Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

ANNEXE 1

MESURES DU PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 5e GÉNÉRATION GRAND GENÈVE

© TPG

TABLE DES MATIÈRES

1 Introduction 3

2 Liste des mesures A, B, C du Projet d'agglomération 5 5
2.1 Contribution des mesures A et B aux stratégies sectorielles 6
2.2 Liste des mesures C 13
2.3 Cartographies des mesures A, B, C 16
Légende des cartes et des plans de localisation des mesures 16
Cartes des mesures de transports des planifications nationales et suprarégionales 17
Carte des mesures infrastructurelles de transports avec demande de cofinancement – horizons A et B 19
Carte des paquets de mesures pouvant bénéficier de contributions fédérales forfaitaires – horizons A et B 21
Carte des mesures infrastructurelles de transports sans demande de cofinancement – horizons A et B 23
Carte des mesures infrastructurelles de transports – horizon C 25
Carte des mesures urbanisation – horizons A, B, C 27
Carte des mesures environnement paysage – horizons A, B, C 29
2.4 Phasage des opérations d'aménagement et des capacités d'accueil selon les horizons A et B 31

3 Évaluation environnementale qualitative des mesures 35
3.1 Objectifs et méthodologie 35
3.2 Résultats 37
Cohérence et questions générales 37
Critère d'efficacité 4.1 38
Critère d'efficacité 4.2 40
3.3 Conclusion, limites et perspectives 45

4 Fiches-mesures 47
4.1 Mesures de transports des planifications nationales et suprarégionales 47
4.2 Mesures infrastructurelles de transport avec demande de cofinancement – horizon A 57
4.3 Mesures infrastructurelles de transport avec demande de cofinancement – horizon B 165
4.4 Paquets de mesures pouvant bénéficier de contributions fédérales forfaitaires – horizons A et B 217
4.5 Mesures infrastructurelles de transport sans demande de cofinancement – horizons A et B 233
4.6 Mesures urbanisation – horizons A et B 259
4.7 Mesures environnement – paysage – horizons A et B 455
4.8 Mesures infrastructurelles de transport – horizon C 483

1 INTRODUCTION

Le présent document rassemble l'ensemble des informations relatives aux mesures du Projet d'agglomération 5.

Les mesures représentent la concrétisation du fil conducteur du PA5.

Issues d'un processus de priorisation présenté dans le document principal (Rapport principal – Chapitre 9 Mesures et leur priorisation), les mesures sont identifiées dans les trois domaines urbanisation, transports, environnement-paysage, pour les échéances A (2028–2032), B (2032-2036) et C (au-delà) du Projet d'agglomération 5, en lien cas échéant avec les mesures des planifications suprarégionales.

Leur contribution aux stratégies sectorielles est résumée par un tableau au chapitre 2, et détaillée dans chacune des fiches-mesures. Les listes des mesures (comprenant des renvois aux numéros de page des fiches correspondantes) et des représentations cartographiques d'ensemble figurent aussi au chapitre 2.

Pour le Projet d'agglomération 5, une qualification environnementale de chaque mesure (sauf mesures environnement-paysage qui contribuent de fait positivement à l'environnement) a été établie et figure dans les fiches-mesures.

La synthèse générale de cette qualification est présentée au chapitre 3 du présent document.

Les mesures sont présentées sous forme de fiches-mesures organisées et détaillées , par numéro de mesure croissant, selon les directives fédérales pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (chapitre 4) :

- Mesures de transport des planifications nationales et suprarégionales
- Mesures infrastructurelles de transport avec demande de cofinancement – horizons A et B
- Paquets de mesures pouvant bénéficier de contributions fédérales forfaitaires – horizons A et B
- Mesures infrastructurelles de transport sans demande de cofinancement – horizons A et B
- Mesures urbanisation – horizons A et B
- Mesures environnement – paysage – horizons A et B
- Mesures infrastructurelles de transport – horizon C

Les mesures peuvent être genevoises (GE), vaudoises (VD), françaises (F) ou transfrontalières (TR).
Pour les mesures sises sur le territoire français :
- *le taux de change utilisé est de 1 franc pour 1 euro.*
- *les effets sur Suisse de la mesure sont détaillés dans une rubrique dédiée de chaque fiche.*

Chaque mesure d'urbanisation est composée de plusieurs opérations d'aménagement, soit les opérations de plus de 50 logements ou 5'000 m² de surface brute de plancher économique. Toutes les opérations contenues dans le périmètre de la mesure sont représentées selon leur état d'avancement (mises en service ou en réalisation pour les PA précédents) ou horizon de réalisation (A5, B5, C5) ; les opérations correspondant aux périodes de réalisations A3, A4, A5, B5, C sont également listées dans un tableau d'avancement propre à chaque mesure.

Pour les mesures suprarégionales et d'urbanisation, les couleurs utilisées dans les tableaux font référence à l'horizon de réalisation des projets, en cohérence avec la légende des cartes.

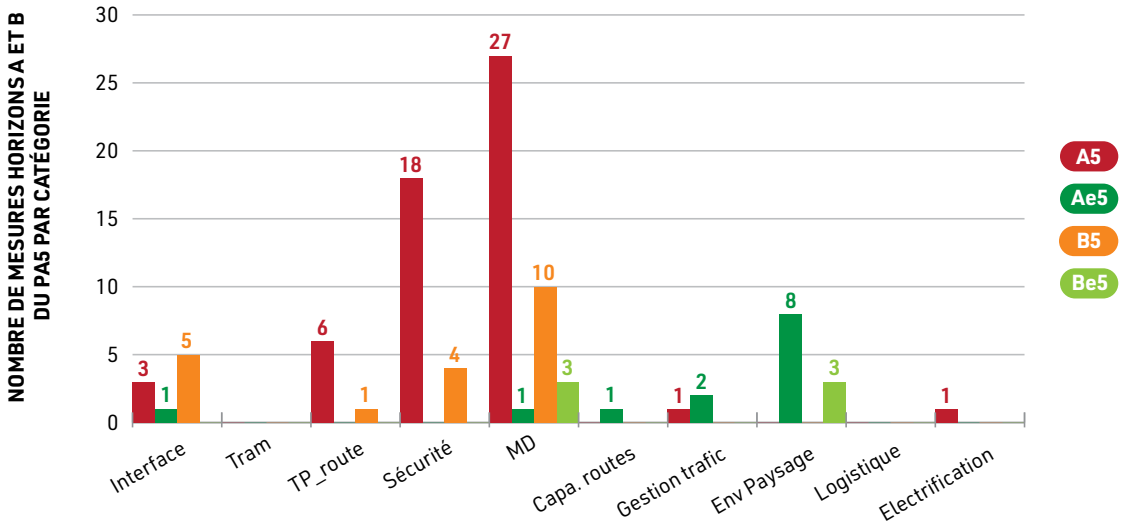
Les caractéristiques des mesures phares et structurantes sont expliquées dans le rapport principal – chapitre 9.

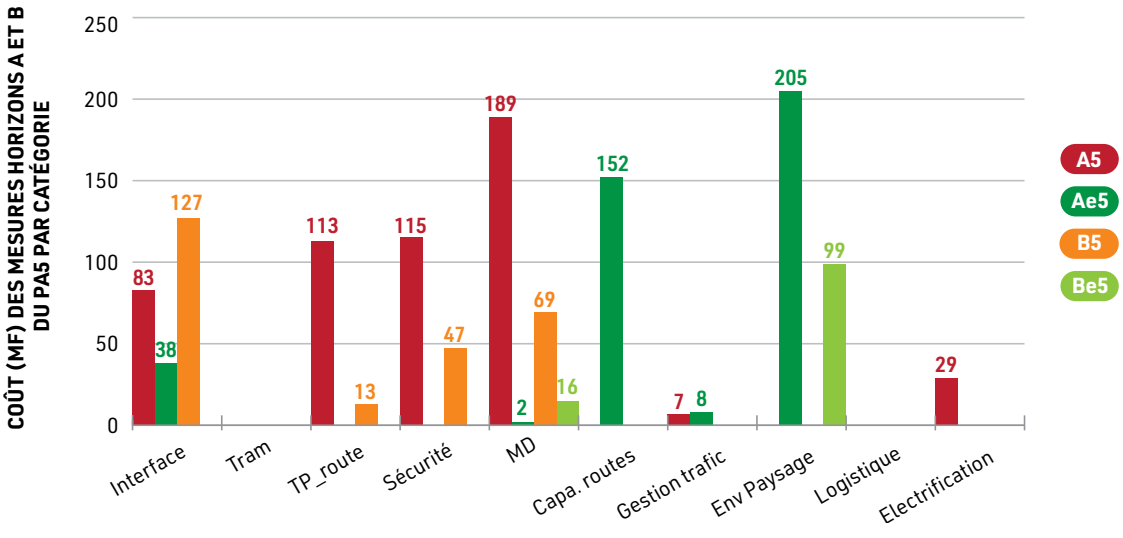
2 LISTE DES MESURES A, B, C DU PROJET D'AGGLOMÉRATION 5

Le PA5 comprend les mesures suivantes :

- 56 mesures A5, dont 28 individuelles et 29 dans deux paquets forfaitaires
- 13 mesures Ae5, dont 5 transport et 8 environnement-paysage
- 20 mesures B5, dont 15 individuelles et 5 dans un paquet forfaitaire
- 6 mesures Be5, dont 3 transport et 3 environnement-paysage
- 95 mesures C5, dont 91 transport et 4 environnement-paysage
- 50 mesures urbanisation, dont 19 en As5, 24 en As5-Bs5, 2 mesures en Bs5 et 5 en C5.

Les horizons A et B du PA5 sont majoritairement composés de mesures de catégorie Mobilité douce (MD) et Valorisation / Sécurité de l'espace routier (Sécurité). Les mesures de catégories Interface multimodale, Bus / Infrastructures des TP (TP_route) et Environnement-Paysage sont moins nombreuses mais ont proportionnellement des coûts plus élevés, de même que les uniques mesures de catégories Capacité des routes (Ae5 35-36) et Électrification (A5 30-78). Le PA5 ne comprend pas de mesures de catégories Tram et Logistique en horizon A ou B. Les nombreuses mesures identifiées en horizon C devront faire l'objet d'études et d'une priorisation en vue du PA6.





2.1 **Contribution des mesures A et B** aux stratégies sectorielles

MESURES						STRATEGIES ENVIRONNEMENT-PAYSAGE							STRATEGIES URBANISATION									STRATEGIES MOBILITE												
						Préserver le socle du vivant du Grand Genève		Reconnecter les milieux naturels et revitaliser es espaces bâtis				Accompagner les projets et les réalisations	Maîtriser l'occupation du sol pour préserver l'infrastructure écologique et conforter l'armature urbaine				S'appuyer sur la dynamique économique pour renforcer les fonctions de proximité et rééquilibrer les territoires			Construire des milieux urbains denses de haute qualité pour protéger le cadre de vie de l'agglomération et accueillir la croissance démographique		Consolider le maillage multimodal à l'échelle de l'agglomération							Requalifier le réseau viaire et les espaces publics					Accompagner la transition numérique et énergétique de la mobilité		
N° mesure	Nom de la mesure	Typologie	Niveau	Priorité PA5	**N° de page de la fiche-mesure**	EP01 – Préserver le socle du vivant en s'appuyant sur les documents réglementaires	EP02 – Pérenniser une agriculture durable en préservant les surfaces	EP03 – Restaurer les corridors biologiques en réalisant de nouveaux projets	EP04 – Amplifier le socle du vivant en aménageant les abords du réseau hydrographique	EP05 – Limiter l'urbanisation en aménageant les franges urbaines	EP06 – Améliorer la qualité de vie en revitalisant l'espace urbain	EP07 – Mettre en œuvre dès maintenant la Vision en accompagnant les projets	U01 – Préserver les sols en fixant des limites à l'urbanisation	U02 – Répondre aux spécificités locales en affinant l'armature urbaine	U03 – Structurer le territoire multipolaire en accueillant la croissance démographique dans les villes, petites villes et les bourgs	U04 – Structurer le territoire multipolaire en créant les réseaux des villages et hameaux	U05 – Assurer le dynamisme des polarités locales en équipant la ville des courtes distances	U06 – Répondre aux besoins des activités économiques en recherchant la complémentarité des sites	U07 – Assurer l'avenir de l'armature commerciale en s'adaptant au contexte et à l'évolution des modes de consommation	U08 – Rendre la ville désirable en adaptant les densités et formes urbaines au contexte	U09 – Créer des espaces de respiration en ville en améliorant la qualité et le maillage des espaces publics	M01 – Préparer les futurs développements ferroviaires et accélérer leur mise en œuvre	M02 – Requalifier le réseau routier régional en cohérence avec les planifications suprarégionales	M03 – Conforter le réseau de transport public structurant et développer des lignes tangentielles pour soutenir la multipolarité	M04 – Renforcer le réseau cyclable d'agglomération et développer des axes forts vélos transfrontaliers	M05 – Faciliter l'intermodalité avec les interfaces multimodales	M06 – Organiser la logistique à l'échelle de l'agglomération	M07 – Pacifier le trafic et accélérer la requalification multimodale du réseau routier urbain	M08 – Agir sur le stationnement de façon coordonnée et accélérer la réaffectation d'espaces de stationnement à d'autres usages	M09 – Favoriser la mobilité piétonne et la qualité de séjour dans les espaces publics	M10 – Améliorer la sécurité du trafic et porter une attention particulière aux usagers les plus vulnérables	M11 – Développer et coordonner les services de mobilité à l'échelle transfrontalière	M12 – Accompagner la transition énergétique de la mobilité	Total par mesure (sur 28 stratégies)
32-2-24	Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève	Interface	Phare	A5	113						X	X						X			X				X		X			X		X	8
33-38	Construction d'une nouvelle interface multimodale à Porte de France en lien avec l'aménagement de l'axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin	Interface	Phare	A5	117 et 127																													0
30-85	Aménagement de 50 Pôles de Mobilité sur le territoire du Grand Genève	Interface	PACA	A5	105						X					X	X									X						X		5
32-2-34	Deuxième étape d'aménagement de l'interface multimodale P47/P49 en lien avec le projet Cap2030	Interface	Structurant	Ae5	253						X							X			X				X		X					X		7
30-45	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2 – secteur Montbrillant)	Interface	Phare	B5	177						X	X									X	X				X				X	X			7
31-44	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon – Côté Jura	Interface	Phare	B5	181						X										X					X				X				4
31-45	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon – Côté Lac	Interface	Phare	B5	185																X					X		X		X				4
31-46	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon – Création Pl Viollier	Interface	Phare	B5	189																					X				X				2
12-20	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Rolle et requalification des espaces publics au Sud de la gare (2bme phase)	Interface	Structurant	B5	167						X														X	X								3
33-37	Aménagement d'un axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin intégrant le réaménagement multimodal du carrefour Porte de France	TP_route	Phare	A5	117 et 121			X	X		X			X	X			X					X	X	X	X		X	X	X			15
14-26	Première étape pour la priorisation des transports publics sur la RD1201, en rabattement sur le tramway Saint-Julien – Genève	TP_route	Structurant	A5	81						X				X	X	X						X	X		X		X			X		9
16-50	Priorisation des transports publics sur voiries et aménagements d'interfaces multimodales transports publics – modes doux sur l'axe 1005 Thonon-Genève	TP_route	Structurant	A5	85						X				X	X	X						X	X		X		X			X		9
34-33	Aménagements pour la desserte TP et MD de la nouvelle zone industrielle des Rouettes	TP_route	PACA	A5	137					X	X				X			X			X			X	X				X				8
35-26	Réaménagement du Pont de Lancy en faveur des TP et MD sur l'itinéraire de la ceinture urbaine, préfigurant un tram tangentiel et un axe fort vélo	TP_route	PACA	A5	141			X			X										X			X	X				X	X			7
36-2-22	Mise en site propre de la ligne 6 de la TAC et prolongement transfrontalier au P+R Sous-Moulin à Thônex	TP_route	PACA	A5	157						X				X			X						X		X		X		X	X			8
34-13	Aménagement d'un axe TP en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines-Bernex	TP_route	PACA	B5	203			X			X				X						X			X				X		X	X			8
36-1-36	Aménagement d'un axe fort vélo transfrontalier entre Genève et Reignier passant par la douane de Thônex-Vallard	MD	Structurant	A5	153						X						X				X				X			X		X	X			7
12-76	Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et Versoix en complément de la voie verte Genève-Versoix sur domaine public cantonal	MD	Structurant	A5	75						X										X				X					X	X			5
33-40	Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et St-Genis-Pouilly (tronçon Genève – Meyrin) en complément de la voie verte d'agglomération	MD	Structurant	A5	131						X										X				X					X	X			5
12-29	Création d'aménagements et de rabattements MD sur la RC 11 entre Crassier et Eysins	MD	Structurant	A5	59																				X	X					X			3

LISTE DES MESURES A ET B ET CONTRIBUTION AUX STRATÉGIES SECTORIELLES (1/3)

N°	Nom	Typologie	Niveau	Priorité	N° page	EP01	EP02	EP03	EP04	EP05	EP06	EP07	U01	U02	U03	U04	U05	U06	U07	U08	U09	M01	M02	M03	M04	M05	M06	M07	M08	M09	M10	M11	M12	Total
12-79	Aménagements pour les MD sur la route de l'Etraz tronçon Biolay – Mies	MD	PACA	A5	79			X									X								X					X	X			5
35-33	Amélioration de l'itinéraire MD et des aménagements paysagers le long de la route de St-Julien entre Lancy-Bachet et Grange-Collomb	MD	PACA	A5	145						X									X	X				X	X				X	X			7
12-58	Création d'une liaison MD entre Vich et Gland	MD	PACA	A5	65			X																	X	X					X			4
12-71	Création d'aménagements cyclables sur la RC24 entre Nyon et Duillier	MD	PACA	A5	73																				X	X								2
16-52	Continuités et rabattements cyclables sur l'axe 1005 Thonon-Genève	MD	PACA	A5	89						X				X	X	X						X		X	X		X			X			9
38-8	Rabattement modes doux vers les interfaces multimodales de Bonneville : création de perméabilités sous le réseau ferré et sur l'Arve	MD	PACA	A5	161						X			X		X	X								X	X		X		X	X			9
50-5	Paquet de mesures forfaitaires Mobilité douce – horizon A	MD	PACA	A5	219						X				X						X				X	X				X	X			7
32-1-22a	Promenade des Parcs (séquence Avanchets – Vernier) – aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport	MD	PACA	Ae5	241						X				X					X					X			X		X				6
14-27	Poursuite des aménagements modes doux sur la RD1201 à Neydens	MD	Structurant	B5	173						X					X	X						X	X		X		X			X			8
33-41	Réalisation d'une passerelle pour les modes doux à la Savonnerie au-dessus de l'autoroute A1 à Vernier	MD	PACA	B5	199						X										X				X					X	X			5
12-59	Création d'aménagements MD sur la RC 94 et la RC 15 entre Chéserex et Eysins	MD	PACA	B5	169																				X			X		X	X			4
12-73	Création d'aménagements cyclables sur la RC 24 entre Duillier et Genolier	MD	PACA	B5	171																				X	X								2
36-2-24	Renforcement de l'axe cyclable entre la ViaRhôna et la voie verte le long de la Géline par l'aménagement d'une perméabilité cyclable sous les voies ferrées	MD	PACA	B5	213				X			X	X	X						X	X				X			X		X				9
50-7	Paquet de mesures forfaitaires Mobilité douce – horizon B	MD	PACA	B5	229						X				X						X				X	X				X	X			7
32-1-22b	Promenade des Parcs (section Cointrin Est – Meyrin) – Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport	MD	PACA	Be5	243						X				X						X				X			X		X				6
32-1-23	Promenade des Parcs (séquence Mail Sud – Grand-Saconnex) -Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport	MD	PACA	Be5	245						X				X						X				X			X		X				6
32-1-28	Réseau d'espaces publics structurants dans le nouveau quartier mixte de La Susette au Grand-Saconnex	MD	PACA	Be5	249					X	X	X			X						X				X			X		X				8
12-56	Requalification de la route Suisse (4ème étape): tronçon Perroy (hors localité)	Sécurité	Structurant	A5	61				X																X			X		X				4
30-28	Première étape de requalification de l'avenue de la Praille et de création des espaces publics du quartier de l'Etoile (PAV)	Sécurité	PACA	A5	93				X		X				X		X			X	X							X	X	X	X			10
30-62	Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV): première étape	Sécurité	PACA	A5	97						X				X					X	X							X	X	X	X			8
34-26	Réaménagement de la place des Deux-Eglises et de la rue des Bossons entre la Place des Deux-Eglises et l'avenue du Gros-Chêne	Sécurité	PACA	A5	135						X				X					X	X							X	X	X	X			8
36-1-33	Réaménagement de la route de Chêne entre le chemin de Grange-Canal et le chemin de la Montagne	Sécurité	PACA	A5	149						X										X				X			X	X	X	X			7
12-61	Requalification de la route de Suisse (5e étape): tronçon Rolle (en localité), et route de Gilly	Sécurité	PACA	A5	69						X														X			X		X				4
50-6	Paquet de mesures forfaitaires Valorisation / Sécurité de l'espace routier – horizon A	Sécurité	PACA	A5	225						X										X							X	X	X	X			6
32-1-29	Réaménagement de la route de Colovrex entre le carrefour de la Foretaille et la Voie-du-Coin au Grand-Saconnex	Sécurité	PACA	B5	191				X		X	X			X						X				X			X		X				8
33-31	Réaménagement de la route de Peney entre la route de Canada et la Via de Coisson	Sécurité	PACA	B5	195			X			X										X							X	X	X	X			7
35-28	Réaménagement de la route de Base (à l'endroit des Cherpines) et du carrefour avec le chemin des Mattines	Sécurité	PACA	B5	205						X				X			X			X				X			X		X	X			8
36-1-27	Requalification de la rue de Genève entre le chemin de la Fontaine et la douane de Moillesullaz	Sécurité	PACA	B5	209						X										X				X			X	X	X	X			7
30-90	Amélioration de la gestion du trafic pour les TP et MD en accompagnement de l'extension de la zone 2 LMCE	Gestion du trafic	PACA	A5	109						X										X			X	X			X		X	X			7
30-79	Transformation de carrefours à feux pour mise en application des principes de gestion du trafic en faveur des TP et MD hors zones LMCE	Gestion du trafic	PACA	Ae5	239						X										X			X	X			X		X	X			7
16-59	Mesures d'accompagnement multimodales à la nouvelle liaison autoroutière A412	Gestion du trafic	PACA	Ae5	235																		X											1
35-36	Réaménagement du Pont de Lancy sur l'itinéraire de la ceinture urbaine : dénivellation des transports individuels motorisés	Capacité des routes	PACA	Ae5	257			X			X										X			X	X					X	X			7
30-78	Electrification de la flotte des Transports publics genevois (TPG)	Electrification	PACA	A5	101						X									X				X								X	4

LISTE DES MESURES A ET B ET CONTRIBUTION AUX STRATÉGIES SECTORIELLES (2/3)

N°	Nom	Typologie	Niveau	Prorité	N° page	EP01	EP02	EP03	EP04	EP05	EP06	EP07	U01	U02	U03	U04	U05	U06	U07	U08	U09	M01	M02	M03	M04	M05	M06	M07	M08	M09	M10	M11	M12	Total
EP2-08	Renaturation du site scolaire collège et école de commerce (CEC) André-Chavanne	Environnement-Paysage	PACA	Ae5	457						X										X								X	X				4
EP4-21a	Renaturation de la Drize dans le secteur Praille-Acacias-Vernets – 1e étape (Parc des sports, Acacias 1 et 2, Route de Saint-Julien)	Environnement-Paysage	PACA	Ae5	461				X		X	X									X				X			X		X				7
EP4-23	Grande Prairie et Parc des Charottons aux Cherpines	Environnement-Paysage	PACA	Ae5	467						X	X			X						X									X				5
EP4-24	Adaptation du Parc des Evaux au changement climatique	Environnement-Paysage	PACA	Ae5	469				X		X										X				X					X				5
EP4-28	Remise à ciel ouvert de l'Aire dans le secteur Praille-Acacias-Vernets – Route des Jeunes	Environnement-Paysage	PACA	Ae5	475				X		X	X									X				X			X		X				7
EP4-27	Renaturation de l'Aire et de ses abords	Environnement-Paysage	PACA	Ae5	473			X	X		X										X				X					X				6
EP5-13	Renaturation du cours d'eau de la Géline à Annemasse	Environnement-Paysage	PACA	Ae5	477			X	X		X				X						X				X					X				7
EP7-04	Mesures environnementales en accompagnement de la nouvelle liaison autoroutière A412	Environnement-Paysage	PACA	Ae5	479							X									X													2
EP2-09	Aménagement d'un parc agro-urbain dans le nouveau quartier mixte de La Susette au Grand-Saconnex	Environnement-Paysage	PACA	Be5	459		X				X	X									X									X				5
EP4-21b	Renaturation de la Drize dans le secteur Praille-Acacias-Vernets – 2e étape (Grosselin, Grand parc)	Environnement-Paysage	PACA	Be5	465				X		X	X									X				X			X		X				7
EP4-25	Aménagements paysagers des abords de l'Aire (Jardins de l'Aire) aux Cherpines	Environnement-Paysage	PACA	Be5	471				X	X		X			X						X									X				6
UD1-09	Divonne	Ville	-	As5	287						X	X		X	X		X									X			X	X	X				9
UD2-03	Ferney Genève Innovation	Ville	-	As5	299						X	X		X	X		X	X	X						X	X	X		X	X	X				13
UD2-03a	Grand-Saconnex	Ville	-	As5	303						X	X	X	X	X					X					X	X			X						9
UD2-04	Ferney-Voltaire – Ornex – Prévessins-Moëns	Ville	-	As5	307						X	X		X	X		X								X	X	X			X					9
UD2-13	Thoiry – Saint-Genis-Pouilly	Ville	-	As5	333						X	X		X	X		X								X	X	X			X					9
UD4-04	Cherpines	Ville	-	As5	355				X	X		X		X	X		X				X				X	X					X		X		11
UD4-09	Ecoparc du Genevois (St-Julien/Neydens)	Ville	-	As5	363						X							X							X	X					X				5
UD4-15	Bachet	Ville	-	As5	375						X	X		X				X				X		X	X		X	X							9
UD5-05	Annemasse-Dusonchet-Perier	Ville	-	As5	387						X	X		X	X						X	X			X	X	X								9
UD5-17	Ecoquartier Château Rouge (Annemasse)	Ville	-	As5	407						X	X		X	X						X	X			X	X	X								9
UD2-01	Jardin des Nations	Pôle d'activités	-	As5	295						X	X						X			X	X			X	X			X						8
UD2-09	ZIMEYSAVER	Pôle d'activités	-	As5	325						X	X		X				X				X		X			X	X							8
UD6-05	Reignier-Esery – quartier gare et centre-bourg	Petite ville	-	As5	423						X			X	X						X					X		X		X				7
UD5-14	Grands-Esserts	Petite ville	-	As5	399							X		X	X		X					X			X	X					X				8
UD7-06	Sciez	Petite ville	-	As5	443			X			X	X		X	X		X								X	X	X		X						10
UD7-07	Douvaine	Petite ville	-	As5	447						X	X		X	X		X	X	X		X				X		X				X				11
UD7-05	Machilly	Village	-	As5	439						X	X		X	X					X	X				X	X	X								9
UD2-05	RD 1005 Pays de Gex	Axe de développement	-	As5	311						X	X		X	X		X			X					X	X	X		X	X	X				12
UD5-12	Densification autour du BHNS Gare d'Annemasse – Cranves-Sales – Bonne	Axe de développement	-	As5	395						X	X		X	X			X		X	X				X	X	X		X						11
UD1-03	Versoix	Ville	-	As5-Bs5	261				X		X	X		X	X					X					X	X			X						9
UD1-04	Coppet – Commugny	Ville	-	As5-Bs5	271						X	X			X					X							X								5
UD1-05	Nyon – Eysins – Prangins	Ville	-	As5-Bs5	275	X			X				X		X						X														5
UD1-06	Gland	Ville	-	As5-Bs5	279					X					X						X														3
UD1-07	Rolle – Mont-sur-Rolle	Ville	-	As5-Bs5	283										X						X					X								3
UD2-07	Châtelaine	Ville	-	As5-Bs5	315						X	X	X	X	X						X				X	X			X						10
UD2-08	Vernier – Meyrin – aéroport	Ville	-	As5-Bs5	321						X	X		X	X			X		X	X				X	X			X						10
UD2-12	Saint-Genis-Pouilly – Porte de France	Ville	-	As5-Bs5	329						X	X		X	X		X	X							X	X	X			X					10
UD3-01	Bellegarde – centre-ville et gare	Ville	-	As5-Bs5	341				X		X	X		X	X		X		X	X	X						X		X	X	X				13
UD4-01	Praille-Acacias-Vernets	Ville	-	As5-Bs5	349			X	X		X	X		X	X		X	X	X	X	X			X	X	X	X	X	X	X					18
UD4-07	Saint-Julien-en-Genevois	Ville	-	As5-Bs5	359				X		X	X		X	X		X		X		X														8
UD4-10	Archparc (Archamps/St-Julien)	Ville	-	As5-Bs5	367						X							X			X				X					X					5
UD5-02	Chêne-Bourg – Chêne-Bougeries	Ville	-	As5-Bs5	379						X	X		X	X			X		X	X				X	X	X		X						11
UD5-03	Etoile Annemasse-Genève	Ville	-	As5-Bs5	383						X	X		X	X			X	X	X	X				X	X	X		X		X				13
UD5-09	Communaux d'Ambilly	Ville	-	As5-Bs5	391							X		X	X		X				X				X	X					X				8
UD5-19	Carouge Est	Ville	-	As5-Bs5	411						X	X		X	X					X	X				X	X					X				9
UD6-01	Bonneville – centre élargi	Ville	-	As5-Bs5	415						X	X		X	X		X			X	X				X	X	X		X		X	X			13
UD7-01	Thonon-les-Bains – centre et gare	Ville	-	As5-Bs5	427						X	X		X	X		X	X			X				X		X				X				10
UD3-02	Bellegarde – Châtillon ZAE	Ville – Pôle d'activités	-	As5-Bs5	345					X	X	X		X	X			X		X	X						X		X		X				11
UD7-04	Bons-en-Chablais	Petite ville-Pôle d'activités	-	As5-Bs5	435						X	X		X	X		X	X							X		X				X				9
UD2-16	Satigny	Petite ville	-	As5-Bs5	337						X	X		X	X					X	X				X	X			X		X				10
UD4-13	Bernex	Petite ville	-	As5-Bs5	371					X	X	X		X	X		X			X					X	X	X		X						11
UD5-15	Veyrier – couronne villageoise	Petite ville	-	As5-Bs5	403					X	X	X		X	X		X				X				X	X					X				10
UD6-04	Marignier	Petite ville	-	As5-Bs5	419						X	X		X	X		X				X					X	X				X				9
UD7-03	Perrignier	Petite ville	-	Bs5	431	X					X	X		X	X		X	X							X		X				X				10
UD7-10	Veigy-Foncenex	Petite ville	-	Bs5	451							X		X	X			X							X						X				6

