ZIMOGA et ZIBAT Sud), un est en cours d'adoption (ZIBAT Nord).

3.2.2 Potentiel de développement

Le **potentiel de développement pour les activités** (artisanales et industrielles) est très important. Ce dernier est, en grande partie, régi par les deux **PDZIA déjà en force** (ZIMOGA et ZIBAT Sud – en partie sur Meyrin) et par le PDZIA en cours d'adoption (ZIBAT Nord). Ces derniers offrent une grande souplesse pour l'installation d'entreprises, ce qui nécessite un dialogue ouvert et continu entre la Commune et le Canton (dont FTI) concernant les choix de localisation des entreprises.

ZIMOGA (PDZIA n° 29'976, adopté le 26 juillet 2017)

> Le PDZIA ZIMOGA permet un total maximal de 368'100 m² SBP d'activités, soit environ 4'000 emplois au total (y compris ceux déjà existants). À l'horizon 2030, environ 1'500 emplois supplémentaires sont prévus sur le territoire de Vernier.

ZIBAT Sud (PDZIA n° 29'975A, adopté le 17 janvier 2018)

> Le PDZIA ZIBAT Sud permet un total maximal de 54'500 m² SBP d'activités, soit environ 450 emplois au total (y compris ceux déjà existants). À l'horizon 2030, environ 150 à 250 emplois supplémentaires sont prévus sur le territoire de Vernier.

ZIBAT Nord (en cours d'adoption)

> Environ 100'000 m² SBP d'activités au total, soit environ 800 emplois au total (y compris ceux déjà existants). À l'horizon 2030, environ 300 à 400 emplois supplémentaires sont prévus.

Montfleury Nord (site élargi ancien PLQ « Louis Pictet »)

- > Environ 3'000 m² SBP d'activités / services sur le front avenue Louis-Pictet ;
- > Agrandissement entreprise ORIF (selon PLQ, environ 800 m² d'activités) ;
- > Réserve pour un éventuel équipement public sportif (environ 3'000 m² SBP) ;

Le potentiel d'activités / équipements doit être précisé dans le cadre d'une étude d'aménagement portant sur le secteur élargi (2^{ème} partie, chapitre 3.4.1).

Synthèse des potentiels

Le cumul de ces différents potentiels permet d'aboutir aux chiffres suivants¹⁰ :

Tab. 3 : Tableau de synthèse

	Nb d'habitants	Nb d'emplois
Horizon 2030	0	1'500
Post 2030	0	900
Total	0	2'400

¹⁰ Ces chiffres ne sont pas des objectifs à atteindre mais des potentiels. Pour atteindre ces résultats, une moyenne d'1 emploi pour 50m² de SBP dédiée aux activités et de 2,4 habitants par logement (moyenne communale 2018) a été appliquée. À noter que des taux de réalisation ont été appliqués à chaque projet, en se basant sur les connaissances communales relatives à l'état d'avancement des dossiers et la maîtrise foncière.

3.3 Objectifs généraux

Les principaux objectifs peuvent être résumés ainsi :

- > Favoriser une reconversion des zones d'activités **tirant parti des atouts du secteur** :
 - Forte **densité d'emplois à proximité de la gare RER de Meyrin et de l'interface TC de Blandonnet** (gare RER de Vernier, tram, BHNS) ;
 - Activités **tirant parti de la présence des** voies ferrées dans la partie ouest (plateforme rail-route, logistique urbaine).
- > Préserver et **renforcer l'accessibilité multimodale** (BHNS - 2021, tram, bus, RER – allongement des quais CFF de la gare de Vernier) ;
- > Réduire le **trafic pendulaire** (TIM) engendrant une **saturation des axes routiers**, une diminution de l'attractivité de la zone d'activités et une **stérilisation de l'espace public** (stationnement) ;
- > Être partie prenante, avec le Canton et la FTI, du **choix des profils et de localisation des entreprises** en fonction des caractéristiques des lieux ;
- > **Refuser l'implantation de nouveaux centres commerciaux** et/ou autres et installations à forte fréquentation (IFF) ;
- > Accompagner le développement de **l'interface de transports publics** (RER, tram, BHNS), par **des espaces publics généreux** ;
- > Renforcer la **multifonctionnalité et l'attractivité des quartiers d'activités** (services, commerces, espaces publics / verts, confort climatique, etc.) ;
- > Favoriser des **aménagement répondant aux enjeux climatiques**, souvent amplifiés dans les zones d'activités (notamment îlot de chaleurs) : gestion des eaux, végétation, zones ombragées, etc. ;
- > Aménager des liaisons de **mobilité active sécurisées en direction des interfaces de TC** (gares RER) et village de Vernier ;
- > Aménager la **Voie verte d'agglomération** ;
- > Soigner la **transition entre zone d'activités et quartiers résidentiels** (traitement paysager de la limite, gabarits bas, activités générant moins de nuisances, etc.) ;
- > Requalifier la route du **Nant-d'Avril** (mobilité active, axe paysager, bruit) ;
- > Renforcer les connexions biologiques avec les espaces naturels et agricoles environnants ;
- > Promouvoir des constructions et des rénovations écologiques (matériaux, aménagements, etc.).

3.4 Principes et mesures

3.4.1 Urbanisation, espaces publics et équipements publics

ZIMOGA

Fig. 33 : PDZIA ZIMOGA, n° 29'976, adopté le 26 juillet 2017



Le PDZIA en force prévoit **l'implantation de services de proximité à destination des usagers de la zone au carrefour entre la route du Nant-d'Avril et la route de Satigny**. Cette localisation est **éloignée et détachée de la gare RER de Meyrin**, ce qui limite son intérêt, notamment en termes d'usages (pas de véritable espace public) et d'usagers potentiels. **Le renforcement de la centralité de la gare de Meyrin, peut être assumé dans le cadre de la ZDAM (Meyrin)**. Cette dernière doit faire l'objet d'un projet global, indépendant de deux instruments (ZIMOGA – ZDAM). Pour cette raison, **il est préférable de localiser la centralité commerciale du quartier sur l'axe TC structurant traversant la ZIMOGA (chemin Delay, carrefour chemin Delay – chemin de Morglas)**.

Le PDZIA définit un front d'implantation des constructions côté route de Satigny, ce qui se traduit dans **l'aménagement des cours / dépôts côté chemin Grenet (axe ponctué par des micro-espaces publics traversant la ZIMOGA)**. Il convient **de nuancer l'importance de l'alignement du côté de la route de Satigny et de favoriser un adressage des entreprises côté chemin Grenet (entrées côté rue vs côté cour arrière)**.

Options communales

- > Aménager des **liaisons de mobilité active confortables et sécurisées** depuis la gare de Meyrin vers la ZIMOGA et le village (chemin Delay, chemin de l'Émeraude) ;
- > Privilégier les **services et commerces (centralité commerciale du quartier) sur l'axe structurant TC** traversant la ZIMOGA (chemin Delay) ;
- > Fixer des **exigences qualitatives élevées pour les entreprises qui s'implantent sur cet axe** : aménagements paysagers, services ouverts ou publics, etc. ;
- > Clarifier l'**adresse des entreprises (entrée côté rue, cour à l'arrière)** et exiger un traitement qualitatif de la limite entre domaine privé et domaine public ;
- > Enrichir le réseau des espaces publics prévus par le PDZIA, par l'**aménagement de micro-espaces destinés aux travailleurs à l'intérieur des périmètres d'implantation**, notamment en correspondance avec les différentes servitudes de passage public (piétons – vélos) ;
- > Encourager tout aménagement **favorable au confort climatique (lutte contre les îlots de chaleur)**, spécialement dans les espaces publics et le long des chemins de mobilité active (arborisation, zones ombragées, toits végétalisés, surfaces engazonnées, eaux, etc.). Chaque projet **devra démontrer de quelle manière il contribue à atténuer les îlots de chaleur existants** ;
- > Convenir avec la FTI, l'**aménagement d'une offre de base en « services aux livreurs »** à l'échelle de la ZIMEYSAVER (toilettes, douches, restauration, endroits de repos) ;
- > S'assurer de la **qualité des deux axes paysagers** (route de Satigny – route du Nant-d'Avril et front sud ZIMOGA), matérialisant la limite de la ZIMOGA ;
- > Assurer le respect des **exigences qualitatives du plan guide** et des cahiers de recommandations.

ZIBAT

Fig. 34 : PDZIA ZIBAT Sud (PDZIA n° 29'975A, adopté le 17 janvier 2018).



ZIBAT Nord (en voie d'adoption)

Le PDZIA ZIBAT Sud a été adopté le 17 janvier 2018. La partie nord a fait l'objet d'un recours et elle doit faire l'objet de modifications ainsi que d'une nouvelle enquête publique. Néanmoins, les orientations générales, telles que définies dans la version de janvier 2018, restent valables (image en encadré).

ZIBAT Sud

Le périmètre de la ZIBAT Sud, à cheval sur le territoire des communes de Vernier et de Meyrin, se caractérise par des contraintes qui structurent fortement son urbanisation et sa densification. Ce territoire est traversé par plusieurs installations soumises à l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM), à savoir un gazoduc, un oléoduc, la voie ferrée et la route du Nant-d'Avril. Le plafond aérien induit par la proximité de l'aéroport limite tout développement vertical d'envergure.

Les différents secteurs de construction ont été définis en fonction des voies de desserte existantes et à venir. Deux nouvelles voies de circulation industrielles seront réalisées. La première s'inscrit dans la continuité du chemin des Batailles et son accrochage à la route du Nant-d'Avril permettra de mieux densifier des parcelles aujourd'hui enclavées, tout en offrant un deuxième accès au périmètre situé au sud des voies CFF. La deuxième se développera à l'est du chemin des Batailles pour permettre une meilleure structuration de l'accès, afin de favoriser l'exploitation de ce morceau de zone industrielle.

Le réseau viaire est complété par des aménagements destinés à la mobilité active (voies mixtes pour piétons et cycles).

Des espaces publics ponctuels seront créés pour les usagers de la zone, permettant de renforcer l'identité du secteur et de le rendre plus accueillant. Dans la même optique, il est prévu d'implanter des services de proximité.

Enfin, des aménagements paysagers accompagnent le développement du secteur : alignements d'arbres le long de voies principales, fossé végétalisé le long de la route du Nant d'Avril, végétalisation obligatoire des surfaces non-bâties dépourvues de fonction, revêtement perméable ou semi-perméable à favoriser pour les surfaces de stationnement. En complément, un concept de vitrine paysagère a été développé. Le long de certaines voies, des bandes inconstructibles ont été définies. Ces surfaces sont destinées à un usage paysager et/ou biologique (gestion des eaux à ciel ouvert, préservation de la faune et de la flore) et/ou de délasserment. La plantation d'arbres ou de végétation basse selon la visibilité recherchée est encouragée.

ZIBAT Nord

Des qualités similaires à celles proposées par le plan et le règlement de la ZIBAT Sud sont souhaitées pour la ZIBAT Nord, notamment en termes d'espaces publics, de

mobilité active et de qualité paysagère. Une attention particulière doit être accordée à la localisation des activités en fonction de la qualité de desserte (privilégier les terrains à proximité de la halte RER et de l'arrêt du tram pour y implanter des activités à forte densité d'emploi et tirant profit de cette offre en transports publics).

Options communales

- > Privilégier l'implantation d'entreprises **qui tirent profit de la présence de la gare RER et des autres offres en TC** (tram, BHNS) ;
- > **Exclure des implantations commerciales**, générant beaucoup de trafic (stationnement) et ne contribuant pas à la qualité et à l'animation de l'espace public ;
- > Aménager les espaces **publics généreux en lien avec l'interface TC** : requalification du chemin de la Croisette – chemin des Coquelicots ;
- > Clarifier l'**adresse des entreprises (entrée côté rue, cour à l'arrière)** et exiger un traitement qualitatif de la limite entre domaine privé et domaine public ;
- > Encourager tout aménagement **favorable au confort climatique (lutte contre les îlots de chaleur)**, spécialement dans les espaces publics et le long des chemins de mobilité active (arborisation, zones ombragées, toits végétalisés, surfaces engazonnées, eaux, etc.). Chaque projet **devra démontrer de quelle manière il contribue à atténuer les îlots de chaleur existants** ;
- > Mettre en œuvre de manière prioritaire la Voie verte d'agglomération en **prenant en compte les besoins des différents usagers** (vélos, vélos électriques, piétons, etc.) ;
- > Assurer le respect des **exigences qualitatives du plan guide** et des cahiers des recommandations.