	STRATEGIES ENVIRONNEMENT-PAYSAGE							STRATEGIES URBANISATION									STRATEGIES MOBILITE											
	EP01	EP02	EP03	EP04	EP05	EP06	EP07	UD01	UD02	UD03	UD04	UD05	UD06	UD07	UD08	UD09	M01	M02	M03	M04	M05	M06	M07	M08	M09	M10	M11	M12
Total par stratégie (sur 109 mesures/paquets de mesures)	2	1	11	18	8	88	51	4	42	60	6	31	23	6	27	71	1	8	47	68	51	3	51	17	71	35	3	3
Total par thématique (Environnement-paysage, Urbanisation, Mobilité)	179							270									358											

LISTE DES MESURES A ET B ET CONTRIBUTION AUX STRATÉGIES SECTORIELLES (3/3)

2.2 Liste des mesures C

N° PA5	Nom de la mesure	Typologie	Territoire	N° de page de la fiche-mesure
30-82	Nouvelle liaison souterraine Jura – Salève	TP_rail (desserte capillaire)	TR	485
30-64	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 3) : construction PI HEAD, amélioration PI Grottes, et vélostation îlot 5-7 du quartier des Grottes	Interface	GE	–
30-80	Insertion urbaine d'interfaces multimodales en lien avec le développement de la nouvelle liaison souterraine Jura – Salève	Interface	TR	–
34-15	Réalisation de l'interface multimodale de la Croisée de Bernex	Interface	GE	–
12-57	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Coppet	Interface	VD	–
12-66	Création d'une route de desserte pour l'interface multimodale de la Gare de Coppet	Interface	VD	–
14-23	Création d'un passage MD en gare de Valleiry pour sécuriser la traversée de la liaison ferroviaire	Interface	F	–
15-34	Extension du PEM de la gare de Reignier-Esery	Interface	F	–
37-19	Réouverture de la Halte ferroviaire de Vongy (site PPDE – Thonon-les-Bains)	Interface	F	–
38-10	Poursuite de la réalisation du pôle d'échanges multimodal de la gare de La Roche-sur-Foron	Interface	F	–
30-65	Création d'une nouveau ligne de tramway dite «la petite ceinture» (ceinturant le coeur de la ville de Genève)	Tram	GE	–
34-23	Création d'une nouvelle ligne de tramway dite «la tangentielle» entre l'aéroport et Lancy (maillage réseau tramway radial)	Tram	GE	–
34-31	Extension tramway dit «axe ouest» entre la gare de Lancy Pont-Rouge et Onex	Tram	GE	–
36-1-22	Nouvelle ligne de transports publics (TP) urbains structurante (de type Bus à Haut Niveau de Service ou Tramway) d'Annemasse Agglo	TP_route	F	–
16-54	Aménagements pour améliorer la desserte TP de la zone d'activités de la Pallanterie	TP_route	GE	–
32-2-25	Reconfiguration du Pont Peyrot en faveur des TP et des MD	TP_route	GE	–
32-2-26	Axe fort intégral pour les TP et les MD sur la route des Batailleux : tronçon entre le PS Pavillon et la route de l'aéroport	TP_route	GE	–
32-2-28	Axe fort TP sud autoroute section Giratoire pavillon – Palexpo – Pont Peyrot et accessibilité quartier Susette	TP_route	GE	–
34-14	Mise en site propre et développement de l'axe TP tronçon Cressy – Bernex avec requalification de l'espace-rue	TP_route	GE	–
13-24	Aménagement pour car express entre Valserhône et Ferney-Voltaire, avec connexion à St-Genis-Porte de France (nouvelle ligne tangentielle)	TP_route	F	–
14-32	Aménagements pour car express sur A41 entre Annecy et Genève (renforcement ligne transfrontalière 272)	TP_route	F	–
14-33	Aménagements pour car express sur A40 entre Annemasse et St-Julien-en-Genevois (renforcement ligne tangentielle Y11)	TP_route	F	–
14-34	Aménagement d'un axe BHNS entre Le Châble-Beaumont – Archamps et Genève par la RD18, en parallèle du Boulevard Urbain RD1201	TP_route	F	–
15-35	Aménagement d'un axe BHNS tangentiel entre Douvaine, Findrol et Bonneville (nouvelle ligne tangentielle)	TP_route	F	–
15-36	Aménagements pour car express sur l'autoroute A40 entre Bonneville et Genève (renforcement ligne transfrontalière 274)	TP_route	F	–
12-80	Aménagements cyclables sur la route de L'Etraz secteur Richelien / Machefer	MD	GE	–
12-82	Aménagements MD section route de Suisse – village de Céligny via gare de Céligny	MD	GE	–
12-83	Aménagement MD Rte de Sauverny tronçon Douane de Sauverny – Etraz	MD	GE	–
13-23	Amélioration de l'accessibilité MD à la gare Léman Express de Vernier	MD	GE	–
13-25	Aménagements MD route d'Aire la Ville, secteur Satigny – Peney Dessous	MD	GE	–

N° PA5	Nom de la mesure	Typologie	Territoire	N° de page de la fiche-mesure
16-55	Aménagements MD route de Compois – secteur chemin du Champ de la Grange – route de Meinier	MD	GE	–
16-56	Aménagements MD route de Jussy – secteur Compois – village de Jussy	MD	GE	–
16-58	Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et Hermance	MD	GE	–
30-47	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve au chemin de la Gravière et liaison avec l'avenue Sainte-Clotilde	MD	GE	
30-49	Aménagement de la croix MD nord-sud en lien avec la renaturation de la Drize, y compris les rabattements transversaux, entre la Rte de St-Julien/Gare de Lancy-Bachet et l'av. de la Praille, incluant un ouvrage de franchissement de l'av. Vibert	MD	GE	–
30-70	Vélostation et stationnement vélo en surface pour nouveau cœur d'agglomération	MD	GE	–
30-73	Construction d'un dispositif d'aide au franchissement de niveau entre le stade et l'av. Eugène-Lance : passerelle de la Praille	MD	GE	–
30-76	Réaménagement multimodal de la route des Jeunes entre Jolivet et Bachet	MD	GE	–
30-92	Aménagement d'un axe fort vélo tangentiel entre Pregny et Plan-les-Ouates	MD	GE	–
30-93	Aménagement d'un axe fort vélo tangentiel entre Sécheron et Bachet	MD	GE	–
30-94	Aménagement d'un axe fort vélo tangentiel entre Bachet et Eaux-Vives	MD	GE	–
32-1-26	Promenade des serres et extension du Cours des Nobel entre l'OMS et la campagne Tournay	MD	GE	–
32-2-30	Aménagement d'une piste cyclable parallèle à la route François Peyrot sous la halle 6 de Palexpo	MD	GE	–
32-2-31	Elargissement passerelle MD Charles-Bratschi au-dessus autoroute en face de l'aérogare en lien avec Cap 2030	MD	GE	–
33-42	Amélioration de la perméabilité et de la praticabilité des espaces publics dans le secteur Grand Projet Châtelaine – Charmilles – Rue de Lyon	MD	GE	–
33-46	Aménagement d'un axe fort vélo entre Jonction et Satigny	MD	GE	–
34-22	Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le Bois de la Bâtie – tronçon Bernex Est et Nord	MD	GE	–
34-27	Cheminements le long de l'Aire et passerelles de franchissement à Onex	MD	GE	–
34-34	Aménagement d'un axe fort vélo entre Jonction et Chancy, en complément de la voie verte Genève – Bernex	MD	GE	–
35-35	Franchissement dénivelé de la route de Saint-Julien au niveau du carrefour Grange-Collomb en lien avec la croix MD nord-sud (PAV)	MD	GE	–
35-39	Aménagements MD de la route des Hospitaliers dans le cadre du concept multimodal Genève-Sud	MD	GE	–
35-45	Aménagement d'un axe fort vélo entre Bachet et Perly	MD	GE	–
35-46	Aménagement d'un axe fort vélo entre Jonction et Croix-de-Rozon	MD	GE	–
36-1-35	Elargissement de la passerelle MD du chemin du Bois-des-Arts au-dessus de la Route Blanche dans le secteur Floraire	MD	GE	–
40-26	Aménagement d'un axe fort vélo entre Champel et Veyrier	MD	GE	–
40-29	Aménagements MD sur le plateau de Pinchat	MD	GE	–
12-67	Création d'une passerelle MD sur l'A1 à la route de Jolimont à Mont-sur-Rolle	MD	VD	–
12-68	Création d'un passage inférieur en gare de Coppet	MD	VD	–
12-69	Création d'une liaison MD Trélex-Nyon (RC96)	MD	VD	–
31-23	Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TP et des MD : av. des Eules, routes de l'Oulteret et de l'Etraz	MD	VD	–
12-72	Reconversion de l'ancienne voie ferrée en voie verte	MD	F	–
16-57	Continuités cyclables sur le couloir de circulation Thonon-Annemasse (D903 – voie ferrée)	MD	F	–
30-61	Réaménagement de la croix MD est-ouest de la Place de l'Octroi et de l'avenue de la Praille jusqu'à la rue du Léopard	Sécurité	GE	–
30-69	Réaménagement multimodal et paysager du Rondeau de Carouge	Sécurité	GE	–

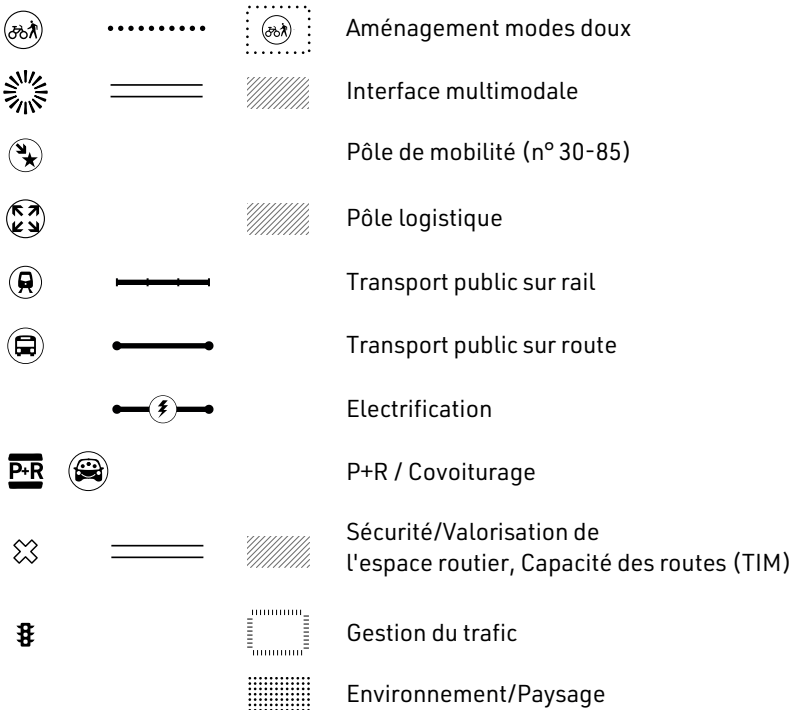
N° PA5	Nom de la mesure	Typologie	Territoire	N° de page de la fiche-mesure
30-75	Deuxième étape de création des espaces publics du quartier de l'Etoile (PAV) comprenant la rue Antoine-Jolivet, le parvis du Grand Parc et l'Entrée de Ville/Requalification du P+R Etoile	Sécurité	GE	–
30-91	Requalification multimodale de l'av.Vibert entre la route des Jeunes et la rue J.-Grosselin	Sécurité	GE	–
30-95	Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV) : deuxième étape	Sécurité	GE	–
32-2-33	Requalification de la route de Prébois (phase 2) : tronçons entre rte de Vernier et ch des Coquelicots, et entre rte de Meyrin et rte de l'Aéroport	Sécurité	GE	–
33-34	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la Zimeysaver : Route de Satigny Ouest	Sécurité	GE	–
33-36	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonaldans la Zimeysaver : Route du Nant d'Avril Est entre la route de Satigny et la jonction autoroutière de Vernier	Sécurité	GE	–
33-39	Apaisement de la route de Meyrin en traversée du village de Meyrin	Sécurité	GE	–
33-45	Réaménagement multimodal de l'avenue Louis-Pictet à Vernier	Sécurité	GE	–
34-24	Requalification multimodale de la route du Grand Lancy entre la route du Pont-Butin et la route de Chancy	Sécurité	GE	–
34-30	Requalification de l'avenue des Morgines entre la route de Chancy et l'av. des Grandes Communes à Lancy	Sécurité	GE	–
34-32	Requalification du chemin du Bac et de l'avenue Louis-Bertrand de la route de Chancy jusqu'à l'av des Grandes-Communes à Lancy	Sécurité	GE	–
35-34	Requalification de la route de St-Julien en faveur des modes doux et mise en site propre du tramway : tronçon Grange-Collomb – Rondeau de Carouge	Sécurité	GE	–
35-38	Accessibilité du quartier des Cherpines : réaménagement du ch. des Mattines	Sécurité	GE	–
12-62	Requalification de la route de Suisse (6e étape) : tronçon Dully-Bursinel-Rolle (hors localité)	Sécurité	VD	–
12-63	Requalification de la route Suisse (7ème étape) : tronçon Colovray – Bois-Bougy à Nyon	Sécurité	VD	–
12-64	Requalification de la route de Suisse (8ème étape) : tronçon Crans-Nyon (hors localité)	Sécurité	VD	–
31-40	Requalification en faveur des TC et des MD de la Route de St-Cergue (partie sud) à Nyon	Sécurité	VD	–
31-41	Requalification de l'Avenue Alfred-Cortot, à Nyon, en faveur des TC et des MD	Sécurité	VD	–
31-42	Réaménagement des espaces publics du quartier de Rive à Nyon : Giratoire de Clémenty (non compris) – Place du Molard	Sécurité	VD	–
31-47	Amélioration nord-sud de la desserte TP/MD du Centre sportif de Gland	Sécurité	VD	–
31-52	Réaménagement des espaces publics du quartier de Rive à Nyon : Place du Molard – Embouchure de l'Asse	Sécurité	VD	–
36-1-37	Transformation de la route blanche (boulevard urbain, couverture ou autoroute de distribution urbaine)	Sécurité	F	–
31-49	Electrification des lignes de bus urbaines du district de Nyon	Electrification	VD	–
30-71	Installation de microhubs logistiques dans le secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV)	Logistique	GE	–
30-88	Construction d'un centre de distribution urbaine à Praille Ouest et de ses accès	Logistique	GE	–
30-89	Construction d'un pôle déchet au PAV relié au rail pour traiter les flux sortants du centre de Genève	Logistique	GE	–
33-43	Implantation d'un parking poids-lourds et véhicules utilitaires légers à la Zimeysaver	Logistique	GE	–
EP4-22	Aménagement du Grand Parc PAV	Environnement-Paysage	GE	–
EP4-26	Aménagement d'une transition paysagère en bordure de l'autoroute aux Cherpines	Environnement-Paysage	GE	–
EP5-13	Aménagement de mesures d'atténuation d'îlots de chaleur sur le secteur de la Voie verte Rive gauche (Eaux-Vives – Foron)	Environnement-Paysage	GE	–
EP1-06	Renaturation de l'embouchure de l'Asse et des rives urbaines du lac à Nyon	Environnement-Paysage	VD	–
UD1-12	Zones d'activités régionales du district de Nyon	Pôle d'activités	VD	–
UD4-06	Perly-Certoux – Bardonnex	Axe de développement	GE	–
UD5-10	Arve Route Blanche	Agglomération Centrale	F	–
UD6-08	Findrol	Pôle d'activités	F	–
UD7-02	Vongy	Pôle d'activités	F	–

2.3 Cartographies des mesures A, B, C

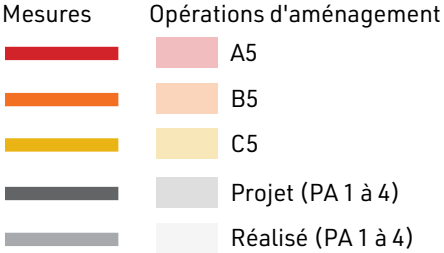
En complément des cartes qui figurent dans ce chapitre, une carte grand format présentant toutes les mesures du PA5 figure en «tiré à part» dans le rapport principal.

Légende des cartes et des plans de localisation des mesures

TYPES DE MESURE



HORIZONS DE RÉALISATION

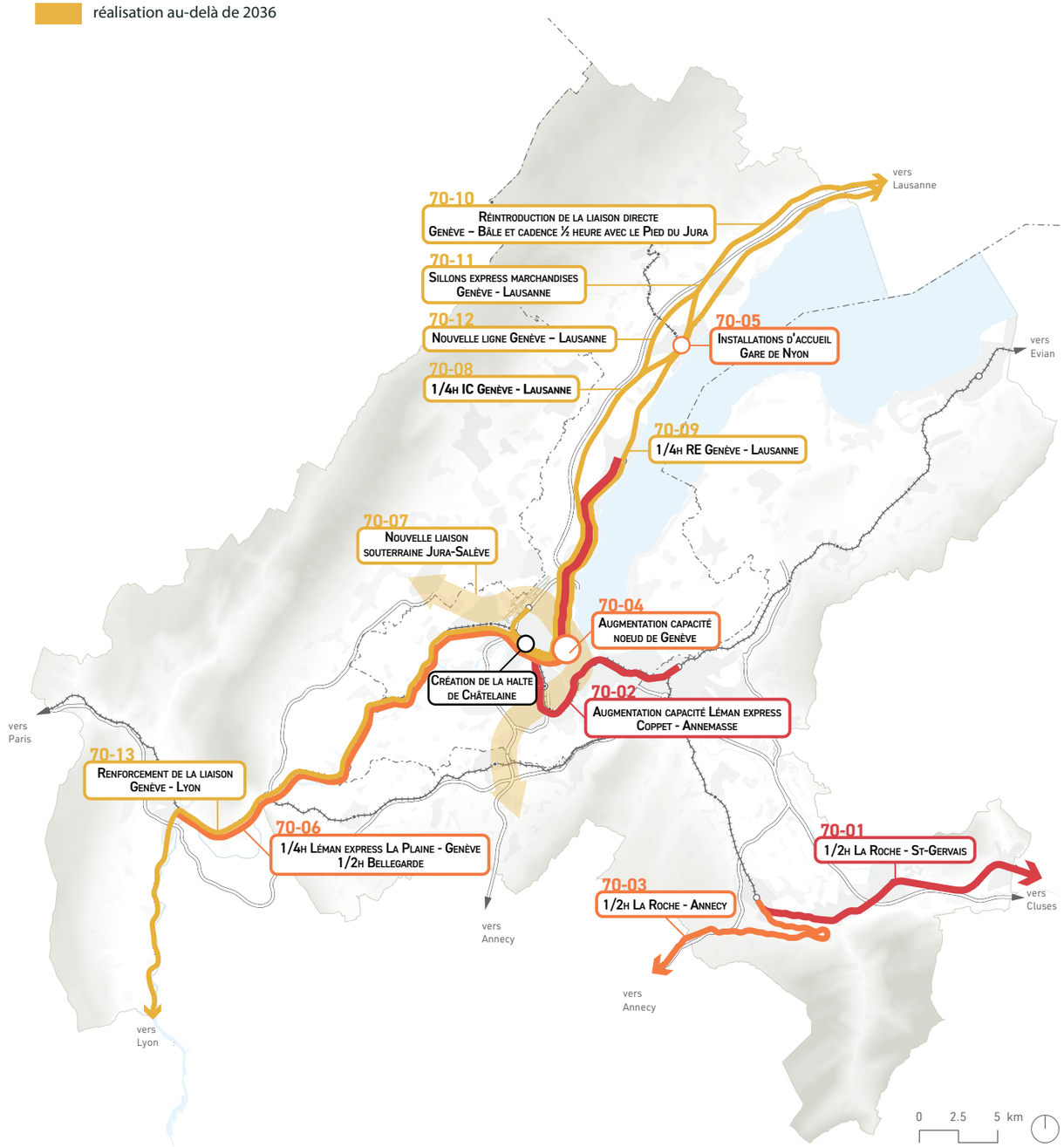


INFRASTRUCTURE ÉCOLOGIQUE

CARTES DES MESURES DE TRANSPORTS DES PLANIFICATIONS NATIONALES ET SUPRARÉGIONALES

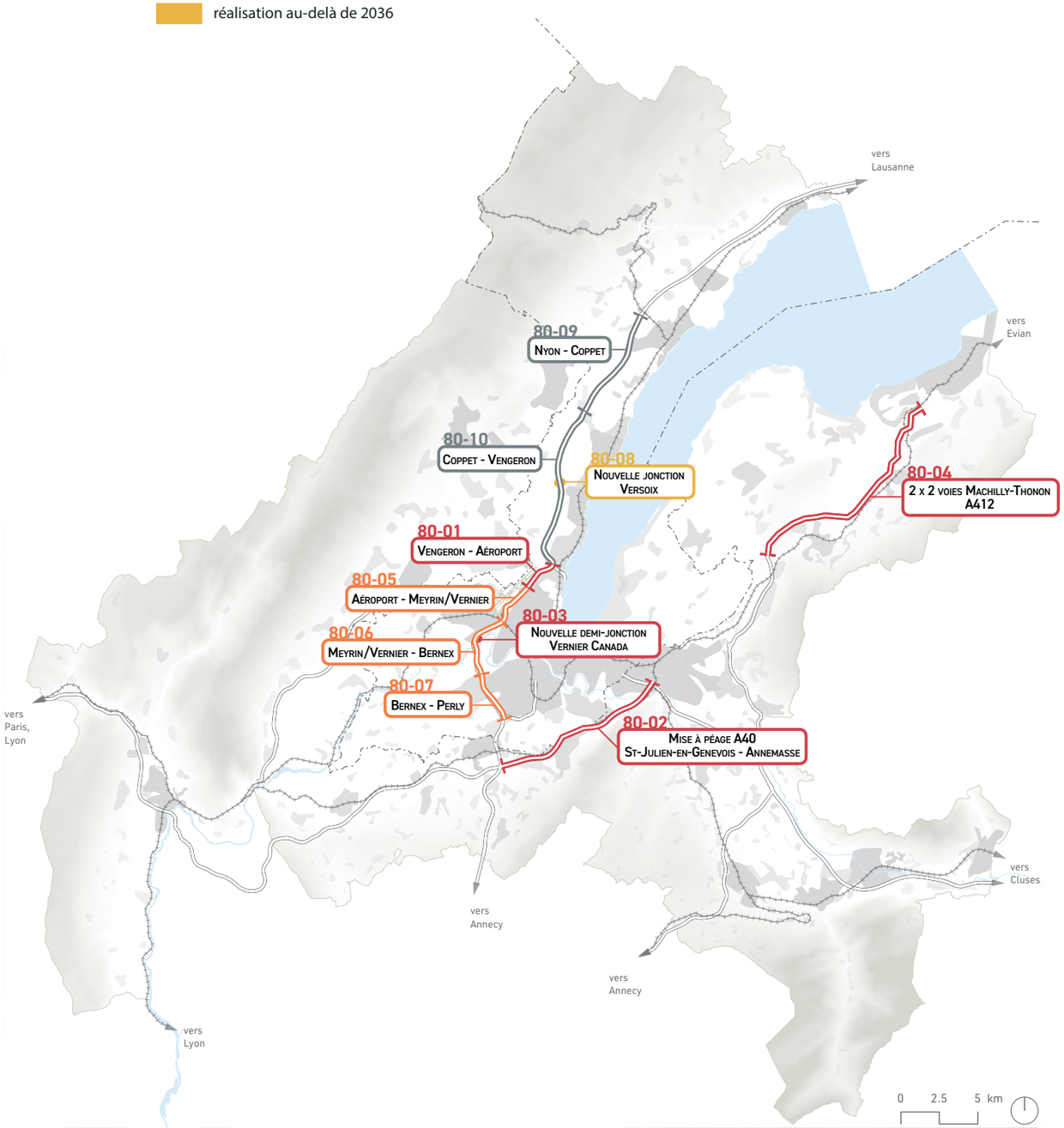
Mesures ferroviaires suprarégionales

- réalisation 2028-2032
- réalisation 2032-2036
- réalisation au-delà de 2036



Mesures routières suprarégionales

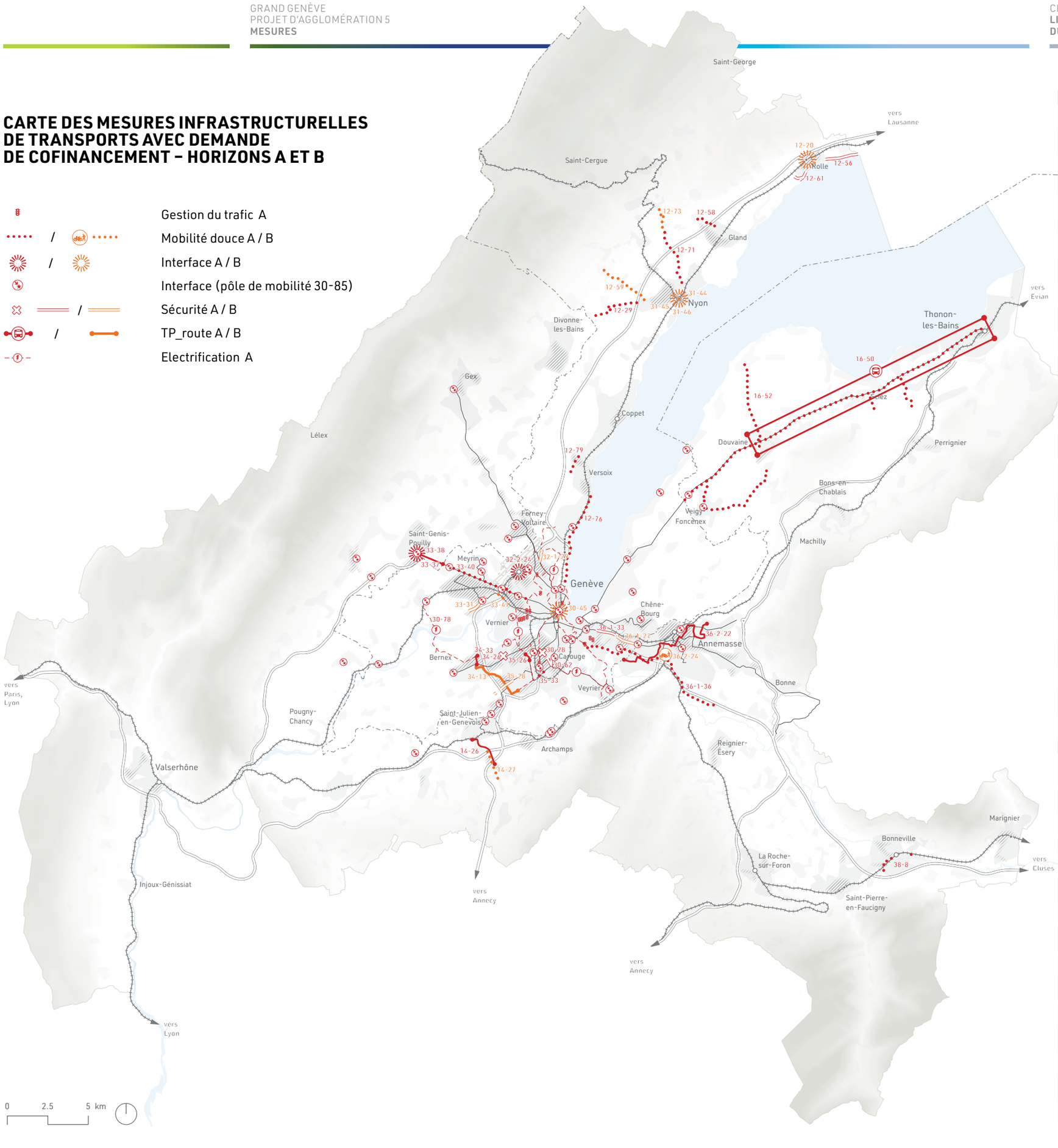
- réalisation 2028-2032
- réalisation 2032-2036
- réalisation au-delà de 2036



CARTES DES MESURES DE TRANSPORTS DES PLANIFICATIONS NATIONALES ET SUPRARÉGIONALES

CARTE DES MESURES INFRASTRUCTURELLES DE TRANSPORTS AVEC DEMANDE DE COFINANCEMENT – HORIZONS A ET B

- Gestion du trafic A
- Mobilité douce A / B
- Interface A / B
- Interface (pôle de mobilité 30-85)
- Sécurité A / B
- TP_route A / B
- Electrification A

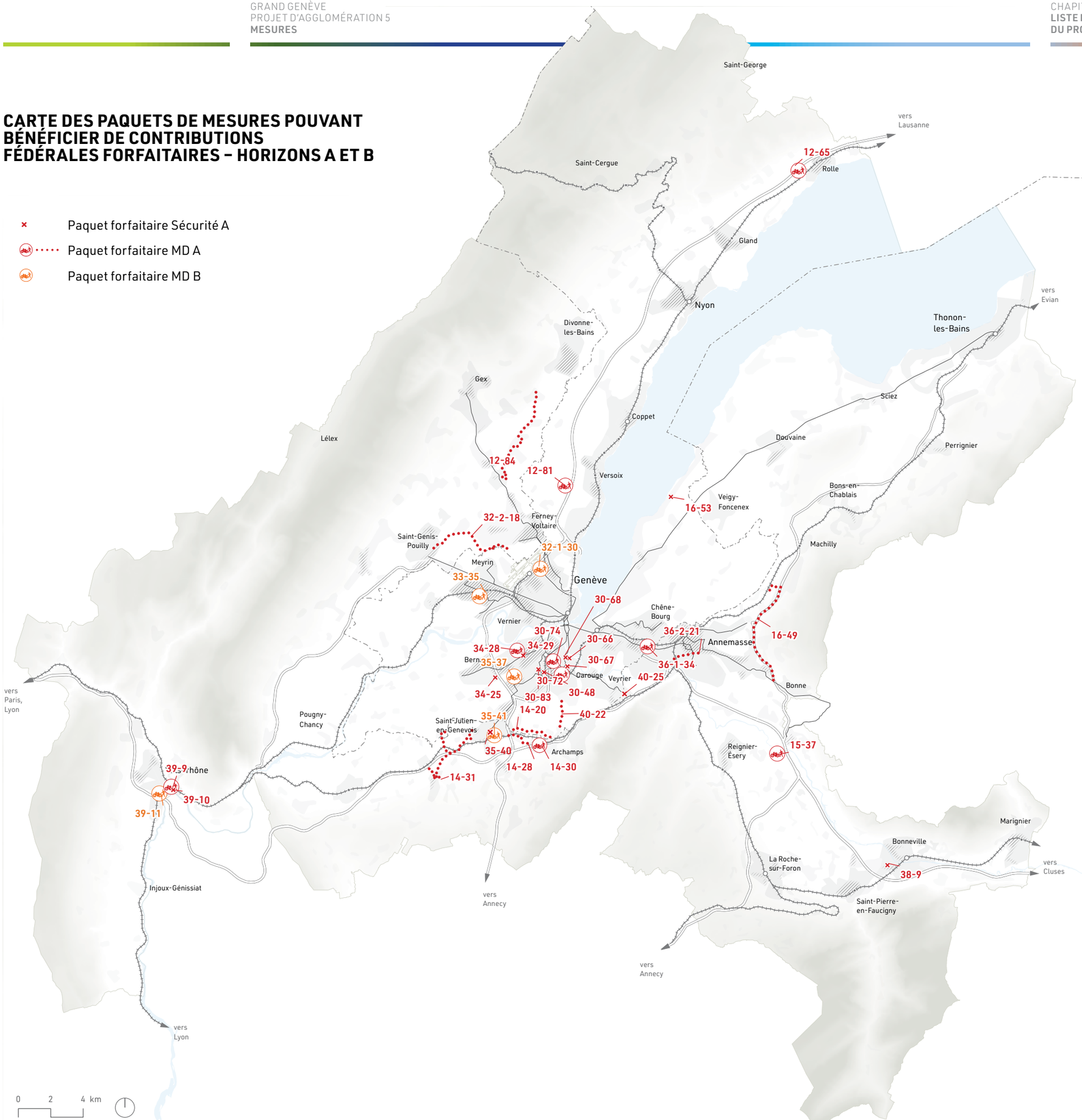


N° mesure	Nom de la mesure	Typologie	Territoire	N° page fiche-mesure
Mesure individuelle A5				
12-29	Création d'aménagements et de rabattements MD sur la RC 11 entre Crassier et Eysins	MD	VD	59
12-56	Requalification de la route Suisse (4ème étape): tronçon Perroy (hors localité)	Sécurité	VD	61
12-58	Création d'une liaison MD entre Vich et Gland	MD	VD	65
12-61	Requalification de la route de Suisse (5e étape): tronçon Rolle (en localité), et route de Gilly	Sécurité	VD	69
12-71	Création d'aménagements cyclables sur la RC24 entre Nyon et Duillier	MD	VD	73
12-76	Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et Versoix...	MD	GE	75
12-79	Aménagements pour les MD sur la route de l'Etraz tronçon Biolay – Mies	MD	GE	79
14-26	Première étape pour la priorisation des TP sur la RD1201, en rabattement sur le tramway Saint-Julien...	TP_route	F	81
16-50	Priorisation des TP sur voiries et aménagements d'interfaces multimodales TP – MD sur l'axe 1005 Thonon-Genève	TP_route	F	85
16-52	Continuités et rabattements cyclables sur l'axe 1005 Thonon-Genève	MD	F	89
30-28	Première étape de requalification de l'avenue de la Praille et de création des espaces publics du quartier de l'Etoile (PAV)	Sécurité	GE	93
30-62	Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV): 1ère étape	Sécurité	GE	97
30-78	Electrification de la flotte des Transports publics genevois (TPG)	Electrification	GE	101
30-85	Aménagement de 50 Pôles de Mobilité...	Interface	GE	105
30-90	Amélioration de la gestion du trafic pour les TP et MD en accompagnement de l'extension de la zone 2 LMCE	Gestion du trafic	GE	109
32-2-24	Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève	Interface	GE	113
33-37	Aménagement d'un axe BHNS St-Genis-Pouilly – Meyrin intégrant le réaménagement multimodal du carrefour Porte de France	TP_route	F	117 et 121
33-38	Construction d'une nouvelle interface multimodale à Porte de France en lien avec l'aménagement de l'axe BHNS...	Interface	F	117 et 127
33-40	Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et St-Genis-Pouilly (tronçon Genève – Meyrin)...	MD	GE	131
34-26	Réaménagement de la Pl. des Deux-Eglises et de la rue des Bossons entre la Pl. des Deux-Eglises et l'av. du Gros-Chêne	Sécurité	GE	135
34-33	Aménagements pour la desserte TP et MD de la nouvelle zone industrielle des Rouettes	TP_route	GE	137
35-26	Réaménagement du Pont de Lancy en faveur des TP et MD sur l'itinéraire de la ceinture urbaine...	TP_route	GE	141
35-33	Amélioration de l'itinéraire MD et des aménagements paysagers le long de la route de St-Julien...	MD	GE	145
36-1-33	Réaménagement de la route de Chêne entre le ch. de Grange-Canal et le ch. de la Montagne	Sécurité	GE	149
36-1-36	Aménagement d'un axe fort vélo transfrontalier entre Genève et Reignier...	MD	TR	153
36-2-22	Mise en site propre de la ligne 6 de la TAC et prolongement transfrontalier au P+R Sous-Moulin...	TP_route	F	157
38-8	Rabattement MD vers les interfaces multimodales de Bonneville: création de perméabilités sous le réseau ferré et sur l'Arve	MD	F	161
Mesure individuelle B5				
12-20	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Rolle et requalification des espaces publics au Sud de la gare (2ème phase)	Interface	VD	167
12-59	Création d'aménagements MD sur la RC 94 et la RC 15 entre Chéserex et Eysins	MD	VD	169
12-73	Création d'aménagements cyclables sur la RC 24 entre Duillier et Genolier	MD	VD	171
14-27	Poursuite des aménagements MD sur la RD1201 à Neydens	MD	F	173
30-45	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2 – secteur Montbrillant)	Interface	GE	177
31-44	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon – Côté Jura	Interface	VD	181
31-45	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon – Côté Lac	Interface	VD	185
31-46	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon – Création Pl Viollier	Interface	VD	189
32-1-29	Réaménagement de la route de Colovrex entre le carrefour de la Foretaille et la Voie-du-Coin...	Sécurité	GE	191
33-31	Réaménagement de la route de Peney entre la route de Canada et la Via de Coisson	Sécurité	GE	195
33-41	Réalisation d'une passerelle pour les MD à la Savonnerie au-dessus de l'autoroute A1 à Vernier	MD	GE	199
34-13	Aménagement d'un axe TP en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines-Bernex	TP_route	GE	203
35-28	Réaménagement de la route de Base (à l'endroit des Cherpines) et du carrefour avec le ch. des Mattines	Sécurité	GE	205
36-1-27	Requalification de la rue de Genève entre le ch. de la Fontaine et la douane de Moillesullaz	Sécurité	GE	209
36-2-24	Renforcement de l'axe cyclable entre la ViaRhôna et la voie verte le long de la Géline...	MD	F	213

CARTE DES MESURES INFRASTRUCTURELLES DE TRANSPORT AVEC DEMANDE DE COFINANCEMENT – HORIZONS A ET B

CARTE DES PAQUETS DE MESURES POUVANT BÉNÉFICIER DE CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES FORFAITAIRES – HORIZONS A ET B

- Paquet forfaitaire Sécurité A
- Paquet forfaitaire MD A
- Paquet forfaitaire MD B



N° mesure	Nom de la mesure	Territoire	N° page fiche-mesure
Paquet Mobilité douce A5			
12-65	Création d'une liaison MD sur le chemin de Langollioux à Rolle	VD	219
12-81	Construction d'un passage MD au dessus de la Versoix sur la route de l'Etraz	GE	
12-84	Aménagement de l'itinéraire cyclable Maconnex-Divonne	F	
14-20	Aménagements MD pour l'itinéraire de la ViaRhôna Sud Léman à Soral, Bardonnex, Troinex et Veyrier	GE	
14-28	Création d'une voie verte entre l'interface multimodale de Saint-Julien-en-Genevois et le technopôle Archparc (par Lathoy)	F	
14-30	Sécurisation MD entre Archparc (hub multimodal) et Landecy	F	
14-31	Création d'une voie cyclable entre Viry et Saint-Julien-en-Genevois	F	
15-37	Création d'une passerelle sur l'Arve à destination des modes doux entre Nangy et Scientrier	F	
16-49	Aménagements cyclables sur l'itinéraire Mont-Blanc / Léman et autres axes structurants frontaliers dans le secteur des Voirons	F	
30-72	Aménagements MD avec un traitement paysager dans le parc Batelle reliant le plateau de Pinchat au Rondeau de Carouge	GE	
30-74	Installation de stationnement vélo pour grands générateurs dans le secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV)	GE	
32-2-18	Aménagement de l'itinéraire MD d'agglomération n°36 St-Genis-Pouilly – Ferney-Voltaire	F	
34-28	Aménagements pour les modes doux dans la Cité d'Onex : deuxième étape	GE	
36-1-34	Création d'une vélostation de 147 places à la douane de Moillesulaz à Thônex	GE	
36-2-21	Connexion cyclable entre la ViaRhôna (secteur Brouaz) et la voie verte d'agglomération (rond-point du Livron) le long de la Géline	F	
39-9	Construction d'une passerelle MD sur la Valserine en rabattement vers l'interface multimodale de Valserhône	F	
40-22	Aménagements en faveur des modes doux sur la route d'Annecy	GE	
Paquet Valorisation / Sécurité de l'espace routier A5			
16-53	Sécurisation de la traversée du village d'Anières	GE	225
30-48	Requalification de l'avenue Eugène Lance en faveur de la mobilité douce pour compléter la promenade des Crêtes	GE	
30-66	Requalification multimodale et paysagère de l'Avenue Cardinal Mermillod entre Vautier et Fontenette en lien avec l'urbanisation de Carouge Est	GE	
30-67	Requalification multimodale et paysagère de la rue Joseph Girard entre la Rue Ancienne et la Place Sigismond en lien avec l'urbanisation de Carouge Est	GE	
30-68	Requalification de rues du Vieux Carouge avec un traitement paysager	GE	
30-83	Aménagement MD du Chemin des Semailles entre le chemin des Palettes et l'avenue des Communes-Réunies	GE	
34-25	Sécurisation de la traversée de Confignon sur la route de Soral	GE	
34-29	Modérations du trafic dans la Cité d'Onex : deuxième étape	GE	
35-40	Requalification et sécurisation du centre-ville de Saint-Julien-en-Genevois en lien avec l'arrivée du tramway	F	
38-9	Requalification multimodale de l'entrée de ville Ouest de Bonneville (av. des Glières – axe central de la polarité Bonneville / Saint-Pierre-en-Faucigny)	F	
39-10	Réaménagement de l'entrée de ville de Valserhône (Pl. Victor Bérard) en faveur du report modal	F	
40-25	Réaménagement du carrefour de la RD 1206 pour sécuriser la traversée des modes doux et la ViaRhôna	F	
Paquet Mobilité douce B5			
32-1-30	Promenade de la Paix (prolongement) : réaménagement de la Voie-de-Moëns entre la route de Ferney et la route François-Peyrot et connexion Palexpo	GE	229
33-35	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la Zimeysaver : Route de Satigny Est – côté Nord	GE	
35-37	Aménagements MD le long de l'Aire aux Cherpines	GE	
35-41	Création d'un passage MD en gare de Saint-Julien-en-Genevois pour sécuriser la traversée de la voie ferrée	F	
39-11	Création d'un franchissement MD sous voie ferrée dans le prolongement de la route de Vouvray en rabattement vers le centre-ville et la gare de Valserhône	F	

CARTE DES PAQUETS DE MESURES POUVANT BÉNÉFICIER DE CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES FORFAITAIRES – HORIZONS A ET B

CARTE DES MESURES INFRASTRUCTURELLES DE TRANSPORT SANS DEMANDE DE COFINANCEMENT – HORIZONS A ET B

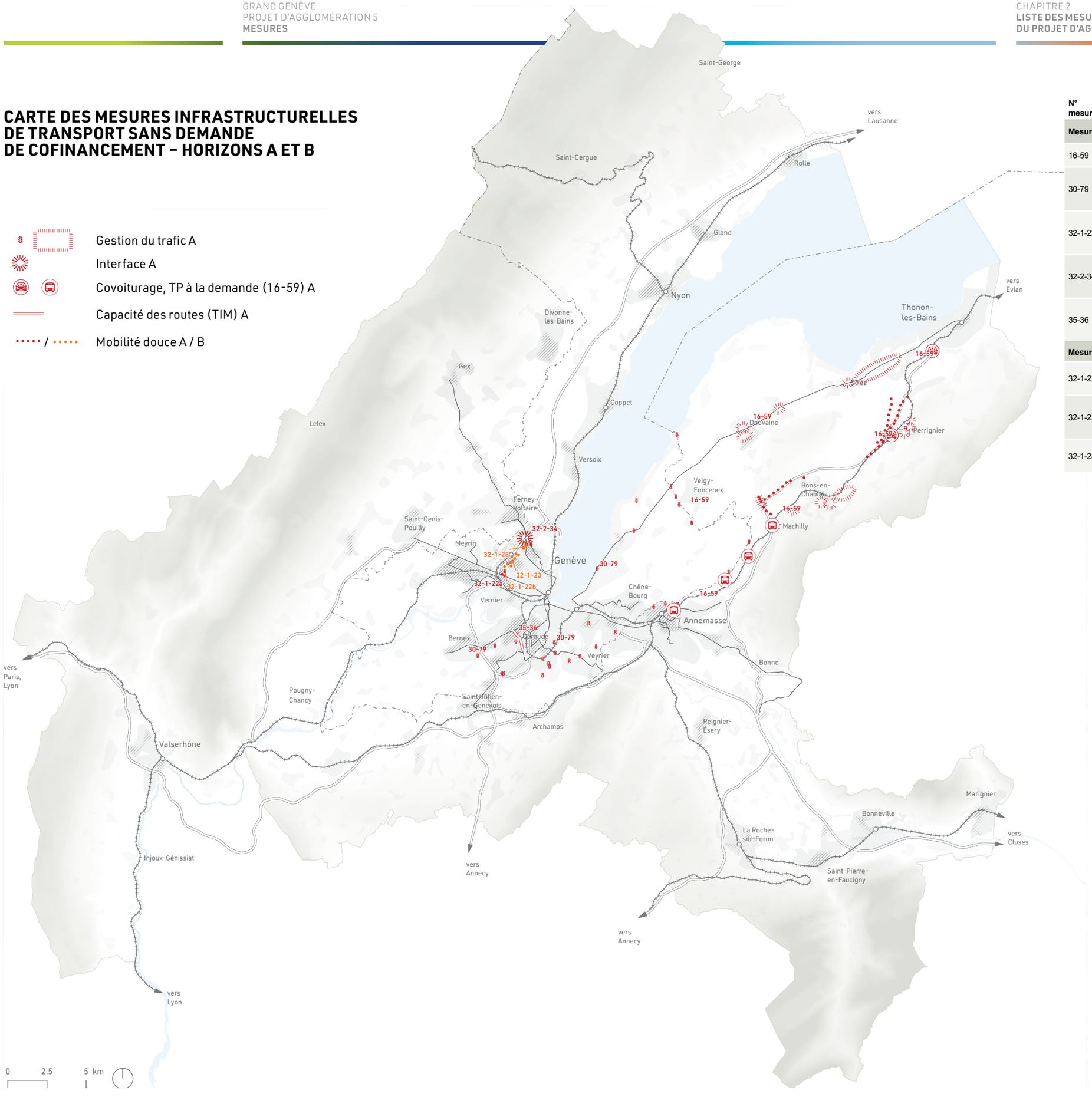
Gestion du trafic A

Interface A

Covoiturage, TP à la demande (16-59) A

Capacité des routes (TIM) A

Mobilité douce A / B

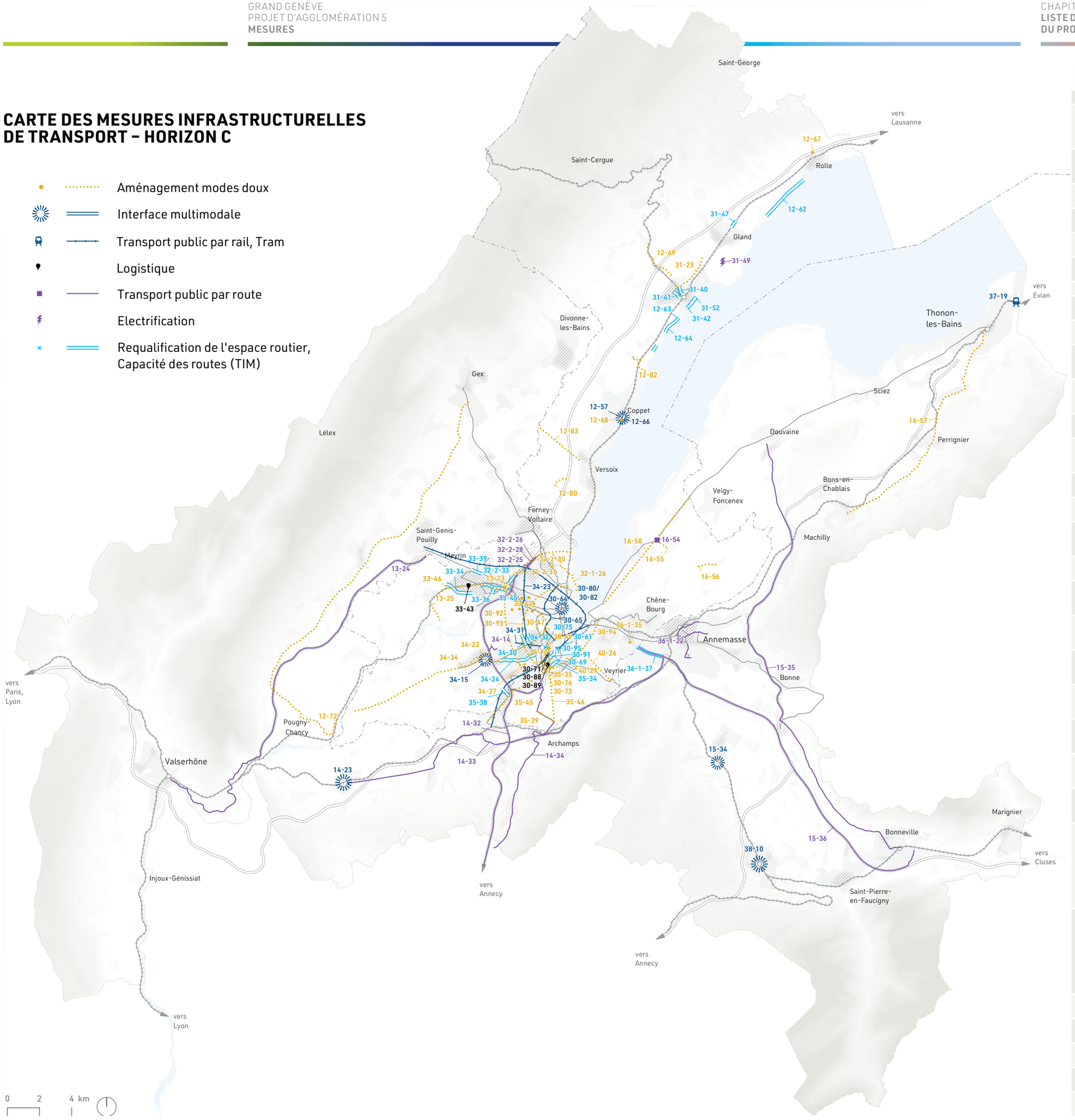


N° mesure	Nom de la mesure	Typologie	Territoire	N° page fiche-mesure
Mesure individuelle Ae5				
16-59	Mesures d'accompagnement multimodales à la nouvelle liaison autoroutière A412	Gestion du trafic	F	235
30-79	Transformation de carrefours à feux pour mise en application des principes de gestion du trafic en faveur des TP et MD hors zones LMCE	Gestion du trafic	GE	239
32-1-22a	Promenade des Parcs (séquence Avanchets – Vernier) – aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport	MD	GE	241
32-2-34	Deuxième étape d'aménagement de l'interface multimodale P47/P49 en lien avec le projet Cap2030 de l'aéroport international de Genève	Interface	GE	253
35-36	Réaménagement du Pont de Lancy sur l'itinéraire de la ceinture urbaine : dénivellation des transports individuels motorisés	Capacité des routes	GE	257
Mesure individuelle Be5				
32-1-22b	Promenade des Parcs (section Cointrin Est – Meyrin) – Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport	MD	GE	243
32-1-23	Promenade des Parcs (séquence Mail Sud – Grand-Saconnex) -Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport	MD	GE	245
32-1-28	Réseau d'espaces publics structurants dans le nouveau quartier mixte de La Susette au Grand-Saconnex	MD	GE	249