Montfleury Nord

Le secteur de Montfleury Nord, délimité par le CEV – chemin de Morglas – route du Nant-d'Avril – avenue Louis-Pictet, se situe à proximité de la ZIMOGA (non couvert par le PDZIA). Ce périmètre présente une grande diversité : maisons individuelles, Centre de Voirie, activités commerciales, tennis et centre sportif.

Le secteur est partiellement inclus dans le périmètre du **PLQ « Louis-Pictet »** (n° 28'289). Ce dernier, adopté en 1991, est **trop rigide et obsolète**. Or, plusieurs enjeux se posent :

- > Agrandissement des entreprises existantes ;
- > Évolution du CEV ;
- > Besoin potentiel d'une salle omnisport, à proximité du village ;
- > Autres programmes d'activités, services et commerces.

Un concours d'investisseurs concerne actuellement (2020) les parcelles 4237, 4236, 4235 et 1153. L'objectif est d'y développer des activités industrielles et artisanales

destinées notamment à des entreprises à haute valeur ajoutée (compatible avec le bruit des avions) ainsi qu'un espace public à l'horizon 2025-2030.

Options communales

- > Rechercher une **certaine mixité des affectations** (activités, services, commerces) en continuité avec le village et le centre sportif ;
- > Prévoir des **réserves pour des équipements publics** (salle omnisport, Centre de Voirie ou autre, etc.) ;
- > Rechercher une **typologie d'activités de plus petite importance** (gabarits) permettant d'assurer la **transition avec les logements**, les services et les écoles ;
- > Soigner la **façade de la zone côté avenue Louis-Pictet et route de Montfleury** (axe paysager) ;
- > Aménager des perméabilités de **mobilité active en direction** de la ZIMOGA, du centre sportif et de la route de Montfleury.

3.4.2 Mobilités

Infrastructures majeures (TIM)

Les PDZIA en force prévoient des modifications profondes du réseau routier, notamment dans la ZIMOGA. Les éléments principaux consistent dans :

- > Suppression de la route de Montfleury, au niveau du carrefour avec le chemin Delay ;
- > Réorganisation complète du réseau de desserte industrielle interne à la ZIMOGA ;
- > Requalification / élargissement de la route du Nant-d'Avril (aménagement de MA) ;
- > Accroche du barreau routier de Montfleury sur la route de Satigny, porte d'entrée TIM de la ZIMEYSAVER (2024).

Options communales

- > La route du Nant-d'Avril constitue un des axes d'entrée de ville et à ce titre mérite un traitement paysager de qualité. Exiger un aménagement qualitatif renforçant l'image d'**avenue avec traitement végétal** (1^{ère} partie, chapitre 4.5.3) ;
- > Exiger que les axes primaires à l'intérieur de la ZIMOGA et de la ZIBAT (notamment : chemin de Morglas ; chemin Grenet / chemin de l'Émeraude ; Chemin Delay) soient traités comme des **rues/avenues avec traitement végétal à caractère industriel** (1^{ère} partie, chapitre 4.5.3). Ces axes doivent notamment être adaptés au trafic professionnel lié à la zone, mais également être dotés d'une certaine animation (espaces publics, mobilité active, végétation).

Stationnement

Un enjeu majeur réside dans la politique de stationnement mise en place dans la ZIMEYSAVER, cette dernière étant déterminante pour la maîtrise de la mobilité sur tout le nord-ouest de l'agglomération ainsi que pour l'attractivité de la zone industrielle même.

Options communales

- > Dans la continuité de la politique mise en place dans la ZIMEYSAVER, favoriser **toute démarche visant à réduire les besoins en stationnement** (mutualisation, plans de mobilités d'entreprises, rationalisation des besoins, etc.).

Transports collectifs

Les principales mesures prévues sont :

- > Le développement d'une interface TC (Pré-Bois / Blandonnet), voir secteur village élargi ;
- > L'allongement des quais de la gare RER de Vernier ;
- > Le développement de l'axe fort ZIMEYSAVER (tronçon Croisette – Hôpital de La Tour : 2024).

Options communales

- > Favoriser le **report du TIM non professionnel vers les TC et MA** ;
- > Intégrer le développement de la gare RER de Vernier (allongement des quais), ainsi que le passage de la Voie verte d'agglomération dans une réflexion globale visant aménager des **espaces publics généreux** en lien avec l'interface TC ;
- > Dans le cadre de l'aménagement de l'axe fort TC, **maintenir la possibilité de le faire évoluer en tram**.

Mobilité active

Diverses mesures (servitudes, aménagement) sont prévues pour compléter et sécuriser le réseau de mobilité active. Elles sont détaillées en fin de chapitre dans le tableau récapitulatif.

Options communales

- > Voie verte d'agglomération à travers la ZIBAT : s'assurer **d'un dimensionnement adéquat aux flux et à la diversité des usagers** ;
- > Passage dénivelé chemin des Batailles : la réalisation de cet ouvrage **incombe au Canton**, et n'est pas jugée prioritaire pour la Ville de Vernier.

3.4.3 Paysage et environnement

Les enjeux liés au bruit (OPB) et aux risques d'accidents (OPAM) sont pris en compte dans les PDZIA.

L'enjeu principal, typique des zones industrielles, est lié à la **forte présence de surfaces imperméables** (îlots de chaleurs, absence de végétation et de zones ombragées, stérilisation des sols, absence de biodiversité, etc.).

Options communales

- > Favoriser tout aménagement contribuant à apporter **une réponse aux défis climatiques et environnementaux** : rétention des eaux sur les toitures, utilisation de matériaux perméables permettant une infiltration naturelle, bassins de rétention, plantations d'arbres, etc. ;
- > Promouvoir auprès des entreprises, notamment dans les zones industrielles, **une certification de type « Nature & Économie »**, favorisant la réalisation d'aménagements naturels.

3.4.4 Énergie

Se rapporter à la vision directrice par secteur énergétique détaillée au sein de la 1^{ère} partie, chapitre 4.8 du PDCom et dans le chapitre 7.4 du PDCom E. Notamment les secteurs :

- > ZIMEYSAVER, réseaux multiples (anergie) ;
- > Genilac®.

Secteur Zone industrielle et artisanale : programme de mise en œuvre – tableau récapitulatif

Projets et opération à entreprendre	Initiative	Horizon (ans)			État coordination			Financement	Coordination
		0-5	5-10	10-15	IP	CC	CR		
Urbanisation, espaces publics									
– Convenir avec la FTI, de l'aménagement d'une offre de base en « services aux livreurs » au sein de la ZIMEYSAVER (toilettes, douches, restauration, endroits de repos, ...)	FTI	X			X			FTI Privé	FTI PDZIA ZIMOGA
– Enrichir le réseau des espaces publics prévus par le PDZIA (placettes en lien avec les liaisons de MA)	Vernier FTI	X	X		X			Privé FTI	
– Aménager des espaces publics généreux en lien avec l'interface TC : requalification du chemin de la Croisette – chemin des Coquelicots (allongement des quais)	Vernier	X	X					Canton Vernier CH	Mesures PA3 33-11 33-10 13-11
– Accompagner l'évolution du secteur Montfleury Nord afin de veiller à sa cohérence : concours d'investisseurs, étude d'aménagement, etc.	Vernier	X					X	Privé	Étude Image directrice Montfleury Nord (urbaplan, 2015) ¹
Équipements publics									
– Inscrire des réserves d'équipement public dans le secteur Montfleury Nord (salle omnisport et/ou autre)	Vernier	X						Vernier	Antenne CEV à Châtelaine
Circulation et stationnement									
– Encourager les entreprises à une optimisation des modalités d'acheminement des marchandises ainsi que des déplacements professionnels	Vernier Canton FTI	X	X	X			X		Plan d'action marchandises et logistique urbaine 2019-2023 ²
Mobilité active									
<u>Aménagements et connexions de mobilité active (à créer / améliorer)</u>									
– aménager la Voie verte d'agglomération : centre de Vernier – route du Mandement)	Canton	X	X		X			Canton FTI CH	Mesure PA3 33-11
– route du Nant-d'Avril : aménagement cyclable	Canton	X	X				X	Canton CH	Mesure PA3 33-16 Réseau vélo
– via MONNET : aménagements piétons	Vernier	X			X			Vernier	Mesure 3.5 PDCP
– via MONNET <-> avenue Louis-Pictet : liaison piétonne (via les terrains de sport et le secteur résidentiel)	Vernier		X		X			Vernier	Mesure 3.6 PDCP
– chemin du Sorbier : liaison piétons/vélos chemin de la Petite-Garenne <-> route de Satigny	FTI	X	X				X	FTI	PDZIA ZIMOGA Mesure 3.2 PDCp
– route de Montfleury (front sud ZIMOGA) : continuité piétons/vélos	FTI	X					X	FTI	PDZIA ZIMOGA Mesure A6 PDCP
– chemin Delay : aménagements cyclables	FTI	X					X	FTI	PDZAI ZIMOGA
– tous les axes de la ZIMOGA (chemin Delay, chemin de Morglais, desserte industrielle, chemin Grenet, chemin du Sorbier, de l'Émeraude) : aménagements piétons	FTI	X	X				X	FTI	PDZIA ZIMOGA Mesure 3.3 PDCP Réseau vélo
– aires d'implantation de la ZIMOGA : perméabilités MA (servitudes de passage public à pied et à vélo inscrites dans le PDZIA)	FTI	X	X				X	FTI	PDZIA ZIMOGA Mesure 3.3 PDCP

- tous les axes de la ZIBAT (chemin des Batailles et dessertes industrielles) : aménagements piétons	FTI	X	X					FTI	PDZIA ZIBAT Mesure PDCP 3.4
- aires d'implantation de la ZIBAT : perméabilités MA (servitudes de passage public à pied et à vélo inscrites dans le PDZIA)	FTI	X	X			X		FTI	PDZIA ZIBAT Mesure PDCP 3.4
- route du Nant-d'Avril <-> chemin des Batailles : aménagement cyclable et piéton	FTI	X	X			X		FTI CH	PDZIA ZIBAT Mesure PDCP 3.1
- chemin des Batailles : passage des voies CFF (dénivelé)	FTI/Canton			X	X			FTI CFF CH	Mesure PA3 33-26 Mesure PDCP 3.1 <i>Non prioritaire pour Vernier</i>
- Pré-Bois : passerelle MA (liée à allongement des quais)	Canton CFF	X				X		Canton CFF	Mesure PA2 33-10 (L PA2) Mesure PDCP C2
- route de Satigny : aménagement cyclable (Commune de Meyrin)	Meyrin Vernier Satigny	X			X			Canton FTI	PDZIA ZIMOGA Réseau vélo Commune de Meyrin
Environnement									
<u>Mettre en œuvre l'assainissement (OPB) des axes routiers (à coordonner avec la réalisation d'aménagements favorables à la MA et modération des axes)</u>	Canton	X					X		
- route de Vernier – route du Nant-d'Avril (étude en cours)									
Environnement									
- Se rapporter au plan directeur de l'énergie pour toute nouvelle construction ou transformation / rénovation majeure des bâtiments existants	Privé	X	X	X			X		Chapitre 7.4 Plan directeur des énergies ³