CARTE DES MESURES INFRASTRUCTURELLES DE TRANSPORT SANS DEMANDE DE COFINANCEMENT – HORIZONS A ET B

CARTE DES MESURES INFRASTRUCTURELLES DE TRANSPORT – HORIZON C

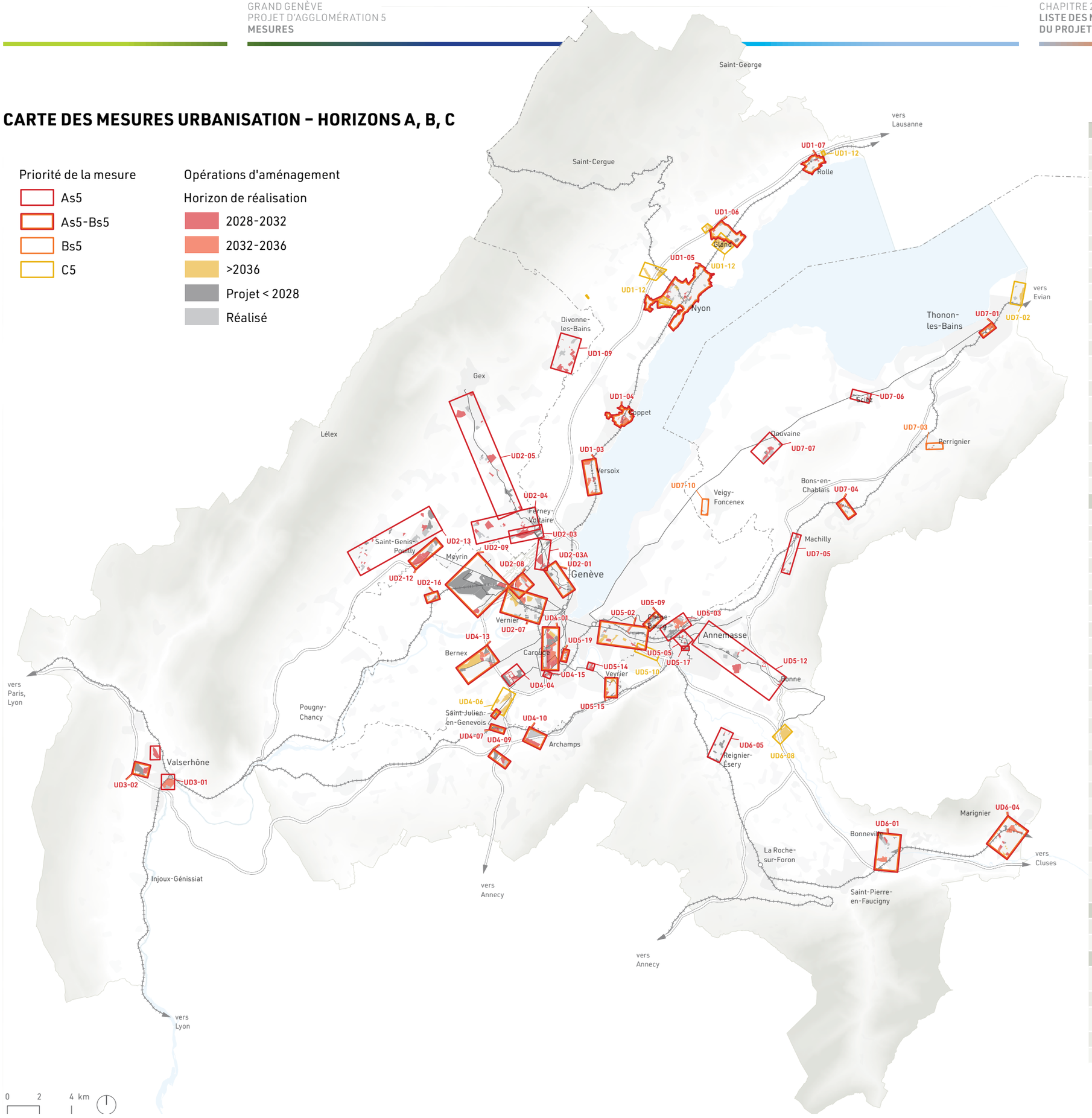
- Aménagement modes doux
- Interface multimodale
- Transport public par rail, Tram
- Logistique
- Transport public par route
- Electrification
- Requalification de l'espace routier, Capacité des routes (TIM)



N° mesure	Nom de la mesure	Typologie	Territoire	N° page fiche-mesure
30-82	Nouvelle liaison souterraine Jura – Salève	TP_rail	TR	485
30-64	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 3) : construction PI HEAD, amélioration PI Grottes, et vélostation îlot 5-7 du quartier des Grottes	Interface	GE	–
30-80	Insertion urbaine d'interfaces multimodales en lien avec le développement de la nouvelle liaison souterraine Jura – Salève	Interface	GE	–
34-15	Réalisation de l'interface multimodale de la Croisée de Bernex	Interface	GE	–
12-57	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Coppet	Interface	VD	–
12-66	Création d'une route de desserte pour l'interface multimodale de la Gare de Coppet	Interface	VD	–
14-23	Création d'un passage MD en gare de Valleiry pour sécuriser la traversée de la liaison ferroviaire	Interface	F	–
15-34	Extension du PEM de la gare de Reignier-Esery	Interface	F	–
37-19	Réouverture de la Halte ferroviaire de Vongy (site PPDE – Thonon-les-Bains)	Interface	F	–
38-10	Poursuite de la réalisation du pôle d'échanges multimodal de la gare de La Roche-sur-Foron	Interface	F	–
30-65	Création d'une nouveau ligne de tramway dite «la petite ceinture» (ceinturant le coeur de la ville de Genève)	Tram	GE	–
34-23	Création d'une nouvelle ligne de tramway dite «la tangentielle» entre l'aéroport et Lancy (maillage réseau tramway radial)	Tram	GE	–
34-31	Extension tramway dit «axe ouest» entre la gare de Lancy Pont-Rouge et Onex	Tram	GE	–
36-1-22	Nouvelle ligne de transports publics (TP) urbains structurante (de type Bus à Haut Niveau de Service ou Tramway) d'Annemasse Agglo	TP_route	F	–
16-54	Aménagements pour améliorer la desserte TP de la zone d'activités de la Pallanterie	TP_route	GE	–
32-2-25	Reconfiguration du Pont Peyrot en faveur des TP et des MD	TP_route	GE	–
32-2-26	Axe fort intégral pour les TP et les MD sur la route des Batailleux : tronçon entre le PS Pavillon et la route de l'aéroport	TP_route	GE	–
32-2-28	Axe fort TP sud autoroute section Giratoire pavillon – Palexpo – Pont Peyrot et accessibilité quartier Susette	TP_route	GE	–
34-14	Mise en site propre et développement de l'axe TP tronçon Cressy – Bernex avec requalification de l'espace-rue	TP_route	GE	–
13-24	Aménagement pour car express entre Valserhône et Ferney-Voltaire, avec connexion à St-Genis-Porte de France (nouvelle ligne tangentielle)	TP_route	F	–
14-32	Aménagements pour car express sur A41 entre Annecy et Genève (renforcement ligne transfrontalière 272)	TP_route	F	–
14-33	Aménagements pour car express sur A40 entre Annemasse et St-Julien-en-Genevois (renforcement ligne tangentielle Y11)	TP_route	F	–
14-34	Aménagement d'un axe BHNS entre Le Châble-Beaumont – Archamps et Genève par la RD18, en parallèle du Boulevard Urbain RD1201	TP_route	F	–
15-35	Aménagement d'un axe BHNS tangentiel entre Douvaine, Findrol et Bonneville (nouvelle ligne tangentielle)	TP_route	F	–
15-36	Aménagements pour car express sur l'autoroute A40 entre Bonneville et Genève (renforcement ligne transfrontalière 274)	TP_route	F	–
	37 mesures Mobilité douce réparties comme suit: – GE: 12-80, 12-82, 12-83, 13-23, 13-25, 16-55, 16-56, 16-58, 30-47, 30-49, 30-70, 30-73, 30-76, 30-92, 30-93, 30-94, 32-1-26, 32-2-30, 32-2-31, 33-42, 33-46, 34-22, 34-27, 34-34, 35-35, 35-39, 35-45, 35-46, 36-1-35, 40-26, 40-29 – VD: 12-67, 12-68, 12-69, 31-23 – F: 12-72, 16-57	MD	GE VD F	–
	24 mesures Valorisation / Sécurité de l'espace routier réparties comme suit: – GE: 30-61, 30-69, 30-75, 30-91, 30-95, 32-2-33, 33-34, 33-36, 33-39, 33-45, 34-24, 34-30, 34-32, 35-34, 35-38 – VD: 12-62, 12-63, 12-64, 31-40, 31-41, 31-42, 31-47, 31-52 – F: 36-1-37	Sécurité	GE VD F	–
31-49	Electrification des lignes de bus urbaines du district de Nyon	Electrification	VD	–
30-71	Installation de microhubs logistiques dans le secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV)	Logistique	GE	–
30-88	Construction d'un centre de distribution urbaine à Praille Ouest et de ses accès	Logistique	GE	–
30-89	Construction d'un pôle déchet au PAV relié au rail pour traiter les flux sortants du centre de Genève	Logistique	GE	–
33-43	Implantation d'un parking poids-lourds et véhicules utilitaires légers à la Zimeysaver	Logistique	GE	–

CARTE DES MESURES INFRASTRUCTURELLES DE TRANSPORT – HORIZON C

CARTE DES MESURES URBANISATION – HORIZONS A, B, C

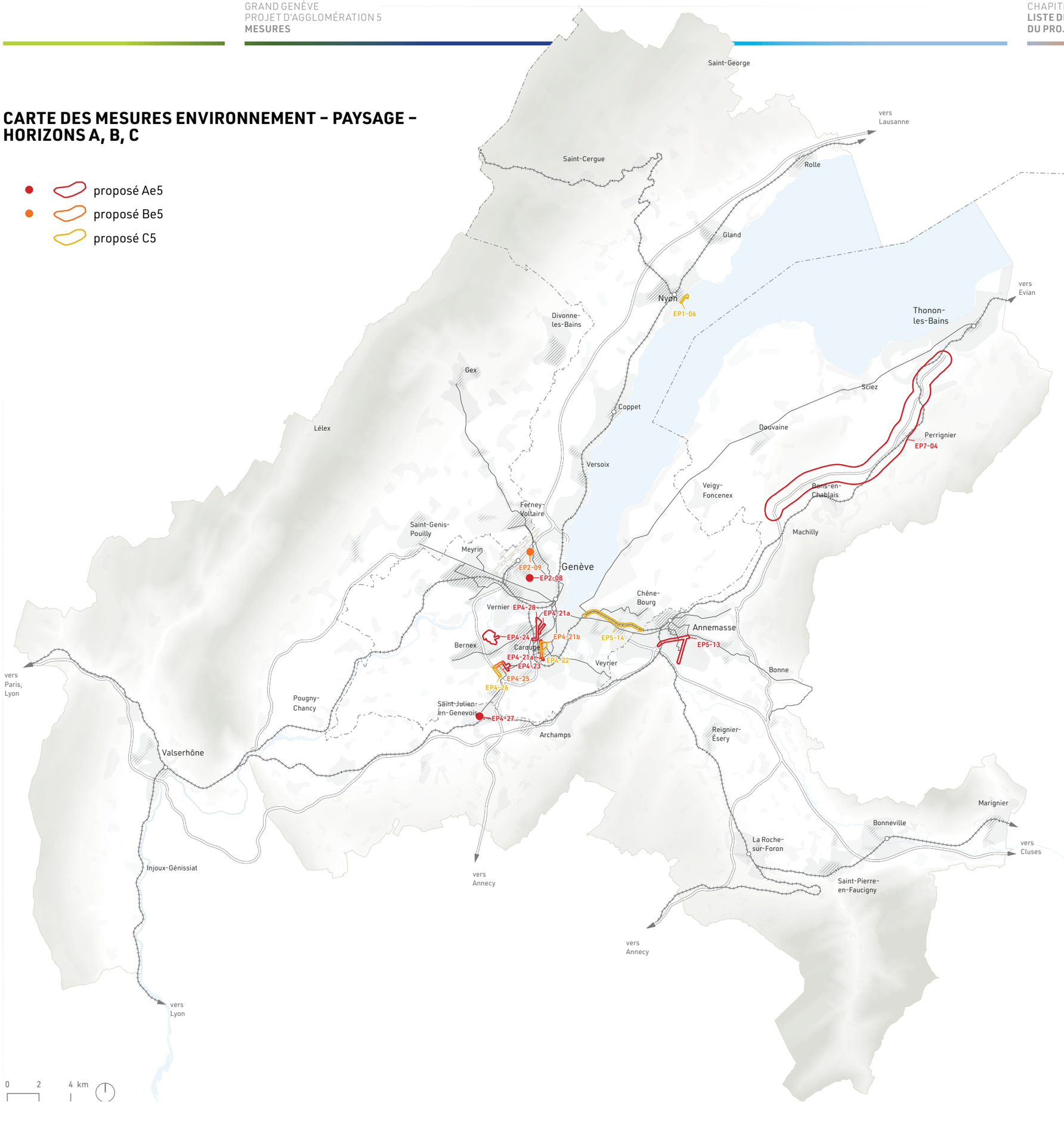


N° mesure	Nom de la mesure	Typologie	Territoire	N° page fiche-mesure
Mesures As5				
UD1-09	Divonne	Ville	F	287
UD2-01	Jardin des Nations	Pôle d'activités	GE	295
UD2-03	Ferney- Genève Innovation	Ville	F	299
UD2-03a	Grand-Saconnex	Ville	GE	303
UD2-04	Ferney-Voltaire – Ornex – Prévessins-Moëns	Ville	F	307
UD2-05	RD 1005 Pays de Gex	Axe de développement	F	311
UD2-09	ZIMEYSAVER	Pôle d'activités	GE	325
UD2-13	Thoiry – Saint-Genis-Pouilly	Ville	F	333
UD4-04	Cherpines	Ville	GE	355
UD4-09	Ecoparc du Genevois (St-Julien/ Neydens)	Ville	F	363
UD4-15	Bachet	Ville	GE	375
UD5-05	Annemasse-Dusonchet-Perier	Ville	F	387
UD5-12	Densification autour du BHNS Gare d'Annemasse – Cranves-Sales – Bonne	Axe de développement	F	395
UD5-14	Grands-Esserts	Petite ville	GE	399
UD5-17	Ecoquartier Château Rouge (Annemasse)	Ville	F	407
UD6-05	Reignier-Esery – quartier gare et centre-bourg	Petite ville	F	423
UD7-05	Machilly	Village	F	439
UD7-06	Sciez	Petite ville	F	443
UD7-07	Douvaine	Petite ville	F	447
Mesures As5 – Bs5				
UD1-03	Versoix	Ville	GE	261
UD1-04	Coppet – Commugny	Ville	VD	271
UD1-05	Nyons – Eysins – Prangins	Ville	VD	275
UD1-06	Gland	Ville	VD	279
UD1-07	Rolle – Mont-sur-Rolle	Ville	VD	283
UD2-07	Châtelaine	Ville	GE	315
UD2-08	Vernier – Meyrin – aéroport	Ville	GE	321
UD2-12	Saint-Genis-Pouilly – Porte de France	Ville	F	329
UD2-16	Satigny	Petite ville	GE	337
UD3-01	Bellegarde – centre-ville et gare	Ville	F	341
UD3-02	Bellegarde – Châtillon ZAE	Ville – Pôle d'activités	F	345
UD4-01	Praille-Acacias-Vernets	Ville	GE	349
UD4-07	Saint-Julien-en-Genevois	Ville	F	359
UD4-10	Archparc (Archamps/St-Julien)	Ville	F	367
UD4-13	Bernex	Petite ville	GE	371
UD5-02	Chêne-Bourg – Chêne-Bougeries	Ville	GE	379
UD5-03	Etoile Annemasse-Genève	Ville	F	383
UD5-09	Communaux d'Ambilly	Ville	GE	391
UD5-15	Veyrier – couronne villageoise	Petite ville	GE	403
UD5-19	Carouge Est	Ville	GE	411
UD6-01	Bonneville – centre élargi	Ville	F	415
UD6-04	Marignier	Petite ville	F	419
UD7-01	Thonon-les-Bains – centre et gare	Ville	F	427
UD7-04	Bons-en-Chablais	Petite ville-Pôle d'activités	F	435
Mesures Bs5				
UD7-03	Perrignier	Petite ville	F	431
UD7-10	Veigy-Foncenex	Petite ville	F	451
Mesures C5				
UD1-12	Zones d'activités régionales du district de Nyon	Pôle d'activités	VD	291
UD4-06	Perly-Certoux - Bardonnex	Axe de développement	GE	–
UD5-10	Arve Route Blanche	Agglomération Centrale	F	–
UD6-08	Findrol	Pôle d'activités	F	–
UD7-02	Vongy - site PPDE	Pôle d'activités	F	–

CARTE DES MESURES URBANISATION – HORIZONS A, B, C

CARTE DES MESURES ENVIRONNEMENT – PAYSAGE – HORIZONS A, B, C

- proposé Ae5
- proposé Be5
- proposé C5



N° mesure	Nom de la mesure	Territoire	N° page fiche-mesure
Mesure individuelle Ae5			
EP2-08	Renaturation du site scolaire collège et école de commerce (CEC) André-Chavanne	GE	457
EP4-21a	Renaturation de la Drize dans le secteur Praille-Acacias-Vernets – 1e étape (Parc des sports, Acacias 1 et 2, Route de Saint-Julien)	GE	461
EP4-23	Grande Prairie et Parc des Charottons aux Cherpines	GE	467
EP4-24	Adaptation du Parc des Evaux au changement climatique	GE	469
EP4-27	Renaturation de l'Aire et de ses abords	F	473
EP4-28	Remise à ciel ouvert de l'Aire dans le secteur Praille-Acacias-Vernets – Route des Jeunes	GE	475
EP5-13	Renaturation du cours d'eau de la Géline à Annemasse	F	477
EP7-04	Mesures environnementales en accompagnement de la nouvelle liaison autoroutière A412	F	479
Mesure individuelle Be5			
EP2-09	Aménagement d'un parc agro-urbain dans le nouveau quartier mixte de La Susette au Grand-Saconnex	GE	459
EP4-21b	Renaturation de la Drize dans le secteur Praille-Acacias-Vernets – 2e étape (Grosselin, Grand parc)	GE	465
EP4-25	Aménagements paysagers des abords de l'Aire (Jardins de l'Aire) aux Cherpines	GE	471
Mesure individuelle C5			
EP1-06	Renaturation de l'embouchure de l'Asse et des rives urbaines du lac à Nyon	VD	–
EP4-22	Aménagement du Grand Parc PAV	GE	–
EP4-26	Aménagement d'une transition paysagère en bordure de l'autoroute aux Cherpines	GE	–
EP5-14	Aménagement de mesures d'atténuation d'îlots de chaleur sur le secteur de la Voie verte Rive gauche (Eaux-Vives – Foron)	GE	–

CARTE DES MESURES ENVIRONNEMENT – PAYSAGE – HORIZONS A, B, C

2.4 Phasage des opérations d'aménagement et des capacités d'accueil selon les horizons A et B

Les capacités d'accueil ont été estimées à partir des opérations d'aménagement concernées, incluses dans les mesures.

Un tableau récapitulatif (horizons A et B) par mesure et une analyse par territoires sont proposés ci-après. La cartographie de localisation des mesures urbanisation (chapitre 2.3) permet de situer les opérations d'aménagement prises en compte et leur horizon de réalisation (phasage des opérations d'aménagement selon les horizon PA). Ainsi les opérations prises en compte sont :

- pour l'horizon A5, les opérations à réaliser entre 2025 et 2027 et programmées entre 2028 et 2031 ;
- pour l'horizon B5, les opérations programmées entre 2032 et 2035.

L'information sur le nombre de logements planifiés provient directement des données transmises par les partenaires du Grand Genève, alors que l'information sur le nombre d'emplois est estimée à partir des surfaces brutes de plancher (SBP) d'activités transmises, sur la base d'une hypothèse générale de 1 emploi = 50 m^2. Certaines capacités d'accueil ne sont pas renseignées précisément à ce stade par les partenaires.

Concernant les opérations d'aménagement (et mesures) en horizon C, les données de SBP ne sont disponibles que de façon trop incomplète pour pouvoir proposer une estimation des capacités d'accueil satisfaisante.

	LOGEMENTS				ACTIVITES				EMPLOIS (1 emploi = 50 m^2 SBP)	
Territoire	Nombre logements horizon A5	Nombre logements horizon B5	Total logements	Part dans l'agglomération	SBP activités horizon A5	SBP activités horizon B5	Total SBP activités	Part dans l'agglomération	Nb emplois Horizon A	Nb emplois Horizon B
Partie française du Grand Genève (Genevois français)	16'586	3'802	20'388	36%	914'518	13'700	928'218	27%	18'290	274
Canton de Genève	27'128	6'699	33'827	59%	1'996'382	312'377	2'308'759	68%	39'928	6'248
Partie vaudoise du Grand Genève (district de Nyon)	2'477	675	3'152	5%	128'460	38'356	166'816	5%	2'569	767
Total Grand Genève	**46'191**	**11'176**	**57'367**	**100%**	**3'039'360**	**364'433**	**3'403'793**	**100%**	**60'787**	**7'289**

	Horizon A5				Horizon B5				Total			
Numéro de mesure UD	Nombre logements	SBP logements	Nombre emplois	SBP activités	Nombre logements	SBP logements	Nombre emplois	SBP activités	Nombre logements	SBP logements	Nombre emplois	SBP activités
UD1-03	211	21'540	85	4'236	1'500	161'500	1'325	66'250	1'711	183'040	1'410	70'486
UD1-04	282	28'200	710	35'500	520	35'150	620	31'000	802	63'350	1'330	66'500
UD1-05	1'325	113'043	731	36'560	155	20'066	147	7'356	1'480	133'109	878	43'916
UD1-06	500	48'569	156	7'800	–	–	–	–	500	48'569	156	7'800
UD1-07	370	45'760	32	1'600	–	–	–	–	370	45'760	32	1'600
UD1-09	170	17'000	–	–	–	–	–	–	170	17'000	–	–
UD2-01	–	–	3'110	155'500	–	–	–	–	–	–	3'110	155'500
UD2-03	2'500	250'000	5'400	270'000	–	–	–	–	2'500	250'000	5'400	270'000
UD2-03A	1'550	155'718	593	29'662	–	–	–	–	1'550	155'718	593	29'662
UD2-04	1'877	187'700	–	–	–	–	–	–	1'877	187'700	–	–
UD2-05	1'297	122'430	–	–	–	–	–	–	1'297	122'430	–	–
UD2-07	2'359	229'369	2'112	105'594	–	–	–	–	2'359	229'369	2'112	105'594
UD2-08	400	40'000	3'900	195'000	1'796	213'653	1'262	63'096	2'196	253'653	5'162	258'096
UD2-09	–	–	5'855	292'725	–	–	–	–	–	–	5'855	292'725
UD2-12	700	70'000	60	3'000	–	–	–	–	700	70'000	60	3'000
UD2-13	1'712	171'200	780	39'000	–	–	–	–	1'712	171'200	780	39'000
UD2-16	170	18'130	29	1'430	–	–	–	–	170	18'130	29	1'430
UD3-01	600	44'000	3	150	200	11'000	20	1'000	800	55'000	23	1'150
UD3-02	–	–	574	28'700	–	–	–	–	–	–	574	28'700
UD4-01	10'299	1'034'172	16'188	809'407	1'600	160'000	2'880	144'000	11'899	1'194'172	19'068	953'407
UD4-04	3'689	390'512	2'094	104'710	–	–	–	–	3'689	390'512	2'094	104'710
UD4-07	804	58'000	62	3'120	–	–	–	–	804	58'000	62	3'120
UD4-09	–	–	5'100	255'000	–	–	–	–	–	–	5'100	255'000
UD4-10	–	32'000	2'700	135'000	–	–	–	–	–	32'000	2'700	135'000
UD4-13	1'388	124'700	1'803	90'152	1'053	105'300	369	18'426	2'441	230'000	2'172	108'578
UD4-14	1'760	187'978	307	15'325	400	41'293	252	12'605	2'160	229'271	559	27'930
UD4-15	570	56'913	1'047	52'329	–	–	–	–	570	56'913	1'047	52'329
UD5-02	1'422	136'658	2'164	108'176	350	40'000	160	8'000	1'772	176'658	2'324	116'176
UD5-03	1'974	145'976	1'026	51'324	1'629	162'900	–	–	3'603	308'876	1'026	51'324
UD5-05	538	51'450	–	–	–	–	–	–	538	51'450	–	–
UD5-09	1'984	200'962	396	19'776	–	–	–	–	1'984	200'962	396	19'776
UD5-12	689	66'300	600	30'000	–	–	–	–	689	66'300	600	30'000

	Horizon A5				Horizon B5				Total			
Numéro de mesure UD	**Nombre logements**	**SBP logements**	**Nombre emplois**	**SBP activités**	**Nombre logements**	**SBP logements**	**Nombre emplois**	**SBP activités**	**Nombre logements**	**SBP logements**	**Nombre emplois**	**SBP activités**
UD5-14	911	87'792	137	6'859	–	–	–	–	911	87'792	137	6'859
UD5-15	585	58'395	110	5'501	–	–	–	–	585	58'395	110	5'501
UD5-17	330	33'000	–	–	–	–	–	–	330	33'000	–	–
UD6-01	1'320	120'100	491	24'566	968	96'800	–	–	2'288	216'900	491	24'566
UD6-04	398	27'794	401	20'058	163	11'410	–	–	561	39'204	401	20'058
UD6-05	571	53'775	–	–	–	–	–	–	571	53'775	–	–
UD7-01	–	–	400	20'000	630	45'100	234	11'700	630	45'100	634	31'700
UD7-03	–	–	–	–	–	–	–	–		–	–	–
UD7-04	–	–	–	–	150	10'500	–	–	150	10'500	–	–
UD7-05	367	36'700	–	–	–	–	–	–	367	36'700	–	–
UD7-06	399	35'400	2	100	–	–	–	–	399	35'400	2	100
UD7-07	170	12'750	690	34'500	–	–	–	–	170	12'750	690	34'500
UD7-10	–	–	–	–	62	–	20	1'000	62	–	20	1'000

3 ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE QUALITATIVE DES MESURES

3.1 Objectifs et méthodologie

Depuis le quatrième projet d'agglomération, une évaluation environnementale qualitative est réalisée pour les mesures dans leur insertion territoriale, locale et régionale.

Pour cette cinquième génération, cet outil **d'évaluation environnementale qualitative** a été adapté suite à la Vision territoriale transfrontalière 2050 du Grand Genève qui prend en compte les enjeux liés à la transition écologique tels qu'ils ont notamment été traduits dans la Charte Grand Genève en Transition (voir chapitre 2 et 6 du rapport principal du PA5). Il est aussi organisé et positionné sur la base du Critère d'efficacité n°4 (CE4) *Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources* des directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération.

Cet outil organisé en questionnaire est renseigné sous la forme d'une auto-évaluation par les maîtres d'ouvrage avec un mécanisme de contrôle décrit ci-après. Il tient compte du renforcement des enjeux environnementaux et paysagers dans la nouvelle Vision d'ensemble du PA5 : cohérence avec le projet de territoire, air, bruit, sol, énergie, ressources naturelles, espaces naturels et biodiversité. Les résultats se présentent sous deux formes :

- **Dans la présente annexe :** une qualification environnementale globale de toutes les mesures urbanisation et mobilité d'horizon A et B visant à évaluer les tendances, conformément aux attentes de la Confédération ;

- **En complément, pour chaque fiche mesure :** une figure et une description des principaux effets de la mesure permettant d'en voir rapidement les points forts et les points faibles d'un point de vue environnemental.