Remarque

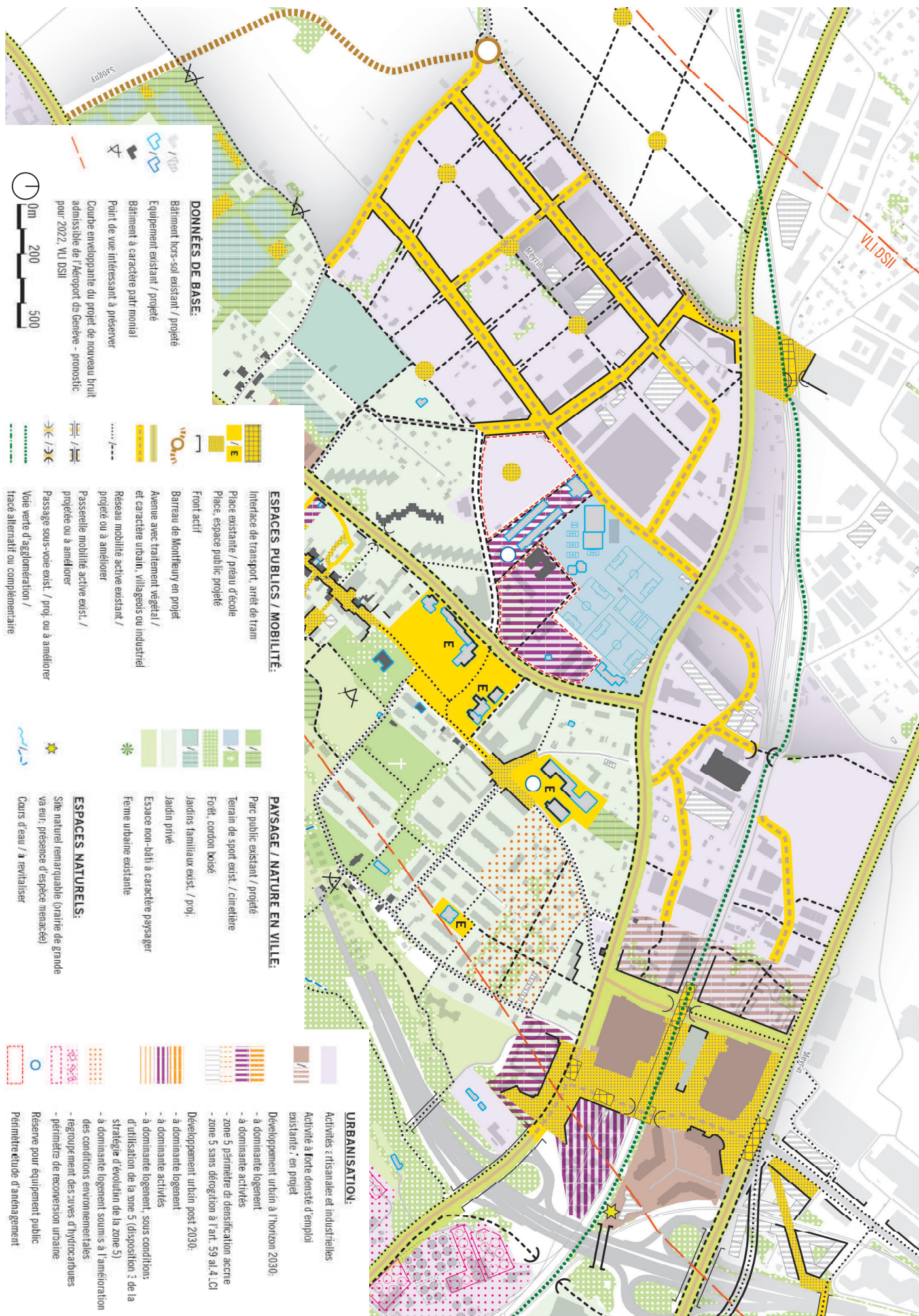
Les mesures (notamment de mobilité et espaces publics), faisant partie du PA3, peuvent potentiellement bénéficier de financements de la Confédération.

Références / coordination

¹ Image directrice route de Montfleury – avenue L.Pictet – route du Nant-d'Avril – chemin de Morglas (urbaplan, 2015)

² Plan d'action marchandises et logistique urbaine 2019-2023, validation prévue en 2019

³ Plan directeur des énergies de Ville de Vernier (Amstein+Walthert, 2019)



DONNEES DE BASE:

- Bâtiment hors sol existant / projeté
- Equipement existant / projeté
- Bâtiment à caractère patrimonial
- Point de vue intéressant à préserver
- Courbe enveloppante du projet de nouveau bruit admissible de l'Aéroport de Genève - pronostic pour 2022, VLI DSIH



ESPACES PUBLICS / MOBILITE:

- Interface de transport, arrêt de tram
- Place existante / préau d'école
- Front actif
- Barreau de Montreux en projet
- Avenue avec traitement végétal / et caractère urbain, villageois ou industriel
- Réseau mobilité active existant / projeté ou à améliorer
- Passerelle mobilité active exist. / projeté ou à améliorer
- Passage sous-voie exist. / proj. ou à améliorer
- Voie verte d'agglomération / tracé alternatif ou complémentaire

PAYSAGE / NATURE EN VILLE:

- Parc public existant / projeté
- Terrain de sport exist. / cinquième
- Forêt, cordon boisé
- Jardins familiaux exist. / proj.
- Jardin privé
- Espace non-bâti à caractère paysager
- Ferme urbaine existante

ESPACES NATURELS:

- Site naturel remarquable (oratoire de grande valeur, présence d'espèce menacée)
- Cours d'eau / à ravitailler

URBANISATION:

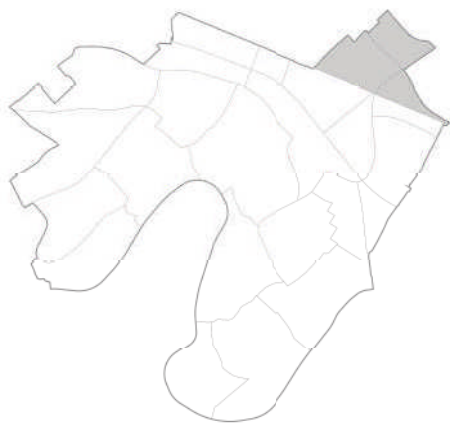
- Activités artisanales et industrielles
- Activités à forte densité d'emploi existante, en projet
- Développement urbain à l'horizon 2030:
 - à dominante logement
 - à dominante activités
 - zone 5 périmètre de densification accrue
 - zone 5 sans dérogation à l'art. 59 al. 4, LOI
- Développement urbain post 2030:
 - à dominante logement
 - à dominante activités
 - à dominante logement, sous conditions d'utilisation de la zone 5 (disposition 2 de la stratégie d'évolution de la zone 5)
 - à dominante logement soumis à l'amélioration des conditions environnementales
 - regroupement des caves d'hydrocarbures
 - périmètre de reconversion urbane
- Réserve pour équipement public
- Périmètre étude d'aménagement

Documents de référence

- > PDCn 2030, notamment les fiches :
 - A17 Mettre en œuvre les GP
 - A20 Gérer l'évolution de l'urbanisation dans les secteurs soumis au bruit des avions
 - B02 Renforcer le réseau TC structurant
 - B03 Optimiser et compléter le réseau routier et autoroutier
 - B07 Organiser le transport de marchandises et la logistique urbaine
 - D04 Protéger la population contre les risques d'accidents majeurs
 - P10 ZIMEYSAVER
- > GP ZIMEYSAVER :
 - Plan guide T3
- > Plan d'action marchandises et logistique urbaine 2019-2023, validation prévue en 2019
- > Ecoparc industriel de Meyrin et Satigny – formalisation Plan directeur (ZDAM) (urbaplan - citec – sofies - BG, en cours)
- > Fiche PSIA Genève Aéroport (approuvée par le Conseil fédéral le 14 novembre 2018)
- > Évaluation de l'incidence territoriale des courbes de bruit des Genève Aéroport – Commune de Vernier – Canton de Genève – Rapport de synthèse (CSD Ingénieurs, septembre 2019)
- > Plan directeur de zone industrielle (PDZIA) ZIBAT Sud n° 29'975 (Adopté par le Conseil d'État le 17 janvier 2018)
- > Plan directeur de zone industrielle (PDZIA) ZIMOGA n° 29'976 (Adopté par le Conseil d'État le 27 juillet 2017)
- > Tattes – Écharpines – Pré-Bois : Potentiels et stratégie (urbaplan - RR&A, février 2018)
- > Mobilité 2030 du secteur aéroportuaire : Estimation de la demande et dimensionnement des infrastructures de transport (transitec, AIG, État de Genève, 2016)
- > Image directrice route de Montfleury – avenue L. Pictet – route du Nant-d'Avril – chemin de Morglas (urbaplan, 2015)
- > Concept mobilité 2030 de Genève Aéroport (RR&A, 2014)
- > Étude de transports de marchandises et logistique urbaine à l'échelle de l'agglomération, volet 1, PAFVG, 2010
- > Étude de transports de marchandises et logistique urbaine à l'échelle de l'agglomération, volet 2, PAFVG, 2011
- > Étude sur le besoin des entreprises (Ville de Vernier, 2014)
- > Eude en cours sur le transport des marchandises
- > Charte environnement et espaces verts de la zone de développement industriel et artisanal de Mouille-Galand (État de Genève – FTI, 2015)
- > Plan directeur des énergies de Ville de de Vernier (Amstein+Walthert, 2019)

4. Cointrin – Avanchets – Balexert

4.1 Situation



Sous-secteurs statistiques : 04-Vernier-Cointrin ; 03-1 Les Avanchets ; 03-2 Balexert-centre.

Population

- > Population 1990 : 6'362
- > Population 2005 : 6'718
- > Population 2015 : 6'762
- > Évolution 05 – 15 : + 44 / + 0.65 %
- > Part de la population communale : 19.16 %

Logements

- > Logements 2005 : 2'575, dont 114 villas
- > Logements 2015 : 2'595, dont 126 villas
- > Évolution 05 - 15 : + 20 / + 0.78 %
- > Logements subventionnés 2005 : 186
- > Logements subventionnés 2015 : 205
- > Nombre d'habitants par logement 2005 : 2.62
- > Nombre d'habitants par logements 2015 : 2.61

Emplois / Activités

- > Emplois en 1991 : 1'238
- > Emplois en 2001 : 1'390
- > Emplois en 2014 : 2'214
- > Évolution des emplois 01 - 14 : + 824 / + 59.28 %
- > Part des emplois communaux : 11.4 %
- > Établissements en 91 : 127
- > Établissements en 2001 : 140
- > Établissements en 2014 : 282
- > Évolution 01 – 14 : + 142 / + 101.43 %

4.2 Diagnostic et potentiel de développement

4.2.1 Situation actuelle et enjeux

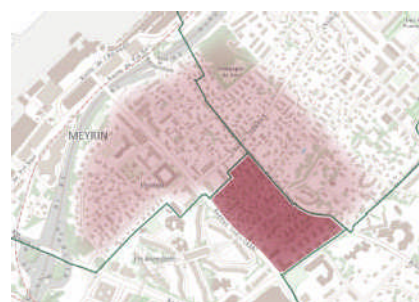
Le secteur est aujourd'hui caractérisé par plusieurs entités, coupées par des **grandes infrastructures routières**, et qui fonctionnent de **manière relativement autonome** : la cité des Avanchets, le quartier de Cointrin et le centre commercial de Balexert. Ces dernières ne sont que partiellement connectées entre elles ainsi qu'avec les quartiers environnants.

Le quartier des Avanchets abrite près de 20 % de la population communale et dispose de ses propres équipements et services de quartier. À proximité immédiate, le centre commercial de Balexert (54'000 m²), qui a fait l'objet d'un agrandissement par-dessus la route de Meyrin, est un important pourvoyeur d'emplois communaux.

Ceint de part et d'autre par des routes à fort trafic, le quartier des Avanchets souffre d'un certain enclavement. Isolé des autres quartiers environnants, il est aussi relativement cloisonné à l'intérieur par la conception même de ses espaces extérieurs et la séparation verticale des circulations piétonnes et véhiculaires. Ces conditions, associées à une concentration de couches socio-économiques moins favorisées, se traduisent par une image du quartier peu valorisante. Cela malgré des qualités certaines : présence d'une importante végétation, taille des appartements, desserte performante par transports publics. Dans ces conditions, une grande attention doit être portée à **préserver une mixité socio-économique** dans le quartier, afin de ne pas accentuer les phénomènes de ségrégation et d'exclusion.