Le Grand Genève n'est pas maître d'ouvrage des mesures, mais s'en fait le relai dans le cadre du projet d'agglomération, avec un rôle d'alerte et d'accompagnement auprès des maîtres d'ouvrage pour assurer la qualité des mesures. Ainsi, l'évaluation environnementale qualitative des mesures du projet d'agglomération fait pleinement partie de sa stratégie *EP07 – Mettre en œuvre dès maintenant la Vision en accompagnant les projets*.

Dès le départ, il a été posé que l'outil devait répondre aux principes suivants :

- **Autonomie et engagement :** le questionnaire doit être rempli par les maîtres d'ouvrage de la mesure et non par un bureau externe pour encourager une réflexion sur toutes les questions posées et favoriser la prise de conscience ;

- **Exhaustivité, transversalité et réplicabilité :** les questions doivent être appréhendables par toutes les entités partenaires et maitres d'ouvrage du territoire (commune, canton, parties française, vaudoise, genevoise, etc.) quel que soit le type de projet (mobilité, urbanisation) et son état d'avancement ;

- **Simplicité et rapidité :** les réponses sont souvent basées sur des éléments plus qualitatifs que quantitatifs, car certaines données chiffrées ne sont pas disponibles à ce stade précoce de la planification. Les maitres d'ouvrage peuvent indiquer les données quantitatives si elles existent ;

- **Responsabilité et confiance :** le questionnaire étant basé sur des questions simples et sur des faits, il est rempli par le maitre d'ouvrage. Tous les questionnaires ont été revus et vérifiés par le Grand Genève pour l'établissement de la partie «Effet sur l'environnement» des fiches mesures. Enfin, une commission spécifique composée d'experts franco-valdo-genevois en matière d'environnement s'est réunie pour examiner et analyser les différents résultats.

Cette évaluation environnementale qualitative ne se substitue pas aux différentes études d'impact sur l'environnement réalisées ou à réaliser pour chaque mesure.

L'outil est conçu sous la forme d'un questionnaire d'évaluation qualitative dans un fichier Excel et porte sur les thématiques suivantes :

1. Cohérence avec le périmètre et avec les bases légales environnementales

2. Critère d'efficacité 4.1 : Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ainsi que des nuisances sonores

3. Critère d'efficacité 4.2 : Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels

4. Données chiffrées si existantes

5. Résultats globaux

Une échelle d'évaluation qualitative a été définie de manière à obtenir une vision générale de l'état de situation, pour chaque critère et pour chaque mesure :

- **Contribution favorable :** La mesure améliore le critère évalué (ex : sol plus perméable, meilleure gestion des eaux de ruissellement, etc.). (Ce type de contribution donne un point).

- **Neutre :** La mesure ne modifie pas l'état actuel. (L'absence de contribution donne zéro point).

- **Contribution défavorable :** La mesure détériore le critère évalué (ex : abattage d'arbres, imperméabilisation d'un sol naturel, etc.). (Une contribution défavorable donne un point négatif).

- **Non concerné :** La mesure n'est pas concernée par cette thématique. (L'absence de contribution donne zéro point).

Chaque critère (CE4.1 et CE4.2) peut donner un maximum de 6 points et un minimum de – 6 points. La note moyenne pour l'ensemble des mesures est indiquée sur les graphiques dans les chapitres suivants.

Le catalogue des questions ainsi que toutes les évaluations remplies sont tenus à disposition de la Confédération et de toutes les entités intéressées.

3.2 Résultats

Les résultats globaux de l'évaluation sont présentés ci-après sous la forme de graphiques consolidés pour les mesures éligibles de mobilité (horizon A et B, y compris paquets de mesures) et d'urbanisation (horizon A et B). Le nombre important de mesures permet d'obtenir **une tendance générale** sur l'ensemble. Les mesures environnement-paysage n'ont pas donné lieu à une analyse globale car leur nombre est restreint et la description est intégrée dans les fiches mesures (volet *opportunité, utilité et effets sur l'environnement*). De plus, ces mesures ont par définition vocation à améliorer la qualité environnementale des projets qu'elles accompagnent (renaturation, végétalisation, désimperméabilisation, etc.).

Des résultats détaillés sont également explicités sur les différents sous-critères du CE4. Dans ce rapport, seules les **tendances à l'état d'étude actuel des projets (fin 2024) sont présentées.**

COHÉRENCE ET QUESTIONS GÉNÉRALES

La partie «cohérence et questions générales» du questionnaire permet d'identifier en premier lieu le niveau d'étude / d'analyse des mesures concernant les thématiques environnementales.

Un des premiers constats montre qu'environ 75% des mesures d'urbanisation ont fait l'objet d'une analyse sur l'environnement, seule la moitié des mesures mobilité a fait l'objet d'analyses environnementales. Ceci découle probablement de la conception des bases légales qui n'ont pas les mêmes exigences en matière d'études de l'impact sur l'environnement selon le type d'ouvrage. Par ailleurs, à ce stade des études, certaines mesures sont soumises à une étude/analyse des impacts, qui n'a pas encore été réalisée (environ une dizaine pour mobilité et cinq pour les mesures urbanisation).

Les mesures 35-26 A5 et 35-26 Ae5 concernant le Pont de Lancy vont impliquer une dérogation à la Loi sur les eaux et à la Loi sur les forêts.

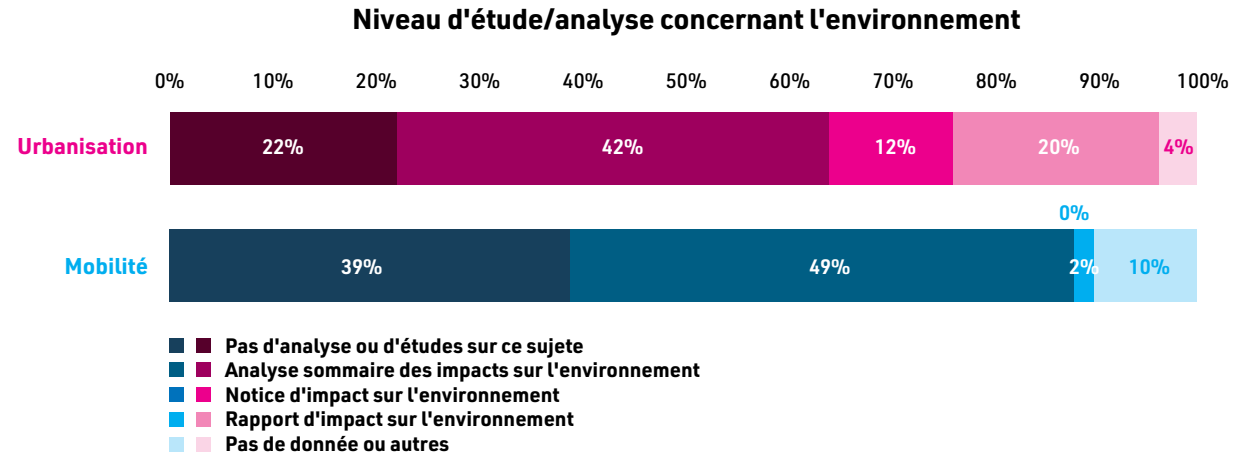
Globalement, davantage de mesures de mobilité ont donné lieu une évaluation pour le PA5 par rapport au PA4. En effet, lors du PA4, 57 % des mesures n'avait pas fait d'analyse sur ce sujet, alors que pour le PA5, ce pourcentage baisse à 39%. Pour les mesures d'urbanisation, le pourcentage reste identique entre les deux générations de PA.

Une seconde partie a permis d'identifier les améliorations faites dans le PA5 pour les mesures inscrites au PA4.

La quasi-totalité des mesures d'urbanisation figurait déjà dans le PA4 et sont reconduites dans le PA5. La grande majorité des mesures d'urbanisation a décrit des améliorations sur la prise en compte de la pleine terre (ex : mesure n°UD01-03 Versoix), la préservation maximale de l'arborisation, le renforcement de l'évaluation sous l'angle environnemental via le référentiel genevois Quartiers en transition (ex : UD2-03a, pour le Canton de Genève), la réduction des parkings (ex : UD3-02 Bellegarde-Châtillon), les études énergétiques ou les actions d'améliorations en faveur de la biodiversité (ex : UD5-12 Annemasse-Cranves-Sales -Bonne).

Pour les mesures de mobilité, les maîtres d'ouvrage avaient déjà rempli un questionnaire lors

FIGURE 1
Répartition des mesures selon leur niveau d'étude/ d'analyse concernant l'environnement



du PA4 pour 12 mesures (il s'agit des mesures d'horizon B4 devenues A5 ou B5). Voici quelques exemples d'amélioration : une démarche d'accompagnement environnemental pour la deuxième étape du réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Cornavin (30-45B5), une étude complémentaire dans une perspective d'économie d'énergie et de ressources pour la mesure de première étape de réaménagement multimodal de la rue Jacques-Gros-selin et du boulevard des Promenades (30-62A5) ou encore la prise en compte des valeurs environnementales lors de la mise à jour de l'étude trafic pour la mesure de réaménagement multimodal de la route de Peney (33-31B5).

Ces améliorations montrent aussi l'importance de refaire un questionnaire pour le PA5, la majorité des mesures étant nouvelles. Les détails sont décrits dans les fiches mesures correspondantes.

CE 4.1 RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES ET DE GAZ À EFFET DE SERRE AINSI QUE DES NUISANCES SONORES

Pour le CE 4.1, la réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ainsi que les nuisances sonores ont pu être évaluées grâce à six aspects selon l'échelle d'évaluation qualitative (favorable, stable, défavorable, non concerné) :

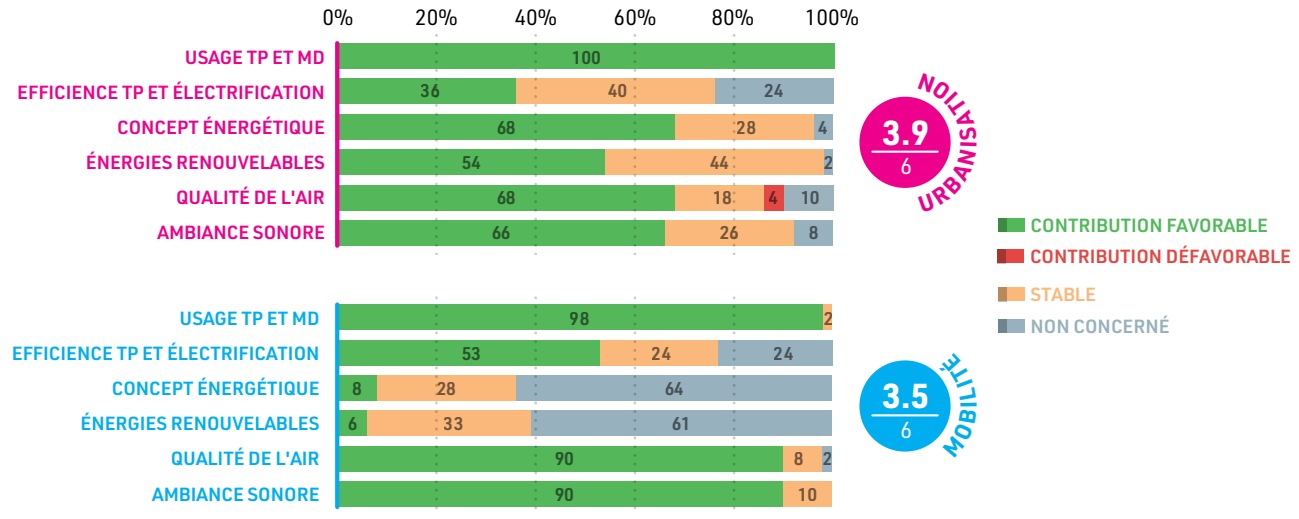
1. Renforcer l'usage des transports publics et de la mobilité douce (réduire les TIM et renforcer le transfert modal et/ou améliorer l'accessibilité à de nouveaux quartiers en TP et MD) ;
2. Améliorer l'efficience des moyens de transport, notamment en terme d'électrification du parc ;
3. Déployer et/ou rénover et/ou construire selon un concept énergétique performant ;
4. Renforcer la production et la consommation des énergies renouvelables locales ;
5. Améliorer la qualité de l'air ;
6. Améliorer l'ambiance sonore.

Ce critère est relié aux objectifs 1 et 6 de la Charte Grand Genève en transition (Rapport principal, chapitre 2.3)

- Atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 en divisant au moins par 10 l'ensemble de nos émissions ;
- Réduire de 60% nos émissions de GES directes et indirectes d'ici à 2030 par rapport à 1990 ;
- Préserver la santé des habitants du Grand Genève, en visant le respect des recommandations de l'OMS (air) ;
- Assurer des ambiances sonores de qualité dans les secteurs les plus exposés (réduction des nuisances en volume mais aussi amélioration de la qualité sonore).

La moyenne des notes pour le critère *CE 4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ainsi que des nuisances sonores* et que l'effet sur ce critère sont illustrés sur le graphique suivant :

FIGURE 2
***Contribution des mesures selon le critère* 4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ainsi que des nuisances sonores et moyenne des notes**



Pour la partie urbanisation, la rénovation technique et énergétique du tissu bâti ainsi que la construction de nouveaux bâtiments avec les nouvelles normes (neutres en émission de gaz à effets de serre) et la requalification des espaces publics permettent de réduire les nuisances atmosphériques et sonores liées à la phase d'exploitation des bâtiments.

Pour la mobilité, la majorité des mesures a pour objectif principal d'améliorer le maillage du réseau cyclable, l'attractivité des transports publics, l'apaisement du transport individuel motorisé et la multimodalité, en facilitant le transfert modal vers des modes de transport plus écologiques. En créant des infrastructures dédiées au vélo et aux transports en commun qui visent notamment à réduire le nombre de véhicules individuels, on peut s'attendre à une baisse des émissions de polluants atmosphériques et des nuisances sonores. De plus, avec la nouvelle vision d'ensemble, une baisse des TIM est visée par les principes de ville des courtes distances, d'activités au bon endroit et par l'évolution des modes de vie. Les questions énergétiques ne sont pas concernées hormis pour l'électrification du réseau de transport public qui devrait jouer un rôle important dans la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Toutefois, l'artificialisation des certains espaces (densification et extensions de la tache urbaine) et la création de nouvelles infrastructures impliqueront des déstockages de carbone notamment par les grandes quantités de béton utilisées (sources d'émissions très importantes).

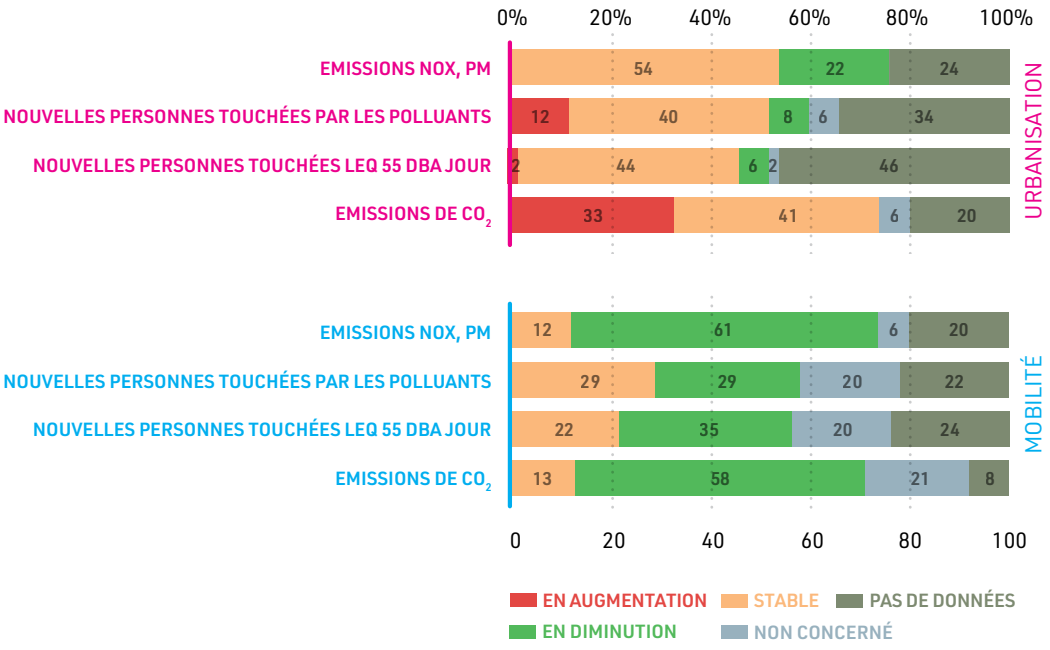
Concernant l'ambiance sonore, à l'échelle du Grand Genève, les principales sources de bruit sont le réseau routier, le réseau ferroviaire, l'aéroport, le voisinage et les chantiers. Le renforcement des modes de mobilité douce (marche, vélo), le report de mobilité des véhicules individuels, les baisses de vitesse, le développement de l'offre en transport public associée à l'électrification du parc de véhicules, l'éloignement de l'axe de la chaussée par rapport aux habitations participent globalement à l'amélioration de l'ambiance sonore. L'augmentation de la cadence du trafic ferroviaire a toutefois des incidences potentiellement négatives sur les émissions sonores pour les riverains des voies ferrées.

Malgré le manque de données chiffrées, celles-ci ont pu être évaluées sur la tendance, corroborant ainsi les résultats précédents.

La quantification précise des émissions sonores et en polluants atmosphériques est difficilement envisageable à ce stade des études. 35 % des mesures de mobilité annoncent une diminution.

Pour la pollution atmosphérique, la qualité de l'air mesurée en 2022 à Genève s'inscrit dans une tendance favorable en continuité des résultats des années précédentes bien que les exigences de l'Ordonnance sur la protection de l'air ne soient actuellement pas respectées pour les particules fines et l'ozone. L'évaluation des indicateurs suppose que cette tendance va continuer avec des émissions de NOx et de CO_2 en diminution pour environ 60% des mesures de mobilité.

FIGURE 3
Répartition des impacts environnementaux des mesures sur les indicateurs chiffrés



CE 4.2 RÉDUCTION DE L'UTILISATION DES RESSOURCES ET VALORISATION DES ESPACES VERTS ET NATURELS

Pour le CE 4.2, la réduction de l'utilisation des ressources et la valorisation des espaces verts et naturels ont pu être évaluées grâce à six aspects selon l'échelle d'évaluation qualitative (favorable, stable, défavorable, non concerné) :

1. Adapter les zones urbaines au changement climatique ;
2. Favoriser un cycle naturel et une utilisation parcimonieuse de l'eau et/ou améliorer la qualité de l'eau ;
3. Améliorer la qualité des sols et sous-sols et les préserver de l'artificialisation ;
4. Favoriser la sobriété matérielle et le recyclage (améliorer ou optimiser le réemploi et la recyclabilité des matières exemptes de substances dangereuses – principe de circularité) ;
5. Préserver et/ou renforcer la biodiversité (protéger, réhabiliter et/ou augmenter l'infrastructure écologique) ;
6. Améliorer l'accessibilité aux espaces naturels et de détente et prise en compte du paysage.

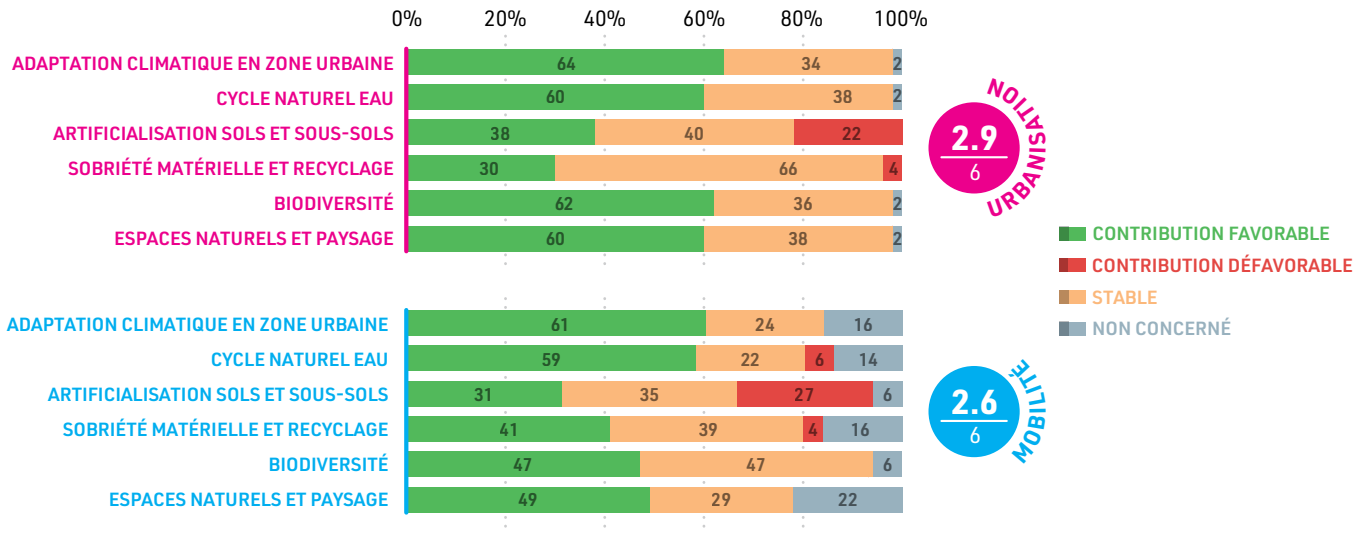
Ce critère est relié aux objectifs 2, 3, 4 et 5 de la Charte de la transition écologique du Grand Genève :

- Réduire d'un facteur 5 l'empreinte matière (ou empreinte matérielle) ;
- Zéro perte nette d'habitats naturels à l'échelle du Grand Genève ;
- Accroître le taux de couverture par la canopée, en milieu urbain, de 5 points ;
- Tendre vers l'objectif de bon état (écologique, physique et chimique) de 100 % des masses d'eau ;
- Viser l'objectif de zéro artificialisation/ consommation nette de sol naturel à l'échelle de l'agglomération à l'horizon 2050.

La moyenne des notes pour le critère *CE 4.2 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation* des espaces verts et naturels et l'effet sur ce critère sont illustrés sur sur la figure 4.

Au regard des évolutions climatiques, deux enjeux majeurs d'adaptation sont particulièrement prégnants au sein des espaces urbains du Grand Genève : la gestion des ilots de chaleur et la gestion des épisodes de crues. La densité des constructions et des infrastructures, le haut degré d'imperméabilisation des sols et l'aération restreinte créent des ilots de chaleur. Ce phénomène engendrant une hausse des températures est contraignant pour les personnes les plus vulnérables avec des risques accrus

FIGURE 4
Contribution des mesures selon le critère 4.2 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels et moyenne des notes



de décès prématurés. Plus de 60% des mesures de mobilité et d'urbanisation se disent favorable à l'adaptation climatique en prévoyant des plantations d'arbres (exemple : fosse de Stockholm) ou par une gestion des eaux pluviales plus proche du cycle naturel (gestion à ciel ouvert).

Pour le sol et sous-sol, les mesures réalisées sur des terrains non bâtis ou agricoles induisent forcément des impacts négatifs sur ce critère (environ 25% des mesures). Environ 30% des mesures prévoient de désimperméabiliser une partie des sols, notamment les anciennes places de parking, de réaffecter une partie des voiries à la végétation ou encore d'utiliser des matériaux perméables pour les nouveaux espaces publics.

Environ 50% des mesures de mobilité prévoient des accès sécurisés ou un itinéraire alternatif pour l'accès aux espaces naturels, aux parcs, aux plages ou encore au Jura par exemple. Un point important est l'accessibilité des infrastructures qui est en augmentation (accessibilité universelle prise en compte).

L'emprise sur les surfaces imperméables et les SDA sont en augmentation. En effet, il s'agit de mesures d'infrastructures et d'aménagement en extension de la tache urbaine qui contribueront à l'artificialisation de nouvelles surfaces. Toutefois, la désimperméabilisation d'espaces dans le milieu bâti commence à augmenter.

À ce jour, toutes les mesures n'ont pas encore les données d'emprise sur les sols agricoles. Une quinzaine de mesures de mobilité empiète sur la zone agricole ou SDA, représentant environ 5.5 ha de SDA côté suisse et environ 5.8 ha de surfaces agricoles côté français. Une vingtaine de mesures de mobilité prévoit des actions de compensations comme la plantation d'arbres, du reboisement et des aménagements en faveur de la biodiversité.

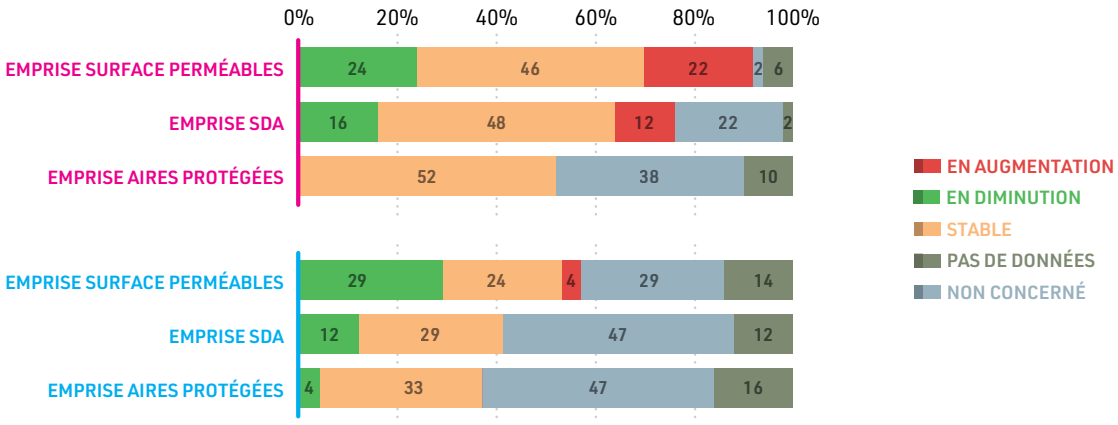
Plus de 25 mesures d'urbanisation empiètent sur la zone agricole ou SDA, représentant environ 140 ha de SDA côté suisse et environ 180 ha de surfaces à usage agricole côté français (surfaces déjà affectées en zone d'urbanisation). Environ 25 mesures d'urbanisation prévoient des actions de compensation comme la plantation d'arbres, du reboisement, des compensations pour les zones agricoles et des aménagements en faveur de la biodiversité.

Cependant le sol est une ressource non renouvelable. Dès lors, s'il est possible de retirer les revêtements d'asphalte ou de béton et de revégétaliser les sols ainsi libérés pour permettre d'atteindre les objectifs de zéro artificialisation nette et de zéro imperméabilisation nette, leur réhabilitation en tant que sols pleinement fonctionnels est, en revanche, pratiquement impossible. Il est donc essentiel que la protection des sols se place au cœur des pesées d'intérêts en évitant au maximum l'artificialisation de sols fonctionnels.

C'est pourquoi, dans le cadre des grands projets d'aménagement, il a lieu de minimiser l'emprise au sol des constructions, et dans le cadre des projets d'infrastructures de transport, de privilégier les variantes minimisant l'artificialisation et l'imperméabilisation de sols fonctionnels.