De l'autre côté de l'avenue Louis-Casaï, où **les nuisances dues au trafic routier sont importantes**, le quartier des Corbillettes constitue une pièce d'une zone résidentielle pavillonnaire plus large, qui s'étend sur la commune de Meyrin (Cointrin) et du Grand-Saconnex (Le Jonc / Le Marais). Situé entre la ville et l'aéroport, bien desservi par les transports publics, ce large secteur était destiné – selon le PDCn – à une densification importante au travers la modification du régime de zone. **Le refus de deux MZ sur les territoires de Meyrin et de Vernier lors des votations du 09.02.2020 a cependant mis le développement de ce secteur en suspens.**

Ce périmètre reste toutefois destiné à devenir **un quartier**. La modification du régime de zone est par ailleurs d'ores et déjà effective aux deux extrémités du quartier des Corbillettes (angle Coudriers et angle Terroux). Ainsi, **la planification des espaces publics, la programmation des équipements, les réseaux de transport et d'énergie, le maintien d'éléments qui déterminent l'identité des lieux, la mixité, le mode de développement, etc. restent des enjeux prégnants.** Il est donc nécessaire de reprendre des **discussions intercommunales, en partenariat avec le Canton** sur l'avenir de ce secteur. Il est primordial que **l'évolution des Corbillettes soit conçue en coordination**



Quartier des Corbillettes et son insertion au sein d'une zone résidentielle plus large.

avec la mutation des quartiers voisins – à redéfinir – et le développement de la vitrine économique de l'AIG (commune de Meyrin) et de la façade sud de l'aéroport¹¹. Dans ce sens, une collaboration intercommunale pour guider le développement du secteur et l'aménagement de l'avenue Louis-Casaï était déjà envisagée en 2007. Le GP VMA a poursuivi la réflexion et a ainsi permis de **préciser certains principes d'aménagement** (continuité des réseaux d'espaces publics, programmation des équipements, etc.). Il apparaît ainsi de manière évidente que dans ce cas spécifique l'échelle communale n'est pas adéquate pour traiter de la mutation de ce territoire. A noter que la Ville de Vernier conditionne le développement de logements dans ce secteur à une amélioration des conditions environnementales.

4.2.2 Potentiel de développement

La parcelle située à l'angle de la **route de Meyrin et de l'avenue Louis-Casaï** (ZD3, PLQ 29'565 de 2007) est occupée par des activités à faible valeur ajoutée (station de service, car wash, parkings) ou par des zones en friche (ancienne station-service). **Un projet d'hôtel ainsi qu'un bâtiment dévolu à de l'activité sont prévus à cet emplacement.**

À l'arrière du front Louis-Casaï, le potentiel de développement est lié à l'**évolution de la zone 5**. Ce dernier, dépendant des opérations individuelles, est difficilement quantifiable. Un accroissement **d'environ 30 % du parc du logement dans le secteur apparaît néanmoins réaliste** (environ 50 logements supplémentaires). Dans ce sens, une approche qualitative définissant les conditions pour l'obtention d'une dérogation au sens de la LCI, est privilégiée (2^{ème} partie, chapitre 7).

À plus long terme (post 2030), le potentiel de développement du secteur concerne essentiellement la réalisation, par modification des limites de zone, d'un front de **construction sur l'avenue Louis-Casaï**. Le projet de loi est depuis plusieurs années en discussion au sein du Grand Conseil (PL 10842/3, M 2350). Les résultats des votations de 09.02.2020 risquent de prolonger ces discussions. D'après des premières études, ce potentiel est estimé à environ 4'000 m² de SBP de surfaces d'activités et environ 48'000 m² de SBP de logement (soit 400 logements environ).

Synthèse des potentiels

Le cumul de ces différents potentiels permet d'aboutir aux chiffres suivants¹² :

¹¹ La façade sud de l'aéroport a fait l'objet d'une étude (2019) afin d'interroger et d'explorer le devenir de ce secteur stratégique au niveau de l'agglomération (communes de Meyrin et Grand-Saconnex : MRVDV, Wüst Partner, urbaplan).

¹² Ces chiffres ne sont pas des objectifs à atteindre mais des potentiels. Pour atteindre ces résultats, une moyenne d'1 emploi pour 50m² de SBP dédiée aux activités et de 2,4 habitants par logement (moyenne communale 2018) a été appliquée. À noter que des taux de réalisation ont été appliqués à

Tab. 4 : Tableau de synthèse

	Nb d'habitants	Nb d'emplois
Horizon 2030	50	400
Post 2030	1'000	700
Total	1'050	1'100

4.3 Objectifs généraux

Le secteur est amené à une profonde mutation à court – moyen – long terme : densification de la zone villas, rénovation des Avanchets, quartier d'activités, etc. Les objectifs principaux sont :

- > **Décloisonner les quartiers** et renforcer la **coordination intercommunale** pour favoriser la mise en relation des quartiers voisins. Le développement urbanistique, des équipements, des services, des espaces publics, des continuités de mobilité active nécessaires doivent contribuer à l'essor d'un quartier conçu dans son ensemble (Avanchets, Corbillettes, Cointrin Est et Ouest) ;
- > Accompagner le développement par un **réseau d'espaces publics et d'espaces verts** de qualité répondant aux besoins des habitants ;
- > Aménager le **parc linéaire** raccordant Châtelaine à Cointrin et aux Corbillettes via le parc des Promenades, l'Etang des Tritons et le parc des Ecoles ;
- > Renforcer l'attractivité globale du secteur par le maintien d'une **diversité sociale**, la qualité des équipements et espaces publics, les relations avec les quartiers environnants, etc. ;
- > Cadrer l'**évolution de la zone 5** sans modification des limites de zone ;
- > **Requalifier l'avenue Louis-Casaï** en tant que **boulevard urbain structurant assurant une liaison MA et TC de haute qualité entre le Bouchet et l'aéroport** (bus à haut niveau de service, continuités de mobilité active en site propre, végétation, aménagements paysagers et espaces publics, etc.) ;
- > Améliorer le réseau de **mobilité active** à l'intérieur du secteur, notamment entre la route de Meyrin et l'avenue Louis-Casaï ainsi qu'entre le quartier des Avanchets et le quartier de Cointrin (Meyrin) ;
- > Préparer une **reconversion**, par modification des limites de zone, du front de l'avenue Louis-Casaï (post 2030) suivant une **coordination intercommunale** regroupant les Villes de Vernier et Meyrin et tenant compte du projet de requalification de l'avenue Louis-Casaï en avenue urbaine ;
- > **Assainir les axes routiers selon l'OPB** (l'avenue Louis-Casaï et sur l'avenue du Pailly, études en cours).

chaque projet, en se basant sur les connaissances communales relatives à l'état d'avancement des dossiers et la maîtrise foncière.

4.4 Principes et mesures

4.4.1 Urbanisation, espaces publics et équipements publics

Front Louis-Casaï (post 2030)

L'avenue Louis-Casaï constitue une importante voie reliant la ville à l'aéroport. Elle permet aussi de rejoindre l'autoroute en direction de Lausanne. Le projet de nouvelle jonction A1 « Aéropostale » renforcera nettement cette fonction de liaison avec l'autoroute. **Son aménagement actuel n'est pas en adéquation avec ses diverses vocations et fonctions.**

La mise en valeur de cet axe en tant qu'**axe primaire urbain, dont les fonctions de mobilité doivent être compatibles avec des conditions urbaines et la qualité des espaces publics générés** (confort du piéton), nécessite une coordination entre les Villes de Genève, Meyrin et Vernier ainsi qu'avec le Canton. Le projet actuel ne répond que partiellement aux exigences qualitatives fixées par la Ville de Vernier. **Un projet portant sur l'ensemble du secteur, allant du carrefour du Bouchet à l'aéroport, doit être réalisé.** Ce dernier doit définir un principe d'aménagement commun tant en ce qui concerne les espaces publics que l'organisation des constructions en bordure de chaussée, ainsi que les conditions de mise en œuvre (cessions, définition des gabarits hors-lignes). L'implantation des bâtiments, leur architecture et leurs aménagements extérieurs doivent contribuer à renforcer **l'image d'avenue urbaine.**

Option communale

- > **Exiger un projet d'aménagement qualitatif**, pas uniquement fonctionnel du point de vue de la mobilité, **permettant de combiner les différentes fonctions de mobilité, de mobilité active, d'espaces publics, et de paysage** (axe primaire urbain).

Cette situation particulière (axe structurant, avenue urbaine) amène à une évolution de l'occupation de ses abords par des activités tertiaires (effet de vitrine et de prestige).

Options communales

- > Le front de construction devrait **être affecté à des activités protégeant les logements à l'arrière.** Le gabarit des constructions devra tenir compte de la proximité des villas plus au nord ainsi que de l'évolution à redéfinir des secteurs Cointrin Est et Ouest (commune de Meyrin) ;
- > Exiger que le front de **construction sur l'avenue Louis-Casaï soit affecté en zone de développement.** Le cas contraire, conditionner **le développement du front à l'élaboration d'une planification** type image directrice ou PLQ. Cette dernière doit garantir un aménagement cohérent et coordonné : nature des fronts, implantations

des bâtiments, retrait du front bâti par rapport à l'avenue Louis-Casaï, gabarits, accès, programmation, espaces publics, etc. ;

> Le développement de ce secteur n'est **pas une priorité communale**.

Les Avanchets

Au sein de la cité, les principales options concernent la planification des équipements publics et l'aménagement du parc linéaire (parc des Promenades).

Équipements publics :

Pour répondre aux besoins identifiés, les principales mesures visent à :

> Aménager un **bâtiment administratif aux Avanchets** (IMAD, vestiaires FC Avanchets, local fanfare, Espace de vie enfantine¹³, hospice général, animation parascolaire). Dans ce cadre, **étudier la possibilité d'y intégrer une Maison de Santé** (équipement pouvant être localisé ailleurs dans la commune).

À l'échelle **intercommunale, avec laquelle il faut assurer une coordination**, les éléments suivants peuvent être indiqués :

> Projet de **piscine olympique** – Rive droite à Meyrin, à l'angle de la route de Meyrin et de Pré-Bois ;

> Développement d'un « **axe d'équipements tangentiel** » à la vitrine économique de l'AIG allant de Cointrin Ouest (Meyrin) aux Avanchets (École du Jura, bâtiment administratif, terrain de football, etc.). Sur la commune de Meyrin, l'étude KCAP (2015, 2016) identifie les programmes suivants : tennis indoor, salle polyvalente, École de Cointrin (existante), nouvelle école, centre multiculturel, espace de vie enfantine, maison de quartier, salles parascolaires.

Parc linéaire :

Le parc linéaire s'inscrit dans un réseau de parcs à l'échelle du Grand Projet VMA et doit **relier les quartiers** de Châtelaine, de l'Étang, des Avanchets et des Corbillettes. Dans le quartier des Avanchets, ce parc se déploie à proximité de plusieurs équipements scolaires et sportifs. Il doit **permettre des usages et des fonctions multiples** : jeux, mobilier, mobilité active, lieu de détente, continuité paysagère et biologique (conservation du patrimoine végétal, zones humides, récolte des eaux, corridor biologique)¹⁴. Sa largeur est variable et doit être adéquate aux fonctions et usages recherchés. Dans ces sens, l'opportunité d'avoir des **élargissements ponctuels, permettant la couture avec la cité des Avanchets** notamment, doit être privilégiée.

¹³ Déplacement et agrandissement de l'EVE existante aux Avanchets.

¹⁴ Dans le Grand Projet, le parc linéaire est identifié comme un lieu d'expression de « l'eau en ville ».

Un **accord sur le financement** du parc doit être trouvé entre les communes (Vernier, Meyrin), le Canton et les propriétaires privés.

À noter que la CMNS a initié une démarche afin que les Avanchets soit inscrit à l'ISOS dans le but d'assurer la protection de cet ensemble de logements et d'équipements publics.

PLQ route de Meyrin – Avenue Louis-Casaï (n° 29'565)

Ce secteur est occupé par des activités à faible valeur ajoutée ou par des zones en friche.

Options communales

> À court terme, une réflexion globale sur le **développement d'autres activités** doit être menée. Ce développement est conditionné à une modification du PLQ et doit prendre en compte le **réaménagement de l'avenue Louis-Casaï** ainsi **que contribuer à la valorisation de l'espace public de l'interface du Bouchet**.

Autres potentiels

Le secteur, à proximité de l'arrêt de tram Vernier – Avanchets, abritant le garage Mercedes et le Groupe Chevalley, est propice à l'accueil de **nouvelles activités** (développement modéré par densification des activités existantes).

Option communale

> Ce développement doit se faire en **complémentarité avec la programmation de la vitrine économique** de l'AIG et doit contribuer à la **qualification de l'interface** : liaison avec l'arrêt du tram, mise en valeur du parc linéaire à l'arrière, création d'espaces publics favorables aux piétons, etc.

4.4.2 Mobilités

Moyenne ceinture (TIM)

Afin de favoriser l'utilisation de la moyenne ceinture (avenue du Pailly, avenue de l'Ain, pont Butin), la faisabilité d'une **liaison entre la route de Meyrin et l'avenue du Pailly** (sens Meyrin -> pont Butin) a été étudiée. Cette liaison est inscrite dans les mesures cantonales, mais son opportunité et sa faisabilité restent à démontrer.

Option communale

> La Ville de Vernier **est défavorable à ce projet** qui, outre son très fort impact urbain, ne fait que déplacer des nuisances, sans contribuer d'aucune manière à les réduire.

Stationnement

L'imbrication des territoires de trois communes (Vernier, Meyrin et Grand-Saconnex) et la proximité de l'aéroport exigent une **gestion suivie et coordonnée du stationnement sur voirie**, afin de maîtriser la pression en particulier dans les quartiers résidentiels.

Transports collectifs

L'aménagement d'un **site propre pour les transports publics** (ou du moins de voies bus continues et performantes) sur l'avenue **Louis-Casaï** apparaît essentiel compte tenu de la forte augmentation prévisible de la pression automobile, en lien avec les développements urbains et la création envisagée d'une nouvelle jonction A1 « Aéropostale ».

Le **carrefour du Bouchet** est une interface importante entre les lignes de tramway, de trolleybus et de bus. Les possibilités d'**améliorer les conditions de transbordement doivent être recherchées**.

Mobilité active

Le réseau piéton des Avanchets présente des lacunes et des défauts : absence de trottoirs et de liaisons, éclairage et balisage déficients, traversées peu sûres, confort lacunaire. Un plan d'action¹⁵ a été défini, mais n'a pas encore pu être mis entièrement en œuvre faute de maîtrise foncière. Une étude sur l'évaluation de l'accessibilité des cheminements prioritaires a également été réalisée par HAU¹⁶. Le réaménagement de l'avenue De-Baptista (prévu en 2019/20), apporte une réponse à un certain nombre d'enjeux. Néanmoins, la poursuite de la mise en œuvre des mesures identifiées par ces deux études doit être poursuivie.

Diverses mesures (servitudes, aménagement) sont prévues pour compléter et sécuriser le réseau de mobilités actives. Ces mesures sont détaillées en fin de chapitre dans le tableau récapitulatif.

¹⁵ Amélioration du réseau piétonnier des Avanchets. Plan d'action, urbaplan, 22 mars 1999.

¹⁶ Évaluation de l'accessibilité des cheminements prioritaires dans le quartier des Avanchets (HAU, 2015).

4.4.3 Paysage et environnement

- > Le long de l'avenue Louis-Casaï et de l'avenue du Pailly, les VLI sont dépassées. Conformément à l'OPB, l'assainissement de ces axes routiers doit être réalisé par le canton, les études sont actuellement en cours ;
- > Aménager le parc linéaire (voir plus haut).

Énergie

Se rapporter à la vision directrice par secteur énergétique détaillée au sein de la 1^{ère} partie, chapitre 4.8 du PDCom et dans le chapitre 7.4 du PDCom E. Notamment les secteurs :

- > CAD SIG ;
- > Densification de zones villas, solutions individuelles + GeniLac® ;
- > Genilac®.

Secteur Cointrin Avanchets – Balexert : programme de mise en œuvre – tableau récapitulatif

Projets et opération à entreprendre	Initiative	Horizon (ans)			État coordination			Financement	Coordination
		0-5	5-10	10-15	IP	CC	CR		
Urbanisation									
– Mettre en œuvre les conditions de la stratégie d'évolution de la zone 5	Vernier	X	X	X		X			2 ^{ème} partie, chapitre 7
– Coordonner le développement du quartier des Corbillettes avec les développements prévus sur les communes voisines (réalisation des PLQ en force et projet de la VEA).	Communes Canton	X	X	X		X			Meyrin, Grand-Saconnex
Équipements publics									
<u>– Réaliser les équipements publics communaux</u>									
– Bâtiment administratif aux Avanchets	Vernier	X			X			Vernier	
– Espaces publics									
– Élaborer le projet d'aménagement du parc linéaire (parc des Promenades - Avanchets) et approfondir les modalités de son financement	Vernier	X			X			À définir CH	Partiellement Mesure PA3 32-1-22
– Circulation et stationnement									
– Négocier un projet d'aménagement qualitatif et urbain pour l'avenue Louis-Casaï	Vernier	X				X		Canton CH	Mesure PA3 32-2-7
– Améliorer les conditions de transbordement à l'interface TC du Bouchet	Vernier	X				X		Canton	
Mobilité active									
<u>Aménagements et connexions de mobilité active (à créer / améliorer)</u>									
– avenue du Pailly : aménagement bandes cyclables)	Canton	X			X			Canton	
– rue de la Croix-du-Levant <-> avenue Louis-Casaï : aménagements piétons, PMR	Vernier	X			X			Privé	Mesure PDCP 5.2
– avenue de Baptista : réaménagement des trottoirs	Vernier	X					X	Privé	Mesure PDCP 5.5
– rue François-DURAFOUR <-> route de Meyrin : aménagements piétons, PMR	Vernier	X			X			Vernier	Mesure PDCP 5.4
– avenue Louis-Casaï : aménagements cyclables, traversées, élargissements trottoirs, espace public, traitement paysager (étude d'ensemble)	Canton	X			X			Canton CH	Réseau vélos Mesure PA3 32-2-7 Mesure A7 PDCP
– Avanchets <-> Cointrin : continuités piétons/vélos (coordination Meyrin)	Vernier Meyrin		X		X			À définir	PLQ ch. de l'Avanchet (Meyrin) Parc linéaire (Avanchets) Mesure 5.1 PDCP
– avenue Louis-Casaï <-> route de Meyrin : perméabilités piétonnes permettant la connexion (servitudes de passage)	Vernier	X			X			Privé	PLQ 29'565
<u>Autres mesures générales</u>									
– Continuer la mise en œuvre du plan d'action pour l'amélioration du réseau piétonnier des Avanchets	Vernier Privé	X	X		X			Privé	Études up (1999) ¹ HAU (2015) ²

Environnement									
<u>Mettre en œuvre l'assainissement des axes routiers (à coordonner avec la réalisation d'aménagements favorables à la MA et modération des axes), notamment :</u>									
– avenue Louis-Casaï (étude en cours)	Canton	X				X		Canton	
– avenue du Pailly (étude en cours)	Canton	X				X		Canton	
Énergie									
– Se rapporter au plan directeur de l'énergie pour toute nouvelle construction ou transformation / rénovation majeure des bâtiments existants	Privé	X	X	X			X		Chapitre 7.4 Plan directeur des énergies ³

Remarque

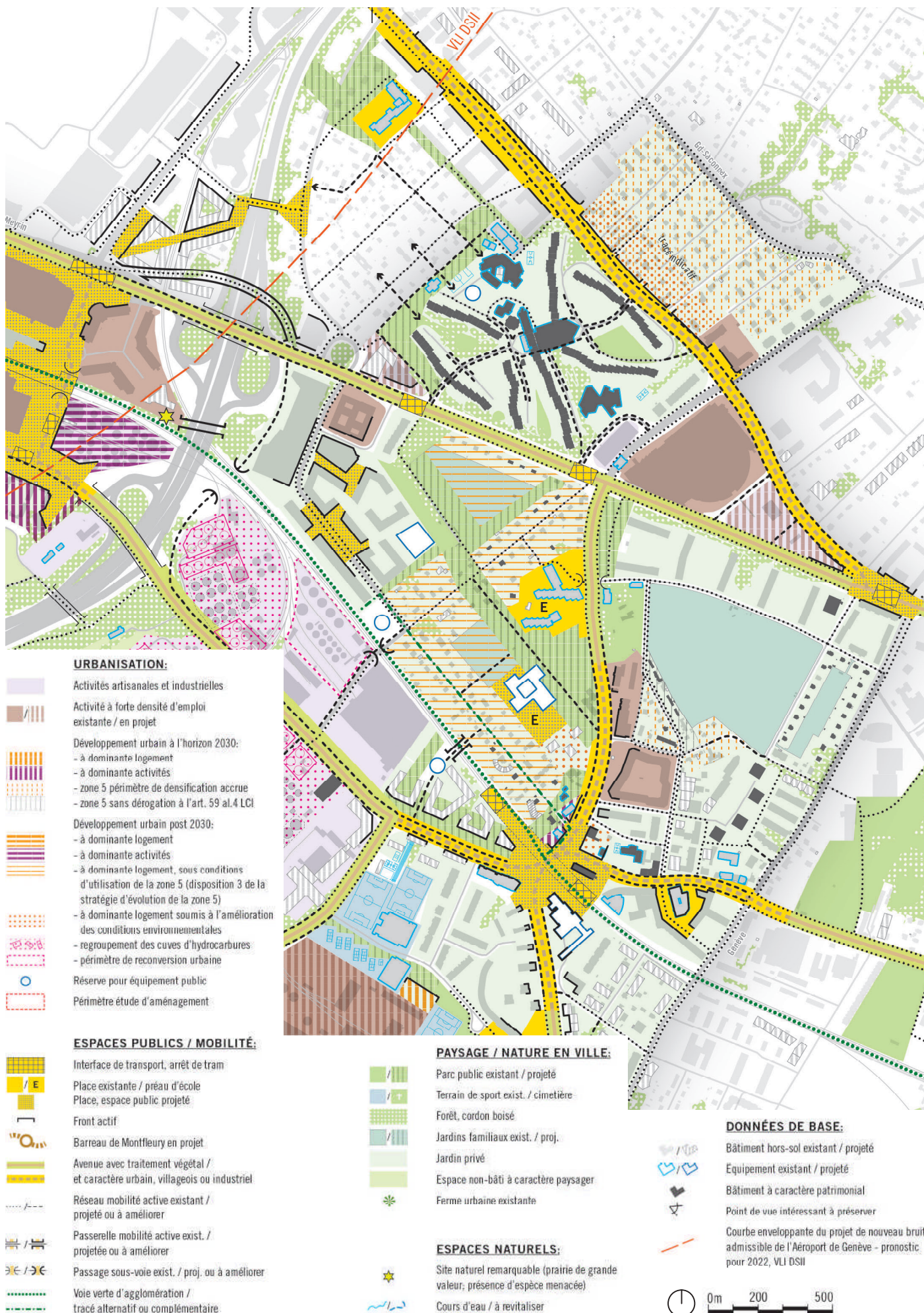
Les mesures (notamment de mobilité et espaces publics), faisant partie du PA3, peuvent potentiellement bénéficier de financements de la Confédération.

Références / coordination

¹ Amélioration du réseau piétonnier des Avanchets : Plan d'action (urbaplan, 22 mars 1999)

² Évaluation de l'accessibilité des cheminements prioritaires dans le quartier des Avanchets (HAU, 2015)

³ Plan directeur des énergies de Ville de Vernier (Amstein+Walthert, 2019)



Documents de référence

- > PDCn « Genève 2030 », notamment les fiches :
 - A04 Favoriser une utilisation diversifiée de la zone villas
 - A17 Mettre en œuvre les Grands Projets
 - P08 Vernier-Meyrin-Aéroport
- > Grand Projet Vernier-Meyrin-Aéroport (VMA) :
 - Plan guide T3
 - Cointrin Ouest, Équipements publics – calculs (KCAP, 2015)
 - Cointrin Ouest, Cahier des Prescriptions (KCAP, 2016)
 - Cointrin Est, Feuille de route (KCAP, 2016)
- > Fiche PSIA Genève Aéroport (approuvée par le Conseil fédéral le 14 novembre 2018)
- > Évaluation de l'incidence territoriale des courbes de bruit des Genève Aéroport – Commune de Vernier – Canton de Genève – Rapport de synthèse (CSD Ingénieurs, septembre 2019)
- > Étude stratégique et programmatique sur l'évolution de la façade sud de l'Aéroport (MWRDV, Wüst Partner, urbaplan, 2018 *en cours*)
- > Requalification de l'avenue Louis-Casaï : Analyse des possibilités de phasage du projet du point de vue du paysage et du génie civil (OXALIS - sd ingénierie, 2018)
- > Évaluation de l'accessibilité des cheminements prioritaires dans le quartier des Avanchets (HAU, 2015)
- > Grand Projet Vernier – Meyrin – Aéroport : Requalification de l'avenue Louis-Casaï (Studio Vulkan - EBP - KCAP, 2015)
- > Étude sur les Jardins de poche (urbaplan - equiterre, 2014)
- > Étude avenue Louis-Casaï, rapport intermédiaire, DAEL, 1999 et PLQ 29'120 situé à l'avenue Louis-Casaï (abandonné)
- > Amélioration du réseau piétonnier des Avanchets : Plan d'action (urbaplan, 22 mars 1999)
- > Inventaire genevois d'architecture 1919 – 1975
 - Avanchets-Parc (arch. Göhner, 1971)
 - Centre commercial de Balexert (arch. Schwarzenbach, Maurer, 1969)
- > Les Avanchets. Réaménagement des espaces publics (urbaplan, CERA 2009)
- > Plan directeur des énergies de Ville de de Vernier (Amstein+Walthert, 2019)

5. Aïre – Le Lignon

5.1 Situation



Sous-secteurs statistiques : 10-1 Aïre-Pont-BUTIN ; 10-2 Aïre-Renard ; 11-chemin de la Verseuse ; 12 Le Lignon.