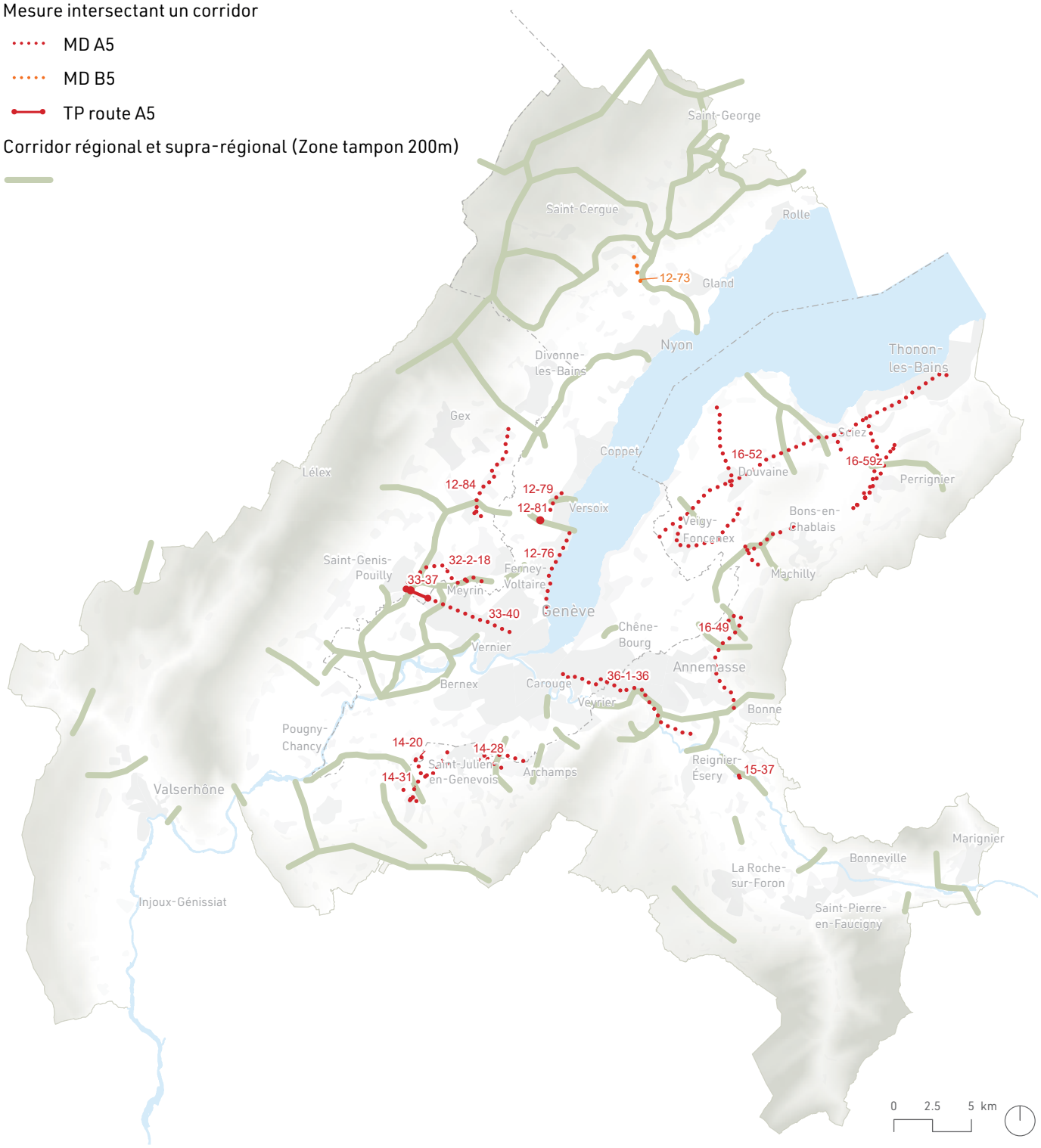
Malgré le manque de données chiffrées celles-ci ont pu être évaluées sur la tendance, corroborant ainsi les résultats précédents sur l'emprise des projets comme illustre la figure 5.

FIGURE 5
Répartition des impacts environnementaux des mesures sur les indicateurs chiffrés

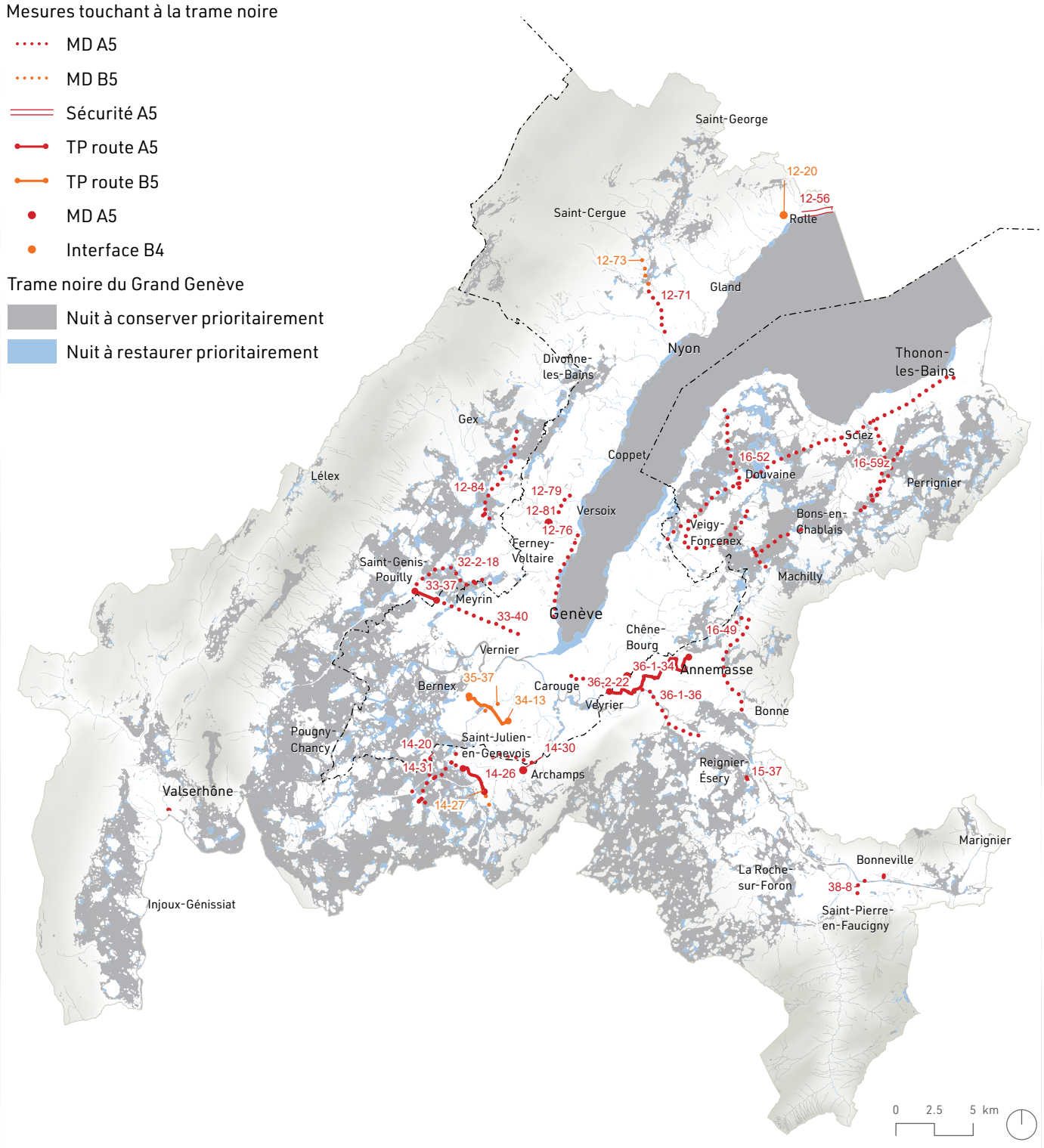


Quant à la question de biodiversité, cet indicateur a vraisemblablement été évalué de manière trop positive, à minima pour les projets se construisant sur des terrains non bâtis ou zones agricoles. Par ailleurs, certaines données environnementales et paysagères restent encore à quantifier, ce qui limite l'évaluation précise de l'impact. Un contrôle systématique a été réalisé pour les mesures touchant les corridors biologiques ou encore la trame noire afin de sensibiliser les porteurs de projet à ces enjeux. Les deux cartes suivantes illustrent ces mesures.

Mesures intersectant un corridor biologique régional et supra-régional



Mesures intersectant une zone «Nuit à conserver et/ ou à restaurer prioritairement»



Au regard de l'importance des projets (construction neuve/rénovation du parc bâti, infrastructures de transports, renaturation, etc.) prévus, la quantité de ressources minérales et biologiques pour répondre aux besoins de la société ne semble pas près de diminuer à l'horizon du PA5. En revanche, environ 30% des mesures prévoient l'utilisation de matériaux recyclés ou l'inscription dans les soumissions de cet aspect

Le Grand Genève et ses partenaires mènent depuis plus de huit ans des actions en faveur de la trame noire. Le questionnaire invitait les maitres d'ouvrage à vérifier si leur mesure passait dans une zone «nuit à restaurer ou à conserver prioritairement». Environ 30% des projets prévoient soit des candélabres adaptés soit une diminution de l'éclairage.

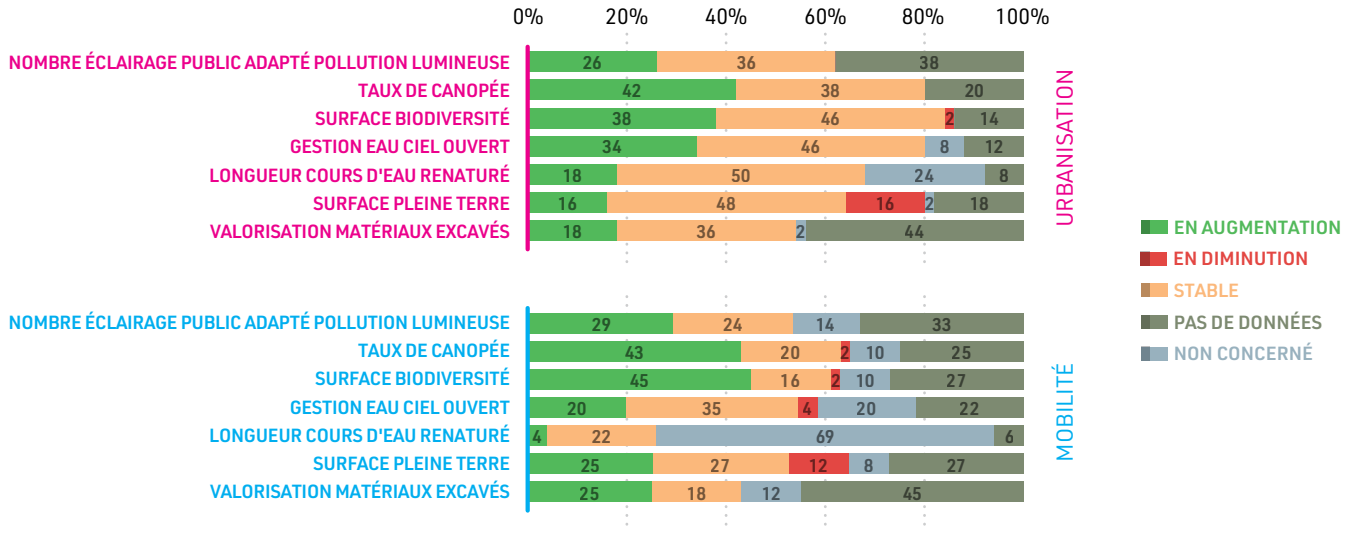
Le taux de canopée est le rapport entre la superficie occupée par la couronne des arbres et celle de la surface de référence. Plus de 40% des mesures prévoit une augmentation de ce taux, augmentant par la même occasion la biodiversité.

En fonction de leur état d'avancement, les mesures doivent continuer à s'adapter afin d'appliquer les principes de non-constructibilité des abords des cours d'eau, de remise à ciel ouvert des cours d'eau enterrés, de la ville-éponge et de l'intégration de la pleine terre. Pour les projets d'infrastructures de transports, il a lieu de garantir la continuité hydraulique et écologique des cours d'eau intersectés.

Enfin, comme vu dans les indicateurs globaux, la valorisation de matériaux excavés est en augmentation pour environ 25% des mesures.

Malgré le manque de données chiffrées sur les questions de trame noire, canopée, biodiversité eaux, pleine terre et matériaux, celles-ci ont pu être évaluées sur la tendance, corroborant ainsi les résultats illustrés sur la figure 6.

FIGURE 6
Répartition des impacts environnementaux des mesures sur les indicateurs chiffrés



3.3 Conclusion, limites et perspectives

Le présent exercice d'évaluation environnementale qualitative par mesure est réalisé pour la deuxième fois (PA4 et PA5). Il permet une sensibilisation des maitres d'ouvrages, une amélioration des mesures et une vison globale de la prise en compte des enjeux environnementaux dans le cadre du projet d'agglomération, en lien avec la Charte du Grand Genève en transition.

Néanmoins, cette évaluation environnementale qualitative a été adaptée au projet d'agglomération et doit composer avec plusieurs limites :

- Le questionnaire étant rempli par les maitres d'ouvrages et de façon qualitative engendre forcément des biais et des résultats hétérogènes rendant complexes l'analyse. Ceci est d'autant plus vrai pour les mesures pour lesquelles aucune étude environnementale n'a été réalisée.

- La constitution de données homogènes et chiffrées pour la vérification est lacunaire notamment dû au stade d'avancement des projets lors de la rédaction du rapport ou au fait que l'information n'est pas demandée dans les projets (ex : émissions indirectes générées par l'importation de matériaux).

Il faut donc considérer ces analyses comme une tendance générale. Les fiches mesures précisent les actions de chaque mesure en terme environnemental.

Par ailleurs, toutes les stratégies du PA5 visent une amélioration du critère d'efficacité (CE4) *Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources*. Cette évaluation est donc une première étape. Elle sera poursuivie et approfondie dans les phases ultérieures en lien avec la stratégie *EP07 – Mettre en œuvre dès maintenant la Vision en accompagnant les projets*, ainsi qu'avec les futures directives des projets d'agglomération qui devraient offrir la possibilité de cofinancement des éléments verts et bleus.

Un des facteurs de réussite implique que tous les acteurs du territoire aient une compréhension commune du problème et soient conscients que les solutions doivent reposer sur une démarche active, participative et exploratoire, remettant en question les cadres d'interventions préétablis, dans un monde aux ressources limitées. Les mesures doivent avoir une contribution positive sur l'environnement dès leur planification et ne doivent pas uniquement minimiser les impacts. La notion de sobriété doit aussi être intégrée au maximum. La nouvelle vision d'ensemble propose un nouveau récit en positionnant le «socle du vivant», soit la biodiversité, les services écosystémiques, les ressources naturelles et leurs processus écologiques comme une condition-cadre structurante, au cœur du développement territorial.

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

4.1 MESURES DE TRANSPORT DES PLANIFICATIONS NATIONALES ET SUPRARÉGIONALES



Passage du Léman Express, secteur Chablais (France)

© AdobeStock

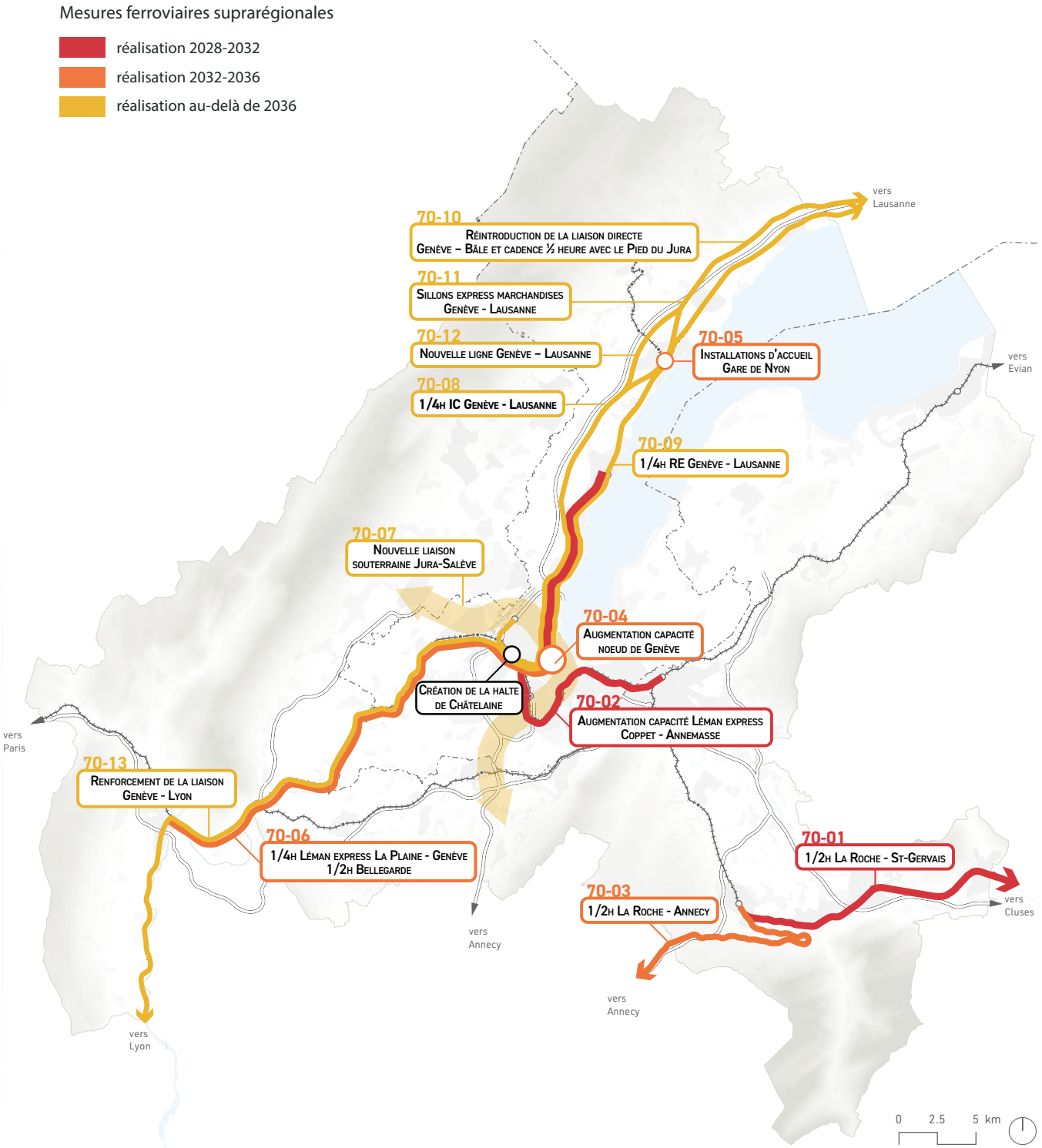
70-00 Mesures des planifications nationales et suprarégionales



Planifications ferroviaires

PORTEURS DE PROJET
Suisse
Confédération (OFT) et CFF
France
Région Auvergne-Rhône-Alpes et État français

PLAN DE LOCALISATION



70-00	Mesures des planifications nationales et suprarégionales	Ferroviaires

Les mesures des planifications nationales et suprarégionales de nature ferroviaires sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Pour la partie suisse, il s'agit non seulement d'aménagements issus de l'arrêté fédéral du 1er janvier 2020 sur l'étape d'aménagement 2035 (EA 2035) du programme de développement stratégique (PRODES) de l'infrastructure ferroviaire, mais également d'intentions issues de la Stratégie cantonale ferroviaire vaudoise «Vision 2050» et de la Vision stratégique cantonale genevoise «Rail 2025-2050» publiées en 2024. Le projet d'offre EA 2035 est une première réponse aux besoins de déplacements sur l'arc lémanique, et entre celui-ci et le reste de la Suisse. Compte tenu des défis techniques et financiers auxquels sont confrontés la planification ferroviaire, l'analyse Transport '45 dans le cadre d'un mandat confié à l'EPFZ par la Confédération devrait permettre de clarifier les prochaines étapes.

Pour la partie française, une partie concerne la Vallée de l'Arve dont les niveaux de pollution de l'air sont parmi les plus élevés de l'agglomération transfrontalière, afin d'introduire par étapes des trains supplémentaires sous forme de «navettes» entre la Roche-sur-Foron et St-Gervais d'un côté, et Annecy de l'autre, répondant ainsi à la demande de déplacements croissante. La modernisation de ces tronçons permet de fiabiliser la desserte ferroviaire afin de garantir la tenue des horaires.

Au niveau transfrontalier, après le succès du Léman Express dont la fréquentation a rapidement dépassé les prévisions, il s'agit d'améliorer les capacités de l'existant tout en travaillant à de nouvelles dessertes. Dans cette optique, la nouvelle liaison souterraine Jura-Salève apporte une réponse concrète (voir fiche-mesure C5 30-82) sur laquelle un premier positionnement de la Confédération serait bienvenu dans le cadre de l'évaluation du PA5.

No	Mesure suprarégionale	Territoire	Horizon de mise en service	Description et effets
70-01	Modernisation de l'infrastructure ferroviaire dans la vallée de l'Arve – mise à la ½ heure entre la Roche-sur-Foron et Saint- Gervais-les-Bains – Le Fayet	France	2030 (au lieu de 2026)	Fréquence à la ½ heure en heures de pointe entre le nœud ferroviaire de La Roche-sur-Foron et le terminus à Saint-Gervais-les-Bains-Le-Fayet , grâce à la mise en service de navettes TER en renfort de la ligne Léman Express L3.
70-02	Augmentation de capacité du Léman Express entre Coppet et Annemasse (voire au-delà)	Transfrontalier	2031 (EA 2035)	Permet de renforcer la capacité au cœur du réseau Léman Express pour absorber la demande en attendant des augmentations d'offre à plus long terme sur les autres branches du réseau vers La Roche-sur-Foron, Thonon-les-Bains).
70-03	Modernisation de l'infrastructure ferroviaire sur le couloir d'Annecy – mise à la ½ heure entre la Roche-sur-Foron et Annecy	France	Après 2035 (au lieu de 2030)	Fréquence à la ½ heure en heures de pointe entre le nœud ferroviaire de La Roche-sur-Foron et le terminus de la ligne à Annecy. Elle permettra de remplacer avec des trains certaines courses de la ligne Léman Express L2 qui sont aujourd'hui effectuées par des cars faute de capacité ferroviaire.
70-04	Augmentation de capacité du nœud de Genève – Cornavin (extension souterraine de la gare)	Suisse	2038 (au lieu de 2031) (EA 2025)	Extension souterraine permettant d'ajouter 2 voies pour les trains grandes lignes. Ayant pris du retard au calendrier annoncé au PA4, cela impacte directement les mesures prévues par étapes dans le secteur (A4 30-29 ; A4 30-58 ; B5 30-45 ; C5 30-64).
70-05	Amélioration des installations d'accueil de la gare de Nyon (augmentation, élargissement et prolongement de quais, nouveau passage inférieur y compris rampes d'accès)	Suisse	2038 (EA 2035)	Améliore la fonctionnalité et la sécurité de la gare pour accompagner l'augmentation du nombre de voyageurs. La modification substantielle du projet et le retard engendré a conduit à un abandon de mesure et leur réinscription au PA5 (B5 31-44, B5 31-45, B5 31-46).
70-06	Mise au ¼ d'heure du Léman Express sur la ligne Genève – La Plaine, à la ½ heure jusqu'à Bellegarde, et prolongement de l'offre au-delà de Bellegarde	Transfrontalier	2038 (EA 2035)	Pourra être déployée grâce à l'extension souterraine de la gare de Genève-Cornavin (70-04) et prévoit la reconfiguration complète de la gare de la Plaine. De plus une nouvelle halte à Châtelaine est prévue sur ce tronçon pour s'intégrer avec l'interface multimodale déjà planifiée (6621.3.024 / 13-20 - Ae3).

70-00	Mesures des planifications nationales et suprarégionales	Ferroviaires

No	Mesure suprarégionale	Territoire	Horizon de mise en service	Description et effets
70-07	Nouvelle liaison souterraine Jura-Salève	Transfrontalier	2041 (étape 1) 2045 (étape 2)	Nouvelle offre structurante transfrontalière par un transport à grande capacité et haute fréquence visant à assurer une desserte capillaire (voir détails dans la fiche-mesure C5 30-82).
70-08	Mise au ¼ d'heure des Intercity sur la ligne Genève – Lausanne	Suisse	2043 (EA 2035)	Dépendante de l'extension de capacité de la gare de Genève Cornavin (voir 70-04 plus haut). Concernant la gare de Genève Aéroport, la construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport permet d'accompagner cette évolution de l'offre ferroviaire (A5 32-2-24).
70-09	Mise au ¼ d'heure des RegioExpress Genève – Lausanne (première étape éventuelle jusqu'à Nyon en 2038) avec desserte de Genève – Aéroport	Suisse	2043 (EA 2035)	Dépendante d'une part de l'amélioration de la gare de Nyon (70-05) pour la première étape, et de l'extension souterraine de Cornavin (70-04) ainsi que de la nouvelle ligne Genève-Lausanne (70-12) pour la suite.
70-10	Réintroduction de la liaison directe Genève – Bâle et cadence ½ heure avec le Pied du Jura	Suisse	2043 (EA 2035)	Dépendante de l'extension souterraine de Cornavin (70-04) ainsi que de la nouvelle ligne Genève-Lausanne (70-12).
70-11	Aménagement de sillons express pour le trafic marchandises sur la ligne Genève – Lausanne	Suisse	2043 (EA 2035)	En lien avec la stratégie sectorielle M06 «Développer un réseau de distribution logistique optimisé et décarboné» du PA5.
70-12	Nouvelle ligne Genève – Lausanne	Suisse	2043: tunnel Morges-Perroy (EA 2035) Au-delà de 2043 pour le reste de la ligne	Permet d'améliorer la résilience en cas d'interruption du trafic sur la ligne existante, et de développer les différents niveaux d'offre dans l'arc lémanique et avec le reste de la Suisse (IC, IR, RE) ainsi que le Léman Express.
70-13	Renforcement de la liaison Genève - Lyon	Transfrontalier	À définir	Amélioration de la fréquence, de la ponctualité et modernisation du matériel roulant, puis dans un deuxième temps amélioration de l'infrastructure pour l'attractivité globale de la ligne (connexions avec l'agglomération lyonnaise et vers le sud et l'ouest de l'Europe).

INTERFACE AVEC LES RÉSEAUX DE TRANSPORT DE L'AGGLOMÉRATION

L'accroissement de la population et des emplois dans le Grand Genève, doublée d'objectifs ambitieux en matière de report modal en application de la nouvelle vision d'ensemble (voir chapitre concernant les indicateurs MOCA dans le rapport principal), va entraîner une augmentation significative de la fréquentation des transports publics sur l'ensemble des réseaux, notamment sur le réseau ferroviaire, colonne vertébrale transfrontalière du Grand Genève.

Combinés avec le développement des axes TP structurants (trams et BHNS) qui permettent de requalifier des axes urbains, les développements ferroviaires offrent des alternatives efficaces au TIM et favorisent ainsi une gestion plus volontariste du trafic, particulièrement dans le centre de l'agglomération. L'offre ferroviaire constitue également un élément fort pour structurer la densification vers l'intérieur et la multipolarité afin de réduire le recours au TIM et appuyer ainsi la concrétisation d'une agglomération des «courtes distances» selon les stratégies sectorielles urbanisation du PA5.