Population

- > Population 1990 : 8'237
- > Population 2005 : 7'820
- > Population 2015 : 8'299
- > Évolution 05 – 15 : + 479/ + 22.20 %
- > Part de la population communale : 23.51 %

Logements

- > Logements 2005 : 3'664, dont 492 villas
- > Logements 2015 : 3'712, dont 580 villas
- > Évolution 05 - 15 : + 48/ + 1.31 %
- > Logements subventionnés 2005 : 767
- > Logements subventionnés 2015 : 683
- > Nombre d'habitants par logement 2005 : 2.13
- > Nombre d'habitants par logement 2015 : 2.24

Emplois / Activités

- > Emplois en 1991 : 1'489
- > Emplois en 2001 : 1'060
- > Emplois en 2014 : 1'492
- > Évolution des emplois 01 - 14 : + 432 / + 40.75 %
- > Part des emplois communaux : 7.7 %
- > Établissements en 91 : 184
- > Établissements en 2001 : 189
- > Établissements en 2014 : 302
- > Évolution 01 – 14 : + 113 / + 59.79 %

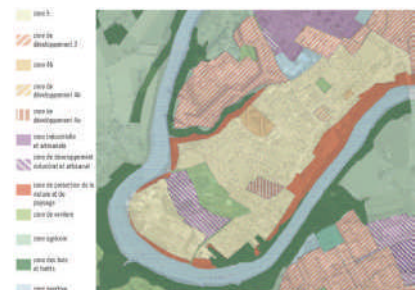
5.2 Diagnostic et potentiel de développement

5.2.1 Situation actuelle et enjeux

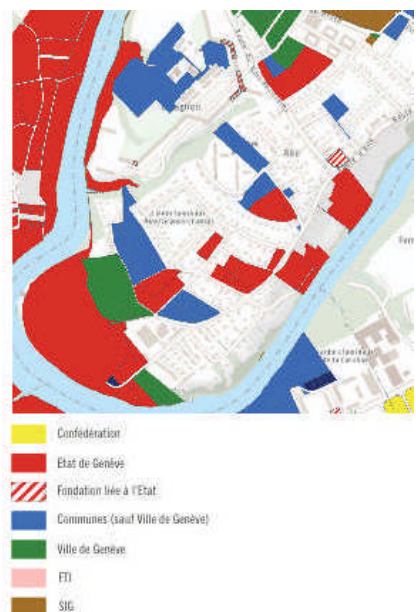
La presqu'île d'Aire jouit d'une **situation très favorable à l'habitat**, à l'écart des grands axes routiers et proche des rives du Rhône et du Nant des Grebattes (lieux de promenade et de détente). Le quartier bénéficie en outre de **la proximité d'équipements scolaires, sportifs, commerciaux et sociaux** (Lignon). Le secteur, comprenant essentiellement **des villas**, comme dans nombre de quartiers similaires sur le canton, **se densifie progressivement** par la réalisation de villas mitoyennes. Cette croissance de la population d'une part et la structure de l'habitat d'autre part, **font que le quartier est en déficit d'espaces publics et de services et commerces de proximité**. Comme dans beaucoup de quartiers résidentiels, **le volume de trafic n'est pas très important**, d'autant plus que la majeure partie des chemins est en impasse et de statut privé. Toutefois, **les caractéristiques d'aménagement ne garantissent pas toujours un confort et une sécurité pour les piétons et cyclistes** : trottoirs étroits, vitesse excessive des voitures, etc. L'enjeu réside donc dans la création et la valorisation **du réseau d'espaces publics** et de continuités de **mobilité active** renforçant **les coutures entre les quartiers**, en vue de leur désenclavement (Lignon – presqu'île d'Aire – ZILI – Libellules – Châtelaine).

Le caractère résidentiel du secteur est marqué par **la proximité spatiale de la cité du Lignon**. Cette dernière compte environ 5'800 habitants et 500 emplois et regroupe commerces et équipements ; cet ensemble **constitue une petite ville en soi**. Celle-ci n'est pas destinée à se développer et à augmenter sa population (qui au contraire a perdu près de 800 habitants depuis les années '90). Il s'agit avant tout de **compléter au fur et à mesure l'offre en équipements socioculturels** et de mettre à disposition des habitants des espaces diversifiés répondant à leurs besoins. Construits dans les années 60, les bâtiments nécessitent des rénovations plus ou moins importantes (en cours). Dans ce contexte, la question de la valeur patrimoniale de cet ensemble s'est posée et a abouti à un plan de site (PS 29'430). Dans ce cadre, tout en reconnaissant la valeur architecturale et historique de cet ensemble, **la Ville de Vernier est attentive à ce que la notion de patrimoine ne se limite pas uniquement aux aspects architecturaux et paysagers, mais intègre les dimensions économique et sociale et prenne ainsi en compte les notions d'habitabilité et de fonctionnalité**.

Les emplois dans le secteur sont principalement liés aux établissements scolaires, à la STEP, aux équipements du Lignon et à la **zone de développement industriel et artisanal**. Cette dernière abrite quelques entreprises et des terrains servant de dépôts de matériaux pour la voirie de la Ville de Genève. Cette situation, **peu visible et insérée dans un tissu résidentiel, ne peut convenir que pour des activités ne générant pas de nuisances** (trafic, bruit, poussières). Dans ce sens, l'enjeu consiste dans **la cohabitation entre la zone d'activités et les quartiers résidentiels**.



Plan de zones (source : SITG). Le secteur d'Aire est principalement affecté en zone 5, la parcelle Nicolas-BOGUERET est en zone 4B, alors que la parcelle de la Bourdonnette est en zone de développement 4A. Les terrains de sport et le CO du Renard sont sis en zone de verdure, à proximité du secteur d'activité en zone de développement industriel et artisanal. Le Lignon est sis en ZD3.

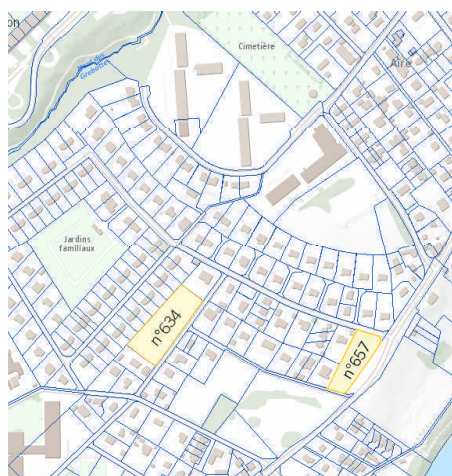


Propriété des collectivités publiques (source : SITG).

Dans le secteur, plusieurs **parcelles stratégiques appartiennent à des collectivités publiques**, notamment l'État de Genève, la Ville de Vernier et la Ville de Genève (Bourdonnette, centre sportif, CO du Renard, terrains de tennis, chemin du Grand-Champ). Cette situation foncière offre la possibilité de développer, moyennant collaboration entre collectivités publiques, des projets particulièrement intéressants pour le secteur (évolution de la presqu'île sud, quartiers exemplaires « démarches écoquartier », synergies sur les équipements, affectation du bâtiment de l'ancienne STEP etc.).

5.2.2 Potentiel de développement

Zone 5



Parcelles libres (Z5) appartenant à l'État de Genève.

Le potentiel de développement du secteur est lié, en grande partie, à l'évolution de la **zone 5**. Cette dernière est caractérisée par la présence de plusieurs groupements de l'Association Genevoise du **Coin de Terre** et par la proximité du **Rhône**. Afin de préserver les **qualités paysagères, sociales, architecturales et patrimoniales**, la stratégie d'évolution de la zone 5 identifie plusieurs secteurs dans lesquels **aucune dérogation à l'article 59 al. 4 LCI n'est permise**.

Le principal potentiel en zone 5 est lié d'une part à la densification (art. 59 al. 4 LCI) et à deux grandes parcelles libres appartenant à l'État de Genève au chemin des Sellières et au chemin des Lézards (respectivement parcelles n° 657 et 634, représentant un total d'environ 7'500 m² de surface au sol). Les options d'urbanisation pour ces terrains sont définies ci-après.

Potentiel estimé à l'horizon 2030 : environ 250 à 300 logements.

Site de l'ancien Cycle d'orientation du Renard

Le **déplacement du Cycle d'orientation à Châtelaine-Balexert** (ex Renard) libère, à court-moyen terme (mise en exploitation du nouveau CO prévue en 2024) une importante surface actuellement sise en zone de verdure, offrant un potentiel de développement pour du logement et des activités (commerces, services). Compte tenu du contexte (quartier résidentiel, mauvaise desserte en TC), le potentiel est de faible à moyenne densité et devra être évalué de manière plus précise dans une étude de détail portant sur un périmètre élargi incluant également le groupe de parcelles priorité de la Ville de Vernier donnant sur le chemin des Sellières et les tennis qui pourraient être délocalisés (n° 1418, 1417,682, 683,684, 685, 686, 687, 688).

Potentiel estimé à l'horizon 2030 : environ 150 logements sur l'ensemble du périmètre CO + tennis (hypothèse pour évaluer le potentiel : IUS 0.5-0.6).

La réalisation d'un développement sur la partie sud (tennis) est reportée à après 2030 (environ 80 logements). Les études pourraient toutefois commencer avant 2030 (soit dans le cadre d'une étude sur l'entier du secteur, soit uniquement sur la partie sud si les études sont dissociées).

Zone artisanale et industrielle (presqu'île sud)

La **zone artisanale et industrielle** présente une faible densité par rapport au potentiel théorique. Cette zone ne se prête toutefois pas à une forte densification compte tenu de sa situation périphérique, à proximité des quartiers résidentiels et mal desservie par les TC. Un projet de bâtiment accueillant 8'500 m² SBP d'activités commerciales, administratives et industrielles est prévu à court terme au chemin de la Verseuse (HIAG ; DD 105596, acceptée).

Potentiel estimé à l'horizon 2030 (environ 20'000 m² de SBP activités) : à préciser dans l'étude d'aménagement portant sur le secteur élargi (2^{ème} partie, chapitre 5.4.1).

Nicolas-BOGUERET / Grand-Champ

Le secteur **Nicolas-BOGUERET / Grand-Champ** accueille actuellement des bâtiments de logements nécessitant d'être rénovés (Z4B), l'école d'Aire et deux grandes parcelles libres appartenant à l'État de Genève (Z5). Dans la partie sud (parcelle n° 1409), le Canton a autorisé la **construction d'un centre d'accueil pour requérants d'asile mineurs non accompagnés** (RMNA, DD 11059). L'ensemble du secteur présente un potentiel de développement sans modification du régime de zone (logements, activités sociales, petits commerces, équipements, etc.).

Potentiel estimé à l'horizon 2030 (environ 40 logements) : à préciser dans l'étude d'aménagement portant sur le secteur élargi (2^{ème} partie, chapitre 5.4.1).

Le Lignon

Dans la **cité du Lignon**, le potentiel de développement est régi par le plan de site en vigueur (PS 29'430, adopté le 13 mai 2009) :

- > À proximité du temple est définie une **aire d'implantation pour une nouvelle construction** destinée à des activités publiques (gabarit : R+2) ;
- > Les bâtiments du **centre commercial** peuvent être surélevés d'un étage.

Autres projets (en cours)

- > **Chemin de la Bourdonnette** (terrains propriété de l'État de Genève) : projet d'un Immeuble avec Encadrement pour Personnes Âgées (IEPA, DD 111280). Le potentiel légalisé (PLQ 29'890) est d'environ 13'000 m² de SBP. Le projet (aire

d'implantation A), prévoit la réalisation de 121 logements (8'500 m² SBP) et 1'500 m² SBP d'équipements publics.

La réalisation de la 2^{ème} étape du PLQ est souhaitée par la Ville de Vernier ;

- > **Chemin de Château-Bloch** : projet de logement ACTARIS (environ 160 logements, y.c. Maison de quartier) ;
- > **Valorisation cantonale de l'ancien bâtiment de la STEP** d'Aire (Porteous et le bâtiment administratif dit de la Verseuse).

Synthèse des potentiels

Le cumul de ces différents potentiels permet d'aboutir aux chiffres suivants¹⁷ :

Tab. 5 : Tableau de synthèse

	Nb d'habitants	Nb d'emplois
Horizon 2030	1'100	300
Post 2030	650	300
Total	1'750	600

¹⁷ Ces chiffres ne sont pas des objectifs à atteindre mais des potentiels. Pour atteindre ces résultats, une moyenne d'1 emploi pour 50m² de SBP dédiée aux activités et de 2,4 habitants par logement (moyenne communale 2018) a été appliquée. À noter que des taux de réalisation ont été appliqués à chaque projet, en se basant sur les connaissances communales relatives à l'état d'avancement des dossiers et la maîtrise foncière.

5.3 Objectifs généraux

Sur la base des enjeux identifiés, les objectifs généraux conduisant l'évolution de la presqu'île d'Aire et du Lignon peuvent être résumés ainsi :

- > Maintenir un quartier à **caractère résidentiel** et valoriser les atouts du secteur pour l'habitat ;
- > Préserver et renforcer la **mixité économique, sociale et architecturale** ;
- > Préserver et renforcer les **centralités de quartiers** (commerces et services de proximité) ;
- > Admettre une **densification modérée (sans MZ) du secteur Nicolas-BOGUERET / Grand-Champ** (programmation, affectation, espaces publics, etc.) ;
- > Faire évoluer, **vers des activités à faible densité d'emplois et à faible nuisances, les secteurs vacants** accueillant des dépôts (ZDIA, entre la Z5 et la STEP) ;
- > Admettre la **mutation des terrains occupés par le CO du Renard**, en relation avec une éventuelle relocalisation à plus long terme des terrains de tennis (affectation, programmes, transitions, gabarits, etc.) ;
- > **Améliorer l'accessibilité en transports collectifs** de la cité du Lignon et de la presqu'île d'Aire ;
- > Garantir une **bonne cohabitation entre le secteur d'activités et la zone résidentielle** (activités artisanales générant peu de nuisances et à faible densité d'emplois) ;
- > Valoriser, **par des affectations socio-culturelles sans nuisances** (fiche A21 du PDCn), **les bâtiments désaffectés de la STEP** (Porteous et le bâtiment administratif dit de la Verseuse) ;
- > Renforcer et compléter le **réseau d'espaces publics** prenant en compte les besoins de la population et les qualités architecturales et paysagères ;
- > Compléter et **renforcer le réseau de mobilité active** afin de décloisonner les quartiers (Lignon – presqu'île d'Aire – ZILI – Libellules – Châtelaine) ;
- > Améliorer la **sécurité et le confort des piétons et cyclistes** ;
- > **Planifier les équipements publics et socioculturels** du quartier dans le cadre d'une réflexion globale intégrant le potentiel d'évolution des différents secteurs ;
- > **Définir des collaborations et synergies** entre différents projets dans des secteurs dont la maîtrise est dans les mains des **collectivités publiques**.

5.4 Principes et mesures

5.4.1 Urbanisation, espaces publics et équipements publics

Zone 5

La zone 5 du secteur est caractérisée par la présence de trois groupements de l'Association genevoise du **Coin de Terre** (Aire - Grand-Champ, Isaac-Anken, La Châtelaine) qui **contribuent à l'identité du quartier** et qui présentent une valeur sociale, architecturale et patrimoniale. **Au sud du chemin des Sellières et à proximité du Nant des Grebattes**, les secteurs en zone 5 présentent une **valeur paysagère et environnementale** (coteau paysager, périmètre de protection des rives du Rhône, etc.).

Renvois

2^{ème} partie, chapitre 7

- > Plan secteur 2 « Presqu'île d'Aire »
- > Conditions 1, 2, 4, 5 et 6

Options communales

Dans le cadre de la **stratégie** d'évolution de la zone 5, les objectifs et les conditions (mesures) suivantes sont fixées et spatialisées (2^{ème} partie, chapitre 7) :

- > Préserver la structure architecturale, ainsi que les caractères résidentiels et sociaux propres aux **ensembles patrimoniaux**. Maison entourée sur **trois côtés par le jardin** ; **uniquement la transformation des garages et l'agrandissement des volumes existants en direction arrière de la parcelle sont permis** pour l'amélioration du confort et/ou pour permettre le regroupement familial (pas de découpage parcellaire, pas de démolition – reconstruction sauf raison impérative, pas de surélévations, non-dérogation à l'article 59 al. 4 LCI, stationnement à la parcelle et maintien d'une transparence visuelle entre la limite privé – public) ;
- > Préserver la **valeur paysagère** des secteurs sis au sud de la route d'Aire – chemin des Sellières / chemin des Bois-Jacquet et à proximité du Nant des Grebattes (non-dérogation à l'article 59 al. 4 LCI, implantation des constructions dans une bande de 30 m par rapport au DP, aménagement de jardin dans la profondeur de la bande) ;
- > Réserver une **emprise**, le long de certains axes identifiés en plan, pour permettre la **réalisation / élargissement du trottoir et/ou de la bande/piste cyclable** (route du Bois-des-Frères, chemin N. BOUGUERET, chemin du Grand-Champ, chemin des Sellières / route d'Aire, route de l'Usine-à-Gaz) ;
- > Exiger, le long de certains axes identifiés en plan, un **traitement soigné de la limite entre espace public et privé** : retrait du bâti, restriction des types de clôtures (chemin des Platières, chemin du Renard, chemin des Lézards, chemin de la Bourdonnette, chemin Isaac-Anken, chemin de l'Alouette, chemin de la Herse, chemin Henri-De-Buren) ;
- > Exiger, via l'**inscription d'une servitude de passage public ou d'une cession**, l'aménagement de cheminements piétonniers (d'environ 2 mètres) (liaisons chemin Henri-De-Buren – chemin Wellingtonia, les jardins familiaux et le terrain de football) ;



Exemple d'habitat coopératif en zone 5 : coopérative Millo à Plan-les-Ouates.

- > Maintenir des **espaces verts destinés à l'agriculture urbaine** (jardins familiaux des groupements Aïre – Grand-Champ, Isaac-Anken, La Châtelaine) ;
- > Favoriser une vie de quartier, une **mixité intergénérationnelle** et le maintien des personnes âgées à domicile.

Pour les deux parcelles propriété de l'**État de Genève** au chemin des Sellières et au chemin des Lézards (parcelles n° 657 et 634), la Ville de Vernier incite le Canton à développer un **projet exemplaire en termes d'habitat et de vie de quartier**, par exemple en octroyant un droit de superficie à des coopératives qui pourraient y développer un projet d'habitat contribuant à diversifier l'offre en types de logements et à offrir au quartier des espaces communs.

Options communales / principes d'aménagement

- > **Diversification du type de logements en zone 5** (mixité intergénérationnelle, habitat coopératif) ;
- > Renforcement la **vie de quartier** (espaces communs, locaux partagés, jardins partagés, etc.).

Nicolas-BOGUERET / Grand-Champ

Actuellement le secteur est sis en zone Z4B (logements de la Fondation Nicolas-Bogueret) et en Z5 (école d'Aïre et parcelle libre appartenant à l'État de Genève – projet de centre d'accueil pour requérants d'asile pour mineurs non accompagnés).

Ce secteur bénéficie ainsi :

- > d'une maîtrise foncière publique ou parapublique ;
- > d'un important potentiel de développement ;
- > d'une situation stratégique au cœur du quartier.

Il est dès lors nécessaire de le considérer comme un ensemble pouvant répondre à de nombreux enjeux du quartier. Dans cette perspective, son développement devra faire l'objet d'un **projet d'ensemble** (image directrice) et non d'une addition d'opérations ponctuelles. Cela d'autant plus qu'une réflexion sur l'ensemble du site permettrait de mieux répartir les programmes bâtis et non bâtis et les catégories de logement.

Options communales / principes d'aménagement

- > Développement de la **mixité sociale** ;
- > Démolition-reconstruction des immeubles de logements existants selon une **démarche « écoquartier »** (densification modérée), en favorisant une implantation des bâtiments au nord (côté cimetière) et dégageant le sud ;
- > Maintien / relocalisation dans le secteur de la **Maison de quartier existante** ;
- > Maintien en zone **4B de la partie nord du secteur** ;

Scénarios d'implantation du bâti et des espaces publics du secteur Nicolas-BOGUERET / Grand-Champ



Scénario possible : logements au sud centre RMNA et parc de quartier devant l'école.



Scénario possible : logements au sud centre RMNA, parc de quartier devant les logements.



Scénario possible : logements au sud-est centre RMNA, centralité entre école et bâtiments N. BOGUERET, aménagement du parc et quartier devant le centre RMNA.

- > Accompagnement du **projet de centre d'accueil (RMNA) par une réflexion d'ensemble sur la valorisation de la parcelle** (espaces publics, développement de logements). L'opportunité d'une modification de zone devra être évaluée ;
- > Évaluer l'intérêt d'une **répartition des droits à bâtir** (Canton / Fondation) permettant la rénovation des logements de Nicolas-BOGUERET ainsi que la réalisation de logements au sud du projet du centre d'accueil RMNA ;
- > Aménagement d'un parc avec **installations de loisirs** (potagers, jeux, équipements sportifs) et **accompagnement social à proximité du centre** ;
- > Valorisation et aménagement, en cohérence avec le projet d'ensemble, des espaces publics. **Différentes options** restent à évaluer :
 - Aménagement d'un parc de quartier devant l'école et/ou devant les logements de Nicolas-BOGUERET ;
 - Création d'une centralité entre l'école et les bâtiments de Nicolas-BOGUERET, animée par des services/commerces.

Mise en œuvre : engager une réflexion avec l'ensemble des acteurs (Fondation Nicolas-Bogueret, Fondation privée pour des Logements à Loyers Modérés, État, Ville de Vernier) pour une approche coordonnée du développement de ce secteur, au cœur de la presqu'île d'Aire (étude directrice).

Presqu'île sud



Scénario d'implantation du bâti et des espaces publics (avec maintien des tennis).

Le PDCn Genève 2030 identifie le secteur du CO du Renard comme potentiel de densification différenciée à dominante habitation (fiche A03, information préalable). **La Ville de Vernier s'oppose à cette orientation cantonale qui supprime le terrain de football et vise une densité bâtie incompatible avec le caractère résidentiel du quartier et inappropriée compte tenu de faible desserte en TC du secteur.** Le développement des terrains de l'État doit être précisé dans le cadre d'une **étude directrice portant sur l'ensemble du périmètre** (centre sportif, zone d'activités, périmètre du CO du Renard et tennis).

Ce développement doit impérativement être accompagné par une amélioration de la desserte en TC.

Options communales / principes d'aménagement

- > **Maintien des terrains de sport** tout en les intégrant dans une réflexion sur leur évolution à plus long terme ;
- > Maintien, au moins dans un premier moment, des **terrains de tennis existants** au sud du CO du Renard. Dans un deuxième temps, **l'opportunité de les relocaliser dans le secteur d'activités doit être étudiée**, notamment en coordination avec la réorganisation des activités existantes (voir ci-dessous) ;

- > **Densification modérée sur les parcelles de l'État de Genève accueillant le CO du Renard.** Cette densification doit permettre la réalisation de **logements « coopératifs »** ainsi que la création d'une **centralité (espace public)** faisant l'articulation entre les nouveaux logements, les terrains de tennis (programme logements si déplacement) et le secteur d'activités. L'image directrice devra définir les programmes et déterminer l'affectation adéquate. La question des gabarits ainsi que la transition entre zone d'activité et zone résidentielle doivent être prises en compte (zone 5 – zone 4A/B, à préciser) ;
- > **Maintien une zone d'activités à faible** densité d'emplois, compatible avec le cadre résidentiel et sportif du secteur. Dans ce cadre :
 - Favoriser l'artisanat plutôt que les industries ;
 - Envisager un usage plus valorisant que des dépôts, notamment dans les parcelles propriété de la Ville de Genève (dépôt voirie, parcelles n° 748 et 3067) ;
 - Étudier l'opportunité d'accueillir des équipements de sports (par exemple, relocalisation des tennis existants en toiture de bâtiments de dépôt) ;
 - (Ré)organiser le secteur en se basant sur la trame paysagère / des espaces verts (trame existante et liens avec le Rhône).