Pour l'agglomération dans son ensemble, le succès du Léman Express est un socle important qu'il faut continuer de développer afin de réaliser l'ambition de la nouvelle vision d'ensemble. Cela induit notamment des besoins d'accompagnement

70-00	Mesures des planifications nationales et suprarégionales	Ferroviaires

en termes de rabattement TIM-TP-MD vers les interfaces multimodales et de réaménagement fonctionnel et qualitatif de ces dernières afin de maximiser le potentiel de report modal en faveur des modes alternatifs au TIM. Dans cette optique, l'augmentation de capacité du nœud de Cornavin, à saturation avec la mise en service du Léman Express, constituera un jalon crucial permettant de nouvelles dessertes, tant au niveau suprarégional que régional. L'étape d'aménagement 2035 du PRODES de l'infrastructure ferroviaire améliorera sensiblement l'offre mais reste toutefois insuffisante au regard des besoins. C'est pourquoi la stratégie M01 «Préparer les futurs développements ferroviaires et accélérer leur mise en œuvre» du PA5 appelle à la réalisation rapide d'une nouvelle desserte capillaire transfrontalière (voir fiche-mesure C5 30-82).

Pour le PA5, plusieurs mesures individuelles accompagnent des mesures ferroviaires suprarégionales. La mesure A5 32-2-24 «Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport», l'une des mesures-phares du PA5, située sur la gare CFF de Genève Aéroport, permet de préparer l'augmentation du flux de passagers arrivant en TP non seulement au terminal mais également pour desservir tout le site d'activités de la façade aéroportuaire. À échéance un peu plus lointaine, la mesure B5 30-45 «Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2 – secteur Montbrillant)» devra attendre la fin des travaux de gros œuvre de la future gare souterraine de Cornavin pour pouvoir aménager les espaces publics en surface. Dans le district de Nyon, les mesures accompagnant l'amélioration de la gare de Nyon ont dû être replanifiées en horizon B du PA5 en raison de leur dépendance au planning des CFF, alors que la mesure B5 12-20 «Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Rolle et requalification des espaces publics au Sud de la gare (2ème phase)» accompagne la densification du secteur. Enfin, plusieurs mesures en horizon C5 préfigurent déjà la suite.

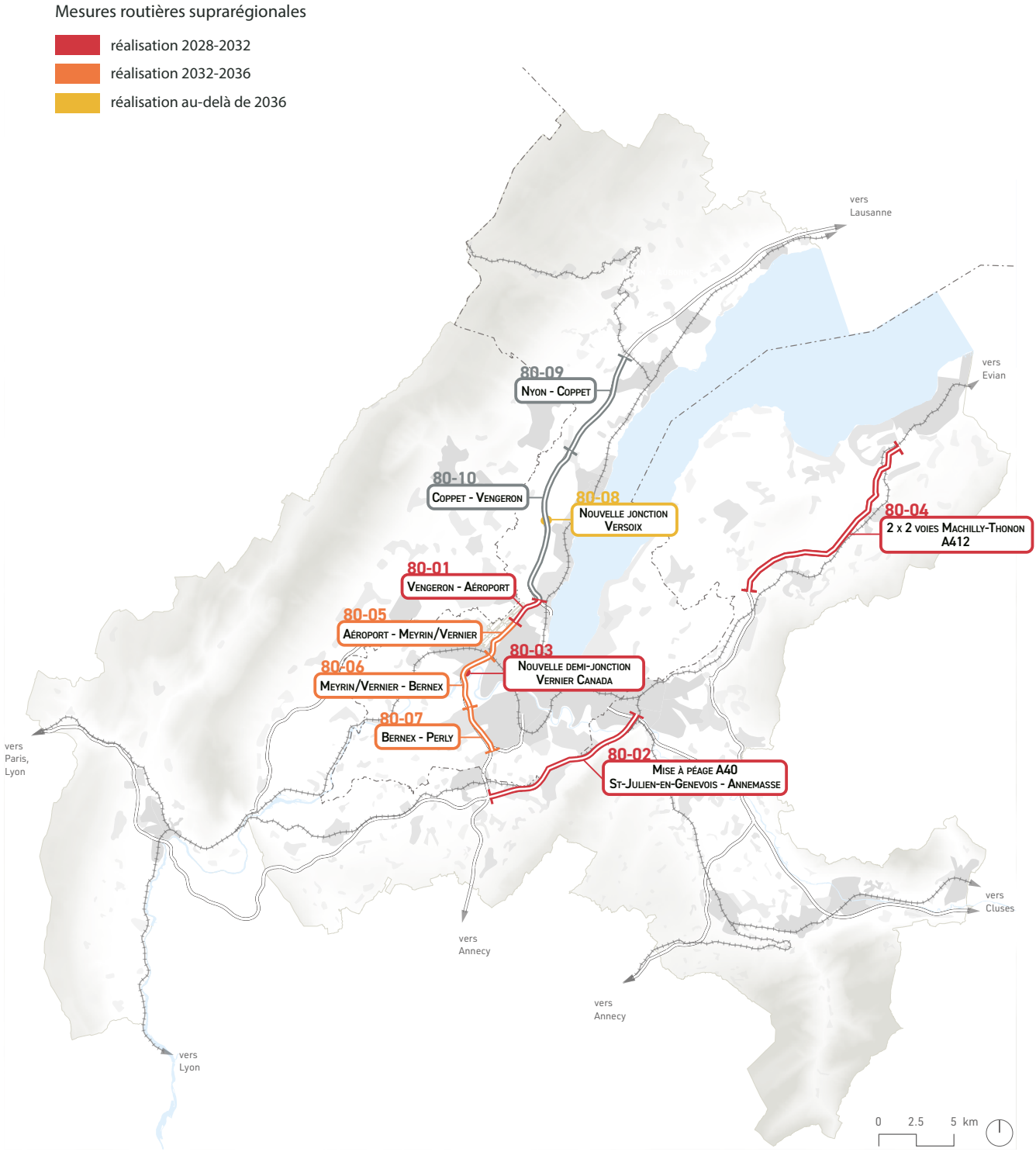
80-00 Mesures des planifications nationales et suprarégionales



Planifications autoroutières

PORTEURS DE PROJET
Suisse
Confédération (OFROU)
France
État français, ATMB (A40), AMEDEA (A412)

PLAN DE LOCALISATION



80-00	Mesures des planifications nationales et suprarégionales	Autoroutières

Les mesures des planifications nationales et suprarégionales de nature autoroutières sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Pour la partie suisse, il s'agit d'aménagements sur l'A1 entre Nyon et Perly, en lien avec le message du 14 septembre 2018 relatif au programme de développement stratégique (PRODES) des routes nationales qui proposait «d'élargir la route nationale à six voies sur tous les tronçons entre l'échangeur de Perly et la jonction de Nyon». Le résultat du référendum du 24 novembre 2024 a néanmoins conduit à écarter le tronçon Nyon-Vengeron de la planification. Pour les autres tronçons, les résultats de l'analyse Transport '45 dans le cadre d'un mandat confié à l'EPFZ par la Confédération devraient permettre de clarifier la suite qui sera donnée au projet général à l'étude.

Pour la partie française, la nouvelle liaison autoroutière Machilly-Thonon (A412), déclarée d'utilité publique par l'Etat français en 2019, a été concédée au consortium Amedea (groupement entre les sociétés Eiffage et APRR) pour une durée de 50 ans sans subvention publique. Amedea est chargé de réaliser l'infrastructure et de l'exploiter. La réalisation de ce barreau autoroutier dont la vocation est de désenclaver la partie française du Chablais et de la relier à l'autoroute A40 à Nangy (projet de requalification à 2x2 voies de la RD903 entre l'A40 et Machilly sous maîtrise d'ouvrage du Département de la Haute-Savoie) aura un impact significatif sur la gestion du trafic à l'échelle du PACA Chablais, c'est pourquoi de nombreuses mesures d'accompagnement sont présentées au PA5, tant sur le plan des mobilités multimodales (Ae5 16-59) que de l'environnement-paysage (Ae5 EP7-04).

No	Mesure suprarégionale	Territoire	Horizon de mise en service	Description et effets
80-01	Mise à 2x3 voies de l'autoroute A1 – section Vengeron – Aéroport, yc jonction	Suisse	2028 (Etape d'aménagement 2014 déjà approuvée)	Nouvelle jonction du Grand-Saconnex (et Route des Nations adjacente) terminée, ouvrant la voie au prolongement du tram depuis le quartier des Nations jusqu'au P47 (6621.3.086 / 32-1-2 - A3) puis Ferney-Voltaire (6621.4.014 / 32-1-7 - A4).
80-02	Mise à péage de l'autoroute A40 entre Annemasse et St-Julien-en-Genevois	France	2029	Tarification d'env. 1.80 euros pour le trajet, mettant fin à une exception de non-tarification qui durait depuis 1987, induisant un risque de report d'une partie du trafic sur le réseau local.
80-03	Nouvelle demi-jonction Vernier-Canada	Suisse	2033	Soulagera le trafic dans le tunnel de Vernier et offrira une nouvelle accessibilité à la Zimeysaver par le futur barreau routier de Montfleury (6621.3.100 / 33-14 – Ae3) qui induit des mesures de réaménagement du réseau routier cantonal dans le secteur, inscrites au PA5 (B5 33-31, Paquet Sécurité B5 33-35).
80-04	Nouvelle liaison 2x2 voies Machilly – Thonon A412 (Désenclavement du Chablais)	France	2030 (au lieu de 2025)	Réalisation d'un nouveau tronçon d'autoroute à péage de 16.5 km faisant de nombreuses mesures d'accompagnement de mobilité (Ae5 16-59) et d'environnement-paysage (Ae5 EP7-04).
80-05	Mise à 2x3 voies de l'autoroute A1 – section Aéroport – Meyrin/Vernier	Suisse	2035 (à préciser dans le prochain message PRODES)	Projet général à l'étude.
80-06	Mise à 2x3 voies de l'autoroute A1 – section Meyrin/Vernier - Bernex	Suisse	2043 (à préciser dans le prochain message PRODES)	
80-07	Mise à 2x3 voies de l'autoroute A1 – section Bernex - Perly	Suisse	2043 (à préciser dans le prochain message PRODES)	
80-08	Nouvelle jonction à Versoix	Suisse	À définir	Projet à l'étude par le canton de Genève sans calendrier de réalisation défini à ce jour.

80-00	Mesures des planifications nationales et suprarégionales	Autoroutières

No	Mesure suprarégionale	Territoire	Horizon de mise en service	Description et effets
80-09	Mise à 2x3 voies de l'autoroute A1 – section Nyon – Coppet	Suisse	-	Projet abandonné à la suite de son refus en votation populaire de novembre 2024
80-10	Mise à 2x3 voies de l'autoroute A1 – section Coppet – Vengeron	Suisse	-	Projet abandonné à la suite de son refus en votation populaire de novembre 2024

INTERFACE AVEC LES RÉSEAUX DE TRANSPORT DE L'AGGLOMÉRATION

L'accroissement de la population et des emplois dans le Grand Genève entraîne une pression constante sur les réseaux, en particulier le réseau autoroutier qui supporte à la fois les flux de transit au travers de l'agglomération mais également une part importante du trafic régional pour irriguer les secteurs d'habitat et d'emplois par les jonctions autoroutières. Même si les projections de TIM ont été revues à la baisse depuis le PA4 (voir chapitre concernant les indicateurs MOCA dans le rapport principal) en application de la nouvelle vision d'ensemble, le réseau autoroutier devrait rester fortement sollicité, tout en évoluant vers une diversification des usages (covoiturage, car express).

Pour l'agglomération, l'élargissement de l'autoroute de contournement côté suisse et la nouvelle autoroute Machilly-Thonon côté français induisent des besoins d'accompagnement au niveau de la gestion du trafic et de l'aménagement du réseau routier local afin de garantir la sécurité et la fonctionnalité multimodale des axes. Ces projets constituent aussi une opportunité pour améliorer la desserte de certains secteurs comme celui du Chablais français (A412), des Nations (nouvelle jonction du Grand-Saconnex et nouvelle Route des Nations réalisées), de la Zimeysaver (nouvelle jonction de Vernier-Canada et barreau de Montfleury projetés), de Bernex-Nord (nouvelle connexion au futur boulevard des Abarois), et à plus long terme Versoix (nouvelle jonction de Versoix) pour connecter la huitième commune la plus peuplée du canton de Genève, mais également pour requalifier des tronçons du réseau routier local dont la vocation appelle à plus de multimodalité, de sécurité, de végétalisation et de réduction des nuisances. La stratégie M02 «Requalifier le réseau routier régional en cohérence avec les planifications suprarégionales» du PA5 s'inscrit pleinement dans cette optique.

Dans le centre de l'agglomération, l'accompagnement de l'élargissement de l'autoroute de contournement passe par la mise en œuvre de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) qui organise et hiérarchise le trafic dans le centre-ville et des centralités de première couronne telles que Meyrin, Vernier, Onex, Bernex, Lancy, en interface avec des jonctions autoroutières. En complément de la régulation par feux (mesures A5 30-90 et Ae5 30-79 dans la continuité des mesures de gestion du trafic du PA4) et schémas de circulation, la mise en œuvre des TP structurants (trams et BHNS) permet la requalification multimodale d'axes routiers organisant l'accessibilité aux quartiers ainsi que d'interfaces multimodales et des espaces publics adjacents. S'ajoutent, depuis le PA5, le développement d'axes forts vélo visant à offrir de nouvelles capacités de report modal en faveur des vélos rapides en réaménageant des axes cyclables de façon complémentaire aux TP.

A l'échelle transfrontalière, plusieurs démarches autour de la gestion du trafic aux «petites douanes» ont permis de mettre en œuvre des mesures concrètes de report modal sur différents écrans franco-suisse. Ces mesures d'échelle locale contribuent d'une part à orienter le trafic TIM vers les points de passage douaniers principaux, et d'autre part à diminuer l'autosolisme par le développement d'offres de TP et de covoiturage, pour réduire les nuisances du trafic. Toutes additionnées, ces démarches permettent de compléter les efforts engagés globalement en faveur du report modal, et d'accompagner les autorités suisses et françaises concernées, jusqu'à l'échelon communal, dans une gestion partenariale et transfrontalière d'enjeux communs.

Enfin, dans le PACA Chablais, la réalisation prochaine de l'A412 représente un défi en termes de coordination des différentes mesures d'accompagnement qui relèvent de la compétence de différentes autorités. Ces éléments sont décrits dans les fiches-mesures dédiées (Ae5 16-59 et Ae5 EP7-04). Des mesures individuelles et forfaitaires du PA5 s'inscrivent également dans cette logique d'accompagnement afin de tirer le meilleur parti de cette nouvelle infrastructure suprarégionale. Il s'agit des mesures A5 16-50 «Priorisation des transports publics sur voiries et aménagements d'interfaces multimodales transports publics - modes doux sur l'axe 1005 Thonon-Genève», A5 16-52 «Continuités et rabattements cyclables sur l'axe 1005 Thonon-Genève» et des deux mesures suivantes du Paquet MD A5 15-37 «Création d'une passerelle sur l'Arve à destination des modes doux entre Nangy et Scientrier» et 16-49 «Aménagements cyclables sur l'itinéraire Mont-Blanc / Léman et autres axes structurants frontaliers dans le secteur des Voirons».

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

4.2 MESURES INFRASTRUCTURELLES DE TRANSPORT AVEC DEMANDE DE COFINANCEMENT HORIZON A



Aménagement de la route Suisse RC1 entre Bellevue et Genthod (mesure 6621.2.006 / 12-16a)

© FCP Media Prod

MESURE STRUCTURANTE

12-29

Création d'aménagements et de rabattements MD sur la RC 11 entre Crassier et Eysins



Priorité
A5

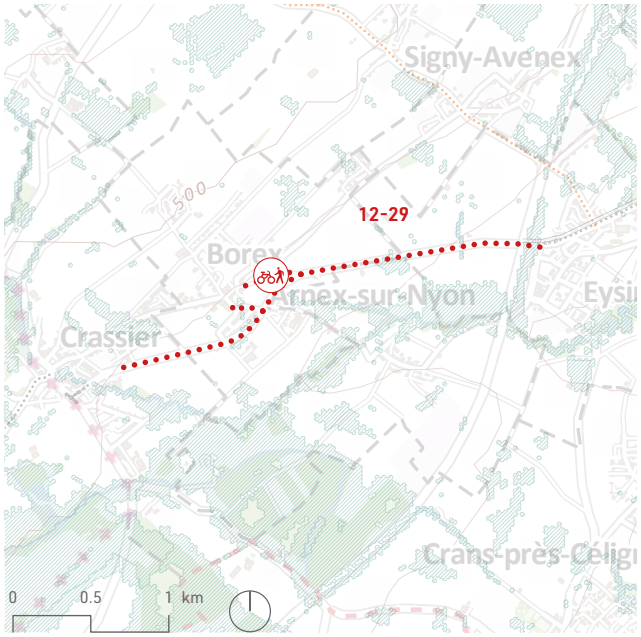
Historique
C4

Coût : 9.7 MF
Avec demande de cofinancement

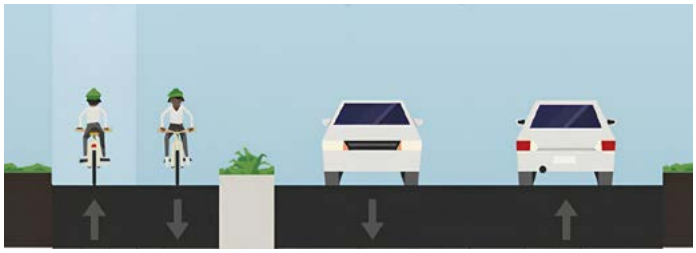
CATÉGORIE
Mobilité douce

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Vaud (DGMR)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Commune de Crassier, Commune de Borex, Commune d'Eysins

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La liaison cyclable entre Divonne-les-Bains et Nyon est identifiée comme une liaison du réseau cyclable d'agglomération et du réseau cyclable cantonal structurant. En effet, ce tracé relie des pôles du Grand Genève. Sur cette liaison, des aménagements sont soit déjà réalisés : voie verte Divonne - Crassier (Mesure 6621.3.020 / 12-50), soit en projet : réaménagement de la RC11 à Eysins (mesure forfaitaire 6621.3P.277 31-19 du PA3), réaménagement de la route de Divonne à Nyon (mesure 6621.3.029 / 31-9 du PA2), et du giratoire de Crassier (mesure 6621.2.004 / 12-8 du PA2).

Ainsi, il manque des aménagements cyclables seulement sur le tronçon de 2,8 km entre la sortie de localité de Crassier et l'entrée de localité d'Eysins, le long de la RC11. Ce tronçon est actuellement difficilement utilisable par les cyclistes car dépourvu d'aménagement, marqué par un trafic élevé (8'200 veh/j) et une vitesse de 80 km/h sur la totalité du tronçon.

En section courante le long de la RC11, le projet prévoit l'intégration, au sud de la chaussée, d'une piste cyclable bidirectionnelle séparée de la chaussée par une berme végétalisée. Cet aménagement a l'avantage d'offrir une piste cyclable bidirectionnelle large de 3 m permettant la sécurisation du dépassement entre les cycles. Dans la mesure du possible, la piste sera arborée côté champs. Les connexions pour MD vers le village adjacent de Borex sont également prévues.

Le périmètre de la mesure s'étend sur environ 22'710 m^2 dont 60% sont sous domanialité publique, et 40% en mains privées.

Les analyses de tracé et de faisabilité ont été réalisées en interne à la DGMR du canton de Vaud et ont permis d'asseoir le tracé par la RC11 comme le plus pertinent et d'assurer la faisabilité de la piste tout en minimisant les impacts sur l'environnement. L'étude d'avant-projet en cours permettra d'affiner le projet, de proposer et retenir une variante pour les différents points durs et de préciser les coûts du projet.

12-29	**Création d'aménagements et de rabattements MD sur la RC 11 entre Crassier et Eysins**	**Coût : 9.7 MF**
		Priorité : A5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

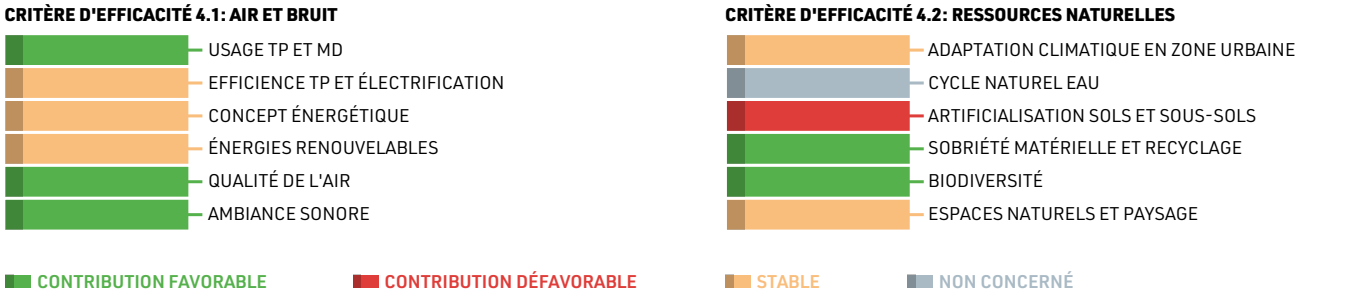
– **Mobilité M04, M05, M10** par l'aménagement d'un cheminement continu sur un tronçon structurant du réseau cyclable cantonal en rabattement sur la gare de Nyon et par la séparation des flux MD et TIM le long d'une route cantonale.

La réalisation de cette mesure permettra d'améliorer le système de transport grâce avec la création d'une liaison MD sur un itinéraire qui en est dépourvu. Ainsi, sur cet axe très majoritairement emprunté par les TIM, le report modal vers la MD sera favorisé et encouragé (CE1).

La sécurité des MD sera améliorée par la création des aménagements dédiés et la sécurisation de plusieurs traversées. Par ailleurs, les intersections avec la route cantonale seront réaménagées afin d'améliorer les visibilités et d'abaisser les vitesses, ce qui permet également d'accroître la sécurité des usagers de la route (CE3).

Des mesures en faveur de la préservation de la biodiversité et du paysage sont identifiées. De plus, le report modal favorisé par la mesure accélérera la décarbonation des déplacements et permettra également de réduire les nuisances liées au trafic motorisé en termes de bruit et de pollution (CE4). La mesure a une emprise de 18'000 m² sur les surfaces d'assolement (SDA) et nécessite l'imperméabilisation d'environ 8'820 m² de sol.

En construisant des aménagements MD sécurisés dans la continuité des aménagements existants ou en cours d'étude, la mesure vise à proposer une véritable alternative aux TIM pour assurer la liaison de façon aisée et sécurisée entre des pôles d'importance du Grand Genève. La mesure permettra aux habitants de Divonne-les-Bains (10'000 habitants), Crassier et Borex (environ 1'000 chacun) de rejoindre Eysins, le pôle d'emplois de Terre-Bonne et Nyon.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Centre régional de Nyon
A2 12-8 Construction d'aménagement pour les bus en rabattement vers les gares ferroviaires dans le Canton de Vaud (intégrant l'amélioration du franchissement des jonctions autoroutières de Nyon, Gland et Rolle pour les bus) – giratoire de Crassier
A3 12-30 Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre Maconnex – Divonne – Nyon : tronçon Crassier – Maconnex
A3 Paquet MD 31-19 Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise : 1e étape tronçon Eysins

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	08.2024 / 04.2025
Étude d'avant-projet	**06.2025 / 12.2025**
Étude de projet	01.2026 / 12.2026
Autorisation / permis de construire	12.2025 / 06.2026
Début des travaux	06.2028
Mise en service	12.2030

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Analyse de faisabilité et de tracé, aout 2024
Etude préliminaire d'aménagement cyclable pour la RC 11 entre Eysins et Crassier, juin 2025

COÛT

Estimation du coût global	10.2 MF HT
Estimation du coût imputable	9.7 MF HT

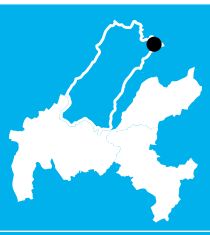
RÉPARTITION DU FINANCEMENT

71% Canton de Vaud
4% Commune de Crassier
21% Commune de Borex
4% Commune d'Eysins
Région de Nyon : subvention régionale possible (DISREN)
Canton de Vaud : subvention possible pour les tronçons sous portage communal

MESURE STRUCTURANTE

12-56

Requalification de la route Suisse (4ème étape) : tronçon Perroy (hors localité)



Priorité
A5

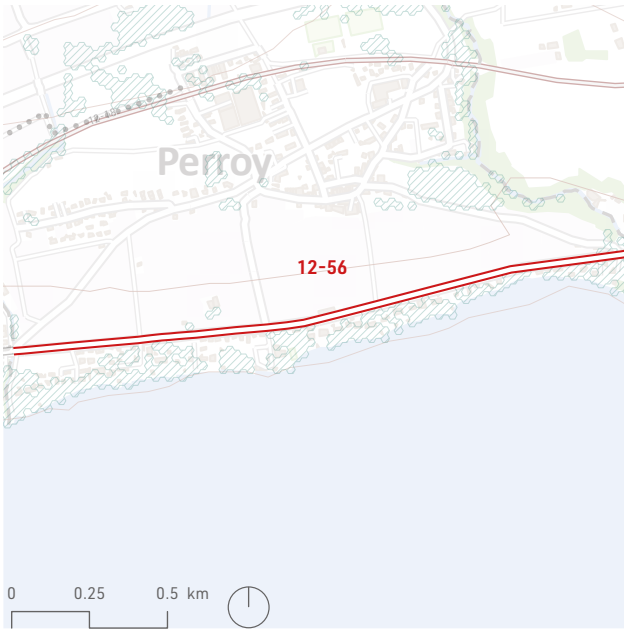
Historique
C4

Coût : 9.1 MF
Avec demande de cofinancement

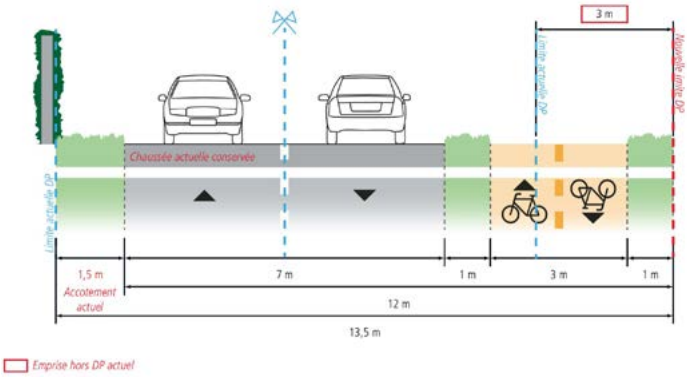
CATÉGORIE
Valorisation / Sécurité de l'espace routier

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Vaud (DGMR)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Commune de Perroy

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Actuellement, le tronçon de la Route Suisse sur la commune de Perroy est identifié comme l'un des derniers maillons de la RC1 n'offrant pas d'aménagement sécurisant les cycles et les piétons dans le district de Nyon. La RC1 est située sur le réseau cyclable d'agglomération et le réseau cyclable cantonal structurant. A terme, tous les pôles d'importance cantonale situés sur la Route Suisse seront reliés de manière sécurisée pour les cyclistes.

Sur la plus grande partie de ce tronçon de 2.07 km sur la commune de Perroy, la largeur totale de la chaussée est de 6.40 m, la vitesse autorisée est de 80 km/h, il n'y a pas d'aménagement pour les cycles, ni de trottoir. De nombreuses habitations implantées entre la route et le lac ainsi que deux plages publiques sont desservies par cette route. La traversée des piétons venant du village de Perroy et allant vers la plage du Plongeoir n'est pas sécurisée (4 accidents avec dommage corporel depuis 2018 au droit de celle-ci). Le gabarit du domaine public est étroit (environ 10 m) et contraint : il est le plus souvent bordé par des murs de clôture des habitations coté lac et par des vignes côté Jura.