Mise en œuvre : Engager une réflexion avec l'ensemble des acteurs (Ville de Vernier, Ville de Genève, État) pour une approche coordonnée du développement de ce secteur (image directrice). Dans un deuxième temps, pour le secteur d'activité, il s'agira de réaliser un plan directeur de zone industrielle et artisanale.

Équipements publics

Pour répondre aux besoins identifiés, les principales mesures consistent à :

- > **Valoriser les bâtiments désaffectés dans le périmètre de la STEP** (Porteous et le bâtiment administratif dit de la Verseuse). La Ville de Vernier est favorable au développement d'**équipements socioculturels ouverts au public** (activités culturelles, artistiques, etc.), en cohérence avec la fiche A21 du plan directeur cantonal et permettant à un large public d'avoir accès à ces bâtiments d'un grand intérêt patrimonial¹⁸ ;
- > S'assurer que le projet de **centre d'accueil pour requérants d'asile mineurs non accompagnés** soit accompagné d'un **projet social**, favorisant l'intégration de cette population dans le quartier ;
- > Transformer, en coordination avec la réalisation du Centre Culturel de Châtelaine, la salle des fêtes du Lignon en **bibliothèque (horizon 2022-2023)** ;
- > Maintenir les **équipements sportifs** (terrains de football et de tennis) ;



Deux bâtiments d'intérêt patrimonial, construits par Georges Brera en collaboration avec Peter Boecklin en 1964-67.

¹⁸ Bâtiment inscrit à l'inventaire genevois d'architecture.

- > Maintenir **les jardins familiaux** (Aïre – Grand-Champ, Isaac-Anken, La Châtelaine). La taille des parcelles, notamment celles de 200 m², peut être réduite afin que les jardins potagers puissent bénéficier à un plus grand nombre de personnes. La Ville de Vernier incite l'Association du Coin de Terre à engager une réflexion visant à **faire évoluer une partie de ces jardins vers d'autres formes d'agriculture urbaine, moins privatives et plus ouvertes sur le quartier** ;
- > **Déplacer le parc animalier et le Jardin Robinson** (bâtiment déjà construit) sur la parcelle communale à proximité de la Ferme du Lignon (n° 830). Ces équipements sont compatibles avec la zone agricole ;
- > Projet en cours : aménagement Maison de quartier Libellules (projet ACTARIS).

5.4.2 Mobilités

Transports collectifs

- > Dans le cadre de la réalisation du projet à la Bourdonnette (IEPA), un **renforcement de la desserte en transports** publics est nécessaire (employés, visiteurs, résidents). Cela est **d'autant plus nécessaire au regard du développement du secteur Nicolas-BOGUERET et presque île sud** (conditions à la densification) ;
- > La cité du Lignon souffre d'un déficit d'accessibilité en transports collectifs (cadences), notamment en direction de l'aéroport et à la Rive gauche (lignes 7 et 9). L'amélioration de la desserte n'est pas planifiée dans le plan directeur des transports publics. Néanmoins, sur la base des études du Grand Projet de Châtelaine (Transitec), il est pertinent **de renforcer cette offre en transports publics** (Lignon <-> aéroport ; Lignon <-> Rive gauche). Vu la densification de la ZILI, cette mesure est d'autant plus justifiée.

Mobilité active

Diverses mesures (servitudes, hors-ligne, aménagement) sont prévues pour compléter et sécuriser le réseau de mobilités actives. Ces mesures sont détaillées en fin de chapitre dans le tableau récapitulatif.

5.4.3 Paysage et milieux naturels

Coteau du Rhône (zone 5)

Les **falaises bordant le Rhône à l'ouest du pont Butin** présentent une **grande qualité paysagère et naturelle**. Cet espace a été « grignoté » par de nouvelles constructions qui envahissent la pente et altèrent le caractère naturel des lieux. L'objectif est **d'éviter le mitage et la banalisation de ce paysage très exposé aux vues**. Les constructions doivent

se tenir en retrait de la limite naturelle (rupture de pente) afin de préserver la lisibilité et les caractéristiques paysagères du site.

Options communales

Dans le cadre de la **stratégie d'évolution de la zone 5**, les objectifs et les conditions (mesures) suivantes ont été fixées et spatialisées (2^{ème} partie, chapitre 7.6) :

- > Aucune dérogation à l'article 54 al. 4 LCI ;
- > Au sud du chemin des Sellières, jusqu'au chemin du Renard, **concentrer les constructions dans une bande de 30 m** par rapport à la limite avec le domaine public ;
- > Dans cette bande de 30 m, des espaces **destinés aux jardins, permettant le délassement** des propriétaires / locataires doivent être aménagés ;
- > Au-delà de cette bande, les jardins privatifs assument un caractère plus naturel ; ils doivent permettre la plantation en pleine terre **d'arbres pouvant atteindre un grand développement**, prioritairement d'essences indigènes, tout en laissant des dégagements visuels ;
- > Respecter les limites du plan de protection des rives du Rhône.

Nant des Grebattes

La valeur écologique est relativement faible, notamment en raison de la pression humaine. En vue de sa renaturation, un avant-projet d'aménagement a été réalisé en 2017 (urbaplan – Gren).

La mise en œuvre du projet permet de :

- > Maîtriser l'érosion des falaises et les glissements de terrain ;
- > Revaloriser la fonction écologique (lit mineur, gestion de la forêt) ;
- > Mettre à disposition de la population un espace naturel servant de lieu de promenade et de détente (aménagements légers ponctuant les chemins).

La réalisation du projet est programmée pour 2020.

5.4.4 Énergie

Se reporter à la vision directrice par secteur énergétique détaillée au sein de la 1^{ère} partie, chapitre 4.8 du PDCom et dans le chapitre 7.4 du PDCom E. Notamment les secteurs :

- > CAD SIG ;
- > Villas à faible potentiel de densification, solutions individuelles ;
- > Activités industrielles et d'équipements.

Secteur Aire – Le Lignon : programme de mise en œuvre – tableau récapitulatif

Projets et opération à entreprendre	Initiative	Horizon (ans)			État coordination			Financement	Coordination
		0-5	5-10	10-15	IP	CC	CR		
Urbanisation, espaces publics									
– Mettre en œuvre les conditions de la stratégie d'évolution de la zone 5	Vernier	X	X	X		X			2 ^{ème} partie, chapitre 7
– Inciter le Canton à promouvoir un projet coopératif sur ses terrains en zone 5 (ch. des Sellières et ch. des Lézards)	Vernier	X	X		X				Stratégie Z5
– Engager une étude d'aménagement sur le secteur Nicolas-BOGUERET : démarche écoquartier, espaces publics, répartition des droits à bâtir	Vernier, Canton, Fondations	X			X			Vernier Canton Fondations	
– Engager une étude d'aménagement (MZ, PDZIA) sur le secteur presqu'île sud : équipements sportifs – relocalisation, espaces publics, densification	Vernier, Canton, VDG	X			X			Vernier Canton	Mesure PDCP 4.11
– Initier une réflexion avec la Ville de Genève sur l'avenir de l'ensemble de ses terrains sur le territoire communal	Vernier	X			X				
Équipements publics									
– Convenir avec l'État la réalisation d'un équipement public socioculturel dans les bâtiments désaffectés de la STEP	Vernier	X			X				
– Aménager une bibliothèque / salle du Lignon dans l'actuelle salles des fêtes du Lignon	Vernier	X			X			Vernier	Centre Culturel de Châtelaine
– Engager un dialogue avec le Coin de Terre pour favoriser l'évolution des jardins familiaux vers des formes d'agriculture urbaine plus ouvertes sur le quartier	Vernier	X			X				
– Construire la parc animalier à proximité du nouveau bâtiment du Jardin Robinson	Vernier	X					X	Vernier	
Circulation et stationnement									
– Négocier avec l'OTG et les TPG, le renforcement de l'accessibilité TC de la presqu'île d'Aire	Vernier	X			X				
– Renforcer la desserte TC du Lignon	Canton TPG	X			X				
Mobilité active									
<u>Aménagements et connexions de mobilité active (à créer / améliorer)</u>									
– chemin des Sellières/route d'Aire : élargissement trottoirs et continuités cyclables *	Vernier	X	X	X	X			Vernier	Stratégie Z5
– École du Lignon <-> Maison d'Ivernois (servitude de passage via la parcelle communale)	Vernier		X		X			Vernier	Mesure PDCP 4.1
– chemin du Château-Bloch <-> école des Libellules : prolongement aménagements cyclables	Vernier	X			X			Vernier	Réseau vélos / (PDCP) Projet ACTARIS
– route du Bois-des-Frères – : amélioration de la liaison giratoire du Lignon <-> chemin des Sellières (élargissement et continuités piétonnes et cyclables)*	Vernier	X	X	X	X			Vernier	Mesure PDCP 4.2 Stratégie Z5

- chemin du Grand-Champ : : amélioration de la liaison école d'Aire <-> route du Bois-des-Frères (élargissement trottoir)*	Vernier	X	X	X	X			Vernier	Mesure PDCP Stratégie Z5	4.3
- chemin du Grand-Champ <-> chemin des Sellières : prolongement trottoir (parcelles n° 2860 et 1409)*	Vernier	X	X	X	X			Vernier	Mesure PDCP Stratégie Z5	4.4
- chemin du Wellingtonia <-> chemin Henri-de-BUREN : liaison piétonne (servitude de passage Z5)	Vernier		X		X			Vernier	Coin-de-Terre Stratégie Z5 Mesure PDCP	4.5
- Aire <-> Evaux : liaison piétons/vélos à aménager (passerelle) et connexion avec le chemin de Sellières à créer	Vernier	X			X			Vernier SIG	Mesure PA3 34-11 Mesure C4 PDCP	
- chemin des Sellières <-> centre sportif : aménagements piétons/vélos autour de la STEP	Vernier	X			X			Vernier	Mesure PDCP	4.10
- Nant des Grebattes : amélioration de la passerelle pour confort vélos et PMR (propriété de l'État et propriété privée)	Canton	X			X			Canton Privé	Mesure PDCP	4.6
- John-BRANCHU <-> pont Butin : sécurisation du chemin	Vernier		X		X			Vernier	Mesure PDCP	4.7
- Nant des Frères <-> Ruisseau du Lignon : amélioration / sécurisation chemin de randonnée pédestre cantonal	Canton	X			X			Canton	Mesure PDCP PDCRP ¹	4.8
- Chemin du Moulin-des-Frères <-> parcelle 2567 (prairie à proximité des baraquements du Lignon) : création d'une liaison	Vernier	X			X			Vernier	Mesure PCDP	4.9
Autres mesures générales										
- Négocier les servitudes de passage ainsi que les hors-lignes à travers la stratégie d'évolution de la zone 5	Vernier	X	X	X	X					Stratégie Z5
- Régler avec l'OTC le statut juridique des vélos sur la passerelle du Lignon (mesure administrative)	Vernier	X								
Paysage et milieux naturels (environnement)										
- Mettre en œuvre les conditions de la stratégie d'évolution de la zone 5	Vernier	X	X	X	X			Vernier		Stratégie Z5
- Réaliser l'avant-projet d'aménagement pour la renaturation du Nant des Grebattes	Vernier	X					X	Vernier		
Énergie										
- Se rapporter au plan directeur de l'énergie pour toute nouvelle construction ou transformation / rénovation majeure des bâtiments existants	Privé	X	X	X				X		Chapitre 7.4 Plan directeur des énergies ²

* Des gabarits hors-ligne sont définis dans le cadre de la stratégie d'évolution de la zone 5 (2^{ème} partie, chapitre 7).

Remarque

Les mesures (notamment de mobilité et espaces publics), faisant partie du PA3, peuvent potentiellement bénéficier de financements de la Confédération.

Références / coordination

¹ Plan directeur des chemins de randonnée pédestres (mis à jour 2 mai 2018)

² Plan directeur des énergies de Ville de de Vernier (Amstein+Walthert, 2019)