En section courante, le projet prévoit l'intégration d'une piste cyclable bidirectionnelle mixte côté nord de la route actuelle, séparée de la chaussée par une berme végétalisée, la chaussée actuelle est conservée. Cet aménagement a l'avantage d'offrir une piste cyclable large permettant le dépassement et le croisement entre les cycles et un cheminement piétonnier pour les habitants riverains et les usagers des deux plages publiques, tout en minimisant les emprises.

Une aide à la traversée est proposée pour les piétons et les cycles au droit de l'accès à la plage du Plongeoir. Le giratoire de La Couronnette est réaménagé afin de permettre son franchissement sécurisé pour les modes doux ainsi que la connexion aux pistes unidirectionnelles prévues par la commune de Rolle à l'ouest du périmètre.

Le choix de ces différents aménagements a été réalisé en minimisant les impacts environnementaux et patrimoniaux. Notamment la Loge de la Gordanne et le pont routier sur l'Eau Noire, tous deux classés au patrimoine culturel immobilier, ont été préservés par le projet.

12-56	**Requalification de la route Suisse (4ème étape) : tronçon Perroy (hors localité)**	**Coût : 9.1 MF**
		Priorité : A5

Le périmètre de la mesure s'étend sur environ 11'500 m² dont 81% sont sous domanialité publique, et 19% en mains privées.

L'étude préliminaire s'est achevée en mai 2025. Celle-ci a démontré la viabilité du projet et son intégration environnementale. Les impacts engendrés sont proportionnés aux objectifs établis. Les plans finaux correspondent à un avant-projet sommaire permettant un chiffrage de l'aménagement à +/-30%, validé par la commune territoriale et permettant d'engager les phases d'étude de projet.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP04** par la gestion sur site des eaux pluviales et l'utilisation de revêtements drainants.
- **Mobilité M04, M07, M09** par la création d'un itinéraire cyclable continu, sécurisé et séparé de la chaussée, par la requalification en faveur des MD d'un axe routier structurant de l'agglomération et la réalisation d'un cheminement piéton continu et sécurisé.

La réalisation d'infrastructures cyclables et piétonnes sécuritaires et confortables permet d'encourager le report modal vers les vélos et la marche à pied autant pour les déplacements pendulaires que pour les déplacements de loisirs (CE1). En effet, le trafic journalier moyen est actuellement évalué à 6'900 véh/jour. Si la mesure de requalification de la Route Suisse sur la commune de Perroy n'est pas engagée, le trafic journaliser moyen à l'horizon 2040 atteindra près de 8'600 véh/jour, considérant une augmentation du trafic de 1.5 % par an.

Ces aménagements sécurisent les déplacements des cyclistes et des piétons, de manière générale en implantant une piste mixte séparée de la chaussée au nord afin de minimiser les points de conflit entre les nombreux accès privés au sud et les cycles. Des points particuliers ont été aussi traités :

- Création d'une aide à la traversée en accès à la plage du Plongeoir depuis le centre de Perroy qui permet de résoudre un point accidentogène avéré du réseau routier cantonal (4 blessés depuis 2018) (CE3).
- Amélioration de la visibilité par le décalage de l'axe de la chaussée pour les véhicules empruntant le carrefour avec le Chemin de la Cheneté et permettant d'assurer la continuité de la piste mixte en direction d'Allaman (CE3).

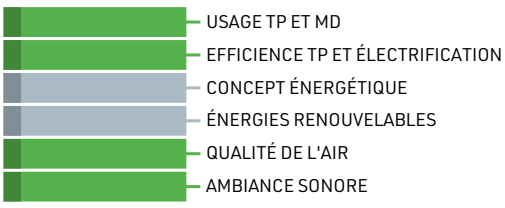
La requalification de la route respecte le paysage et le patrimoine protégé. D'un point de vue environnemental :

- Lorsque les normes et les règlements le permettent, les matériaux recyclés sont utilisés,
- Les revêtements de la piste mixte sont drainants (afin de favoriser l'infiltration des eaux si la perméabilité des sols le permet, ou, en cas d'impossibilité, son écrêtage avant leur rejet dans le milieu naturel). Enfin, le report modal favorisé par la mesure accélère la décarbonation des déplacements et permet également de réduire les nuisances liées au trafic motorisé en termes de bruit et de pollution de l'air (CE4).

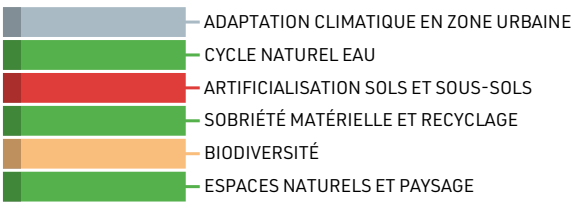
La mesure implique l'artificialisation de 6'321 m² de surface perméable, mais n'a aucun impact sur les surfaces d'assolement (SDA).

L'itinéraire planifié le long de la RC1 permet de relier le pôle d'emplois et de loisirs de Rolle aux localités d'habitations de Perroy, Allaman, Buchillon, Saint-Prex et Morges. Avec les autres mesures d'aménagements cyclables prévues aux deux extrémités de ce tronçon ainsi qu'en connexion avec la RC1, cette liaison principale permet de créer un réseau cyclable corrélé au tissu urbain existant et d'offrir une alternative concrète à l'usage des modes de transports motorisés.

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Route Suisse
A2 12-16 Requalification de la route Suisse (2ème étape) : Bellevue-Genthod (canton de Genève), Founex-Perroy y compris traversées de localités (canton du Vaud)
A5 12-61 Requalification de la route Suisse (5ème étape) : tronçon Rolle (en localité) et route de Gilly

12-56	**Requalification de la route Suisse (4ème étape) : tronçon Perroy (hors localité)**	**Coût : 9.1 MF**
		Priorité : A5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude sommaire	03.2015 / 03.2016
Étude préliminaire	**06.2024 / 05.2025**
Étude d'avant-projet	01.2026 / 01.2027
Étude de projet	01.2027 / 01.2028
Autorisation / permis de construire	03.2028 / 03.2030
Début des travaux	09.2030
Mise en service	09.2033

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Etude préliminaire, mai 2025

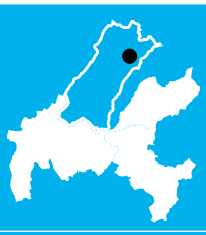
COÛT

Estimation du coût global	9.1 MF HT
Estimation du coût imputable	9.1 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

98% Canton de Vaud
2% Commune de Perroy
Région de Nyon : subvention régionale possible (DISREN)
Canton de Vaud : subvention possible pour les tronçons sous portage communal (stratégie cyclable 2035)

12-58 Création d'une liaison MD entre Vich et Gland



Priorité
A5

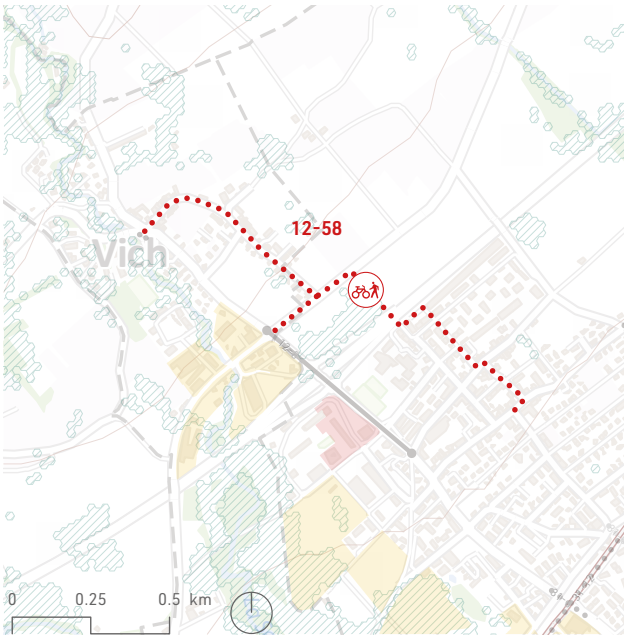
Historique
C4

Coût : 4.9 MF
Avec demande de cofinancement

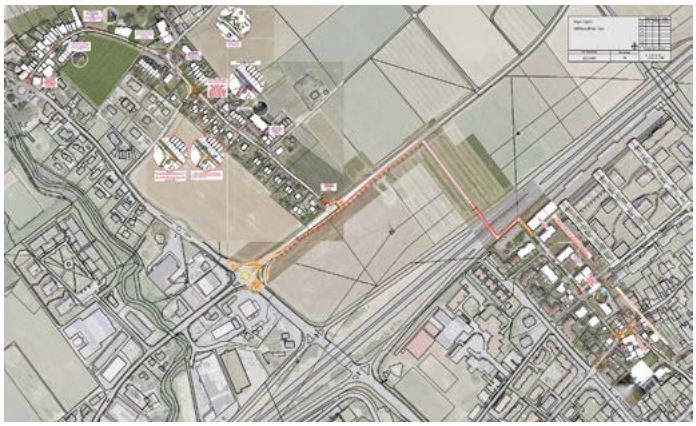
CATÉGORIE
Mobilité douce

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Vaud (DGMR)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Commune de Vich, Ville de Gland

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Cette mesure est issue de la mesure C4 12-58 visant à créer des traversées MD aux jonctions autoroutières A1 de Gland et de Rolle. Pour le cas de la jonction de Gland, une solution de franchissement de l'autoroute par le biais d'aménagement en site propre a été initiée par le Canton, les communes et l'OFROU pour s'affranchir des contraintes de gabarits limités disponibles sur l'ouvrage existant à la jonction. De cette façon, le franchissement de l'autoroute entre Vich et Gland par les mobilités actives est possible de façon sécurisée, apaisée et confortable.

La liaison cyclable entre Begnins et la gare CFF de Gland, via Vich, est identifiée comme un maillon du réseau cyclable d'agglomération et du réseau cyclable cantonal structurant. En effet, cette liaison relie des pôles d'importance cantonale. Des aménagements cyclables ont été mis en service en 2024 sur la RC26 entre Begnins et Vich. Toutefois, le reste de l'itinéraire jusqu'à la gare CFF de Gland est dépourvu d'aménagement cyclable en site propre, malgré des charges de trafic journalières très élevées (jusqu'à 25'000 véh/j sur la jonction autoroutière).

La mesure vise à sécuriser les routes existantes et à créer de nouvelles infrastructures dédiées aux piétons et aux cyclistes. Les études préliminaires ont prévu pour cette mesure, en allant de Vich à Gland :

- la création d'une «rue cyclable» (rue inscrite en zone 30 mais avec une priorité à l'axe) du centre de Vich jusqu'à la RC30 : priorisation puis insertion d'éléments de modération sur la Grande Rue puis sur la Rue de la Dude (longueur 680 m) afin de sécuriser la circulation mixte ;
- la sécurisation de la traversée de la RC30 pour les piétons et les cyclistes avec la création d'un îlot central ;
- la création d'une piste mixte bidirectionnelle de 3.5 m de largeur (longueur 190 m), côté lac de la RC30. Si l'agriculteur l'accepte, il est prévu la plantation d'une haie vive et d'arbres fruitiers en bordure de cette piste sur la parcelle agricole afin d'améliorer la biodiversité et l'agrément de cet itinéraire ;
- en extrémité Ouest de la piste bidirectionnelle : un raccordement (longueur 160 m) aux aménagements MD du giratoire de la Bichette est prévu afin de sécuriser l'accès aux zones commerciales de Vich. Pour ce tronçon aussi, si l'agriculteur l'ac-

12-58	Création d'une liaison MD entre Vich et Gland	Coût: 4.9 MF
		Priorité: A5

cepte, il est prévu la plantation d'une haie vive et d'arbres fruitiers en bordure de cette piste afin d'améliorer la biodiversité et l'agrément de cet itinéraire;
- en extrémité Est de la piste bidirectionnelle: le prolongement de la piste mixte bidirectionnelle (longueur 140 m) en direction de l'autoroute N01 (direction Sud), traversant une parcelle agricole plantée en vergers;
- en franchissement de l'autoroute: la création d'une passerelle mixte bidirectionnelle de 4.8 m de largeur et 84 m de longueur au-dessus de la N01, ainsi que de ses rampes d'accès (longueur 113 m côté lac et 48 m côté Jura). Une partie de cet objet sera financée par l'OFROU (parties non comprises dans la mesure);
- l'aménagement des différentes rues modérées de Gland sur une longueur de 490 m, jusqu'à la rue cyclable existante (Rue de la Gare) rejoignant la gare, afin de sécuriser la mixité avec les cycles et d'assurer leur guidage.

Le périmètre de la mesure s'étend sur environ 5'876 m² dont 78% sont sous domanialité publique, et 22% en mains privées.

L'étude préliminaire a comparé les différentes options pour le tracé et les aménagements de manière à retenir un tracé en s'assurant de l'attractivité de l'itinéraire, de sa faisabilité, de la minimisation des impacts sur l'environnement. Cette étude a permis d'estimer les coûts à +/-30% des aménagements nécessaires sur ce tracé et d'obtenir l'accord de principe des communes de Vich et de Gland ainsi que de l'OFROU sur le projet.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

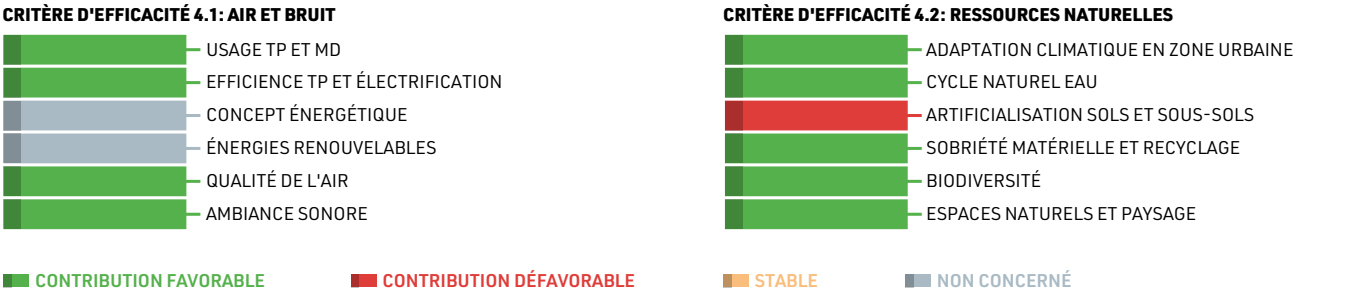
– **Environnement-paysage EP03** par la création de haies vives et arbustive en bordure des cheminements.
– **Mobilité M04, M05, M10** par l'aménagement d'un cheminement continu sur un tronçon structurant du réseau cyclable cantonal en rabattement sur la gare de Gland et par la séparation des flux MD et TIM en traversée de l'autoroute A1.

La réalisation de cette mesure permettra d'étoffer l'offre du système de transport grâce à l'aménagement d'une liaison MD qualitative sur un itinéraire qui est dépourvu d'aménagements en site propre. Ainsi, le report modal vers la MD sera favorisé et encouragé sur cet axe déterminant pour le rabattement des bourgs/villages, notamment Vich, Begnins et Coinsins, en direction de la gare CFF de Gland (CE1).

La sécurité et la continuité des déplacements modes doux sera sensiblement améliorée par la réalisation de cette mesure, grâce à la mise en site propre des MD hors des zones apaisées en localités (le long de la RC30 et en franchissement de l'autoroute) (CE3).

D'un point de vue environnemental, ce projet favorise l'utilisation des matériaux recyclés, les structures drainantes et l'infiltration des eaux ainsi que les nouvelles plantations permettant de développer la biodiversité. Enfin, le report modal favorisé par la mesure accélère la décarbonation des déplacements et permet également de réduire les nuisances liées au trafic motorisé en termes de bruit et de pollution de l'air (CE4). La mesure nécessite l'imperméabilisation d'environ 2'393 m² de sol, et n'a aucun impact sur les surfaces d'assolement.

Par ces aménagements, les connexions hors trafic entre bourgs et villages sont renforcées et l'agglomération multipolaire est favorisée. Le rabattement des bourgs/villages de Vich, Begnins et Coinsins vers le pôle majeur que représente Gland et sa gare est sensiblement amélioré, en lien avec plusieurs mesures glandoises visant à aménager et apaiser le Vieux-Bourg.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

UD1-06 Gland

12-58	Création d'une liaison MD entre Vich et Gland	Coût : 4.9 MF
		Priorité : A5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	01.2024 / 05.2025
Étude d'avant-projet	**11.2025 / 11.2026**
Étude de projet	12.2026 / 12.2027
Autorisation / permis de construire	01.2028 / 01.2029
Début des travaux	07.2030
Mise en service	01.2033

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Étude préliminaire, mai 2025

COÛT

Estimation du coût global	11.9 MF HT
Estimation du coût imputable	4.9 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

22% Canton de Vaud
14% Commune de Vich
66% Commune de Gland
Région de Nyon : Subvention régionale possible (DISREN) pour les parts communales
Canton de Vaud : subventions cantonales possibles pour les parts communales

12-61

Requalification de la route Suisse (5e étape) : tronçon Rolle (en localité), et route de Gilly



Priorité
A5

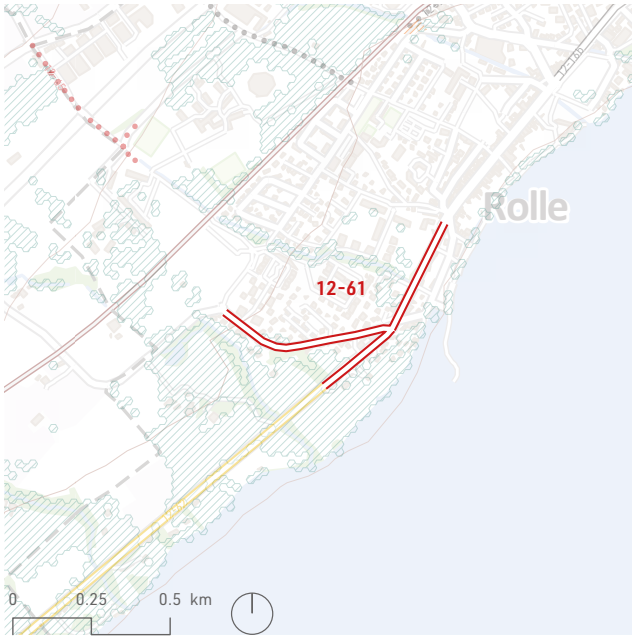
Historique
C4 (12-56)

Coût : 7.4 MF
Avec demande de cofinancement

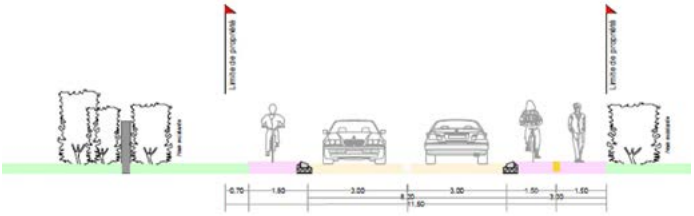
CATÉGORIE
Valorisation / Sécurité de l'espace routier

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Commune de Rolle
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Canton de Vaud (DGMR)

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

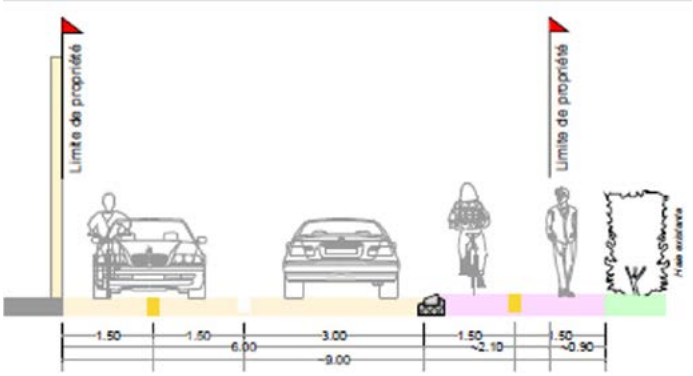
La route Suisse (RC1) est un axe important du réseau routier vaudois et du Grand Genève. La sécurité des usagers, les accessibilités transversales, notamment aux rives du lac, la continuité des réseaux modes doux, doivent entre autres être garantis sur son parcours. Les tronçons entre Mies et Founex (6621.057 / 12-15) et en localité de Coppet (6621.2.006 / 12-16 Partie 1) ont été réalisés. Le tronçon en localité de Rolle (6621.2.006 / 12-16 Partie 3), à l'est de la commune, est actuellement en travaux. Les travaux relatifs aux tronçons en localité de Nyon (6621.2.006 / 12-16 Partie 5) et Prangins (6621.2.006 / 12-16 Partie 4) débuteront au printemps 2025. Le tronçon hors localité de Prangins à la fin de la commune de Gland (6621.4.032 / 31-39) est en phase d'étude de projet pour un démarrage des travaux prévu en 2027. La présente mesure est issue d'une scission de la mesure C4 12-56.

Sur le tronçon de la RC1, Route de Genève, de l'entrée de localité au giratoire de la Harpe, d'une longueur de 720 m et sur la route de Gilly, de la route de Genève au giratoire de Beaulieu, d'une longueur de 570 m, le projet d'aménagement consiste à poursuivre la requalification de la RC1 en redimensionnant les espaces pour chacun des usagers de l'axe routier (TIM et MD). Actuellement, des bandes cyclables sont intégrées aux voies de circulation TIM sur ces deux axes, les cyclistes se retrouvent ainsi dans l'emprise dédiée à la circulation automobile.

Sur la route de Genève, le projet vise à réduire les sur-largeurs de chaussée, une voie par sens entre 3.00 m et 3.35 m de large afin de modérer les vitesses. Il propose un itinéraire structurant et sécurisé pour les piétons et cycles grâce à l'aménagement d'une piste mixte vélos-piétons d'une largeur de 3 m, avec séparation des modes par un marquage, dans le sens de circulation Lausanne-Genève. Côté sud de la RC1, une piste cyclable d'une largeur de 1.80 m sera aménagée dans le sens Genève-Lausanne. En entrée de localité, un ilot central permettant la traversée des vélos en deux temps sera créé. Celui-ci aura une largeur de 2.5 m et une longueur d'environ 15 m. Il permettra également de marquer l'entrée de la localité afin que les usagers de la route perçoivent mieux l'environnement dans lequel ils se trouvent et adaptent leur vitesse.

La route de Gilly, sert de son côté, à assurer le trafic transitant de la route de l'Etraz à la route de Genève mais n'est pas en capacité aujourd'hui de l'absorber en totalité. Elle traverse une zone résidentielle sans offrir un niveau de sécurité adéquat pour ses habi-

12-61	**Requalification de la route de Suisse (5e étape) : tronçon Rolle (en localité), et route de Gilly**	**Coût : 7.4 MF**
		Priorité : A5



tants. Deux lignes de bus (urbaine et régionale) desservent le quartier mais n'ont pas d'arrêt convenablement aménagé. Le projet vise donc à requalifier la voie au profit des modes doux via l'aménagement d'un trottoir mixte piétons-vélos côté montant de 3 m de large, permettant ainsi d'apaiser le trafic de transit. Un nouvel arrêt de bus nécessitant une mise aux normes en termes d'accessibilité et de sécurité sera également aménagé.

Le périmètre de la mesure s'étend sur environ 14'500 m^2 (9400 m^2 pour la Route de Genève, 5'100 m^2 pour la Route de Gilly) dont 95% sont sous domanialité publique, et 5% en mains privées.

L'étude préliminaire a débuté en juin 2024 et s'est terminée en février 2025.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06** par l'arborisation de l'espace public et la réduction des nuisances liées au trafic.
- **Mobilité M04, M07, M09** par la création de cheminements cyclables continus et sécurisés via la requalification de l'espace de chaussée au profit de la mobilité douce et par la création de cheminements piétons séparés et continus.

La route de Genève constitue un tronçon de la route Suisse (RC1), axe majeur du réseau routier vaudois. Situé en entrée de ville de la commune de Rolle, il assure la continuité avec les tronçons de RC1 déjà réaménagés sur la commune, dans le centre et à l'est, côté Lausanne. Le trafic journalier moyen est actuellement évalué à 6'200 véh/jour. Si la mesure de requalification de ces deux routes n'est pas engagée, le trafic journalier moyen à l'horizon 2040 atteindra près de 7'900 véh/jour, considérant une augmentation du trafic de 1.5 % par an.

Cette mesure vise ainsi à requalifier les deux voies afin de les mettre en adéquation avec les attentes et les besoins des usagers, notamment par la mise en place d'aménagements dédiés pour les cyclistes et les piétons, favorisant ainsi le report modal (CE1). Les habitants bénéficieront d'un itinéraire continu en mobilité douce, pour atteindre le centre-ville et les pôles importants tels que la gare, les écoles et accéder également aux différents espaces publics tels que la plage et le port.

La mesure permet d'abaisser le trafic TIM au bénéfice des habitants le long de ces deux axes (CE2). Au niveau du carrefour central :

- Les piétons et les cyclistes seront séparés du trafic automobile et auront leur propre espace. Des sas vélos seront également aménagés.
- Au regard du gabarit des voies très contraint, les cyclistes, allant en direction de Lausanne, seront invités à descendre le chemin de Port sur lequel du marquage et de la signalisation spécifiques seront intégrés puis à se réinsérer sur la route de Genève au niveau du giratoire de la Harpe afin de minimiser les risques d'accidentalité.
- Des arbres seront implantés et permettront d'atténuer l'effet d'îlot de chaleur urbain (CE3).

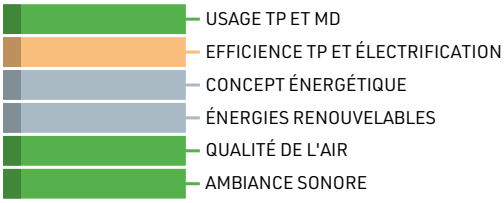
Après le carrefour central, et à mi-chemin du giratoire de la Harpe, les piétons, circulant route de Genève, côté nord, pourront emprunter un chemin alternatif, situé dans un espace naturel et végétalisé, et isolé de la circulation (CE3). Les cyclistes, circulant dans le sens Lausanne-Genève emprunteront sur ce tronçon une piste cyclable séparée du trafic TIM de 2.3 m de large.

En matière de réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores (CE4) : la mesure vise à améliorer la part modale en faveur des piétons et vélos notamment par la création de cheminements piétonniers et d'itinéraires cyclables en site propre. Il est prévu de poser un revêtement phono-absorbant permettant de réduire les émissions sonores liées au trafic automobile.

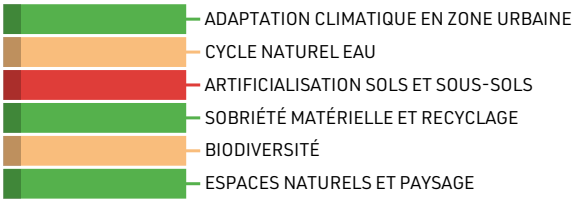
En matière de réduction de l'utilisation des ressources et de valorisation des espace verts et naturels (CE4) : l'analyse des emprises dans le cadre du redimensionnement de la chaussée et la création des pistes cyclables impliquent des emprises hors du domaine public de 775 m^2 dont seulement 85 m^2 de Surface Agricole Utile. Le projet prévoit également la réutilisation des matériaux de coffre routier sur le chantier, notamment pour le remblayage de fouille pour les canalisations. La biodiversité, l'infiltration des eaux seront pris en compte pour réaliser un projet répondant aux enjeux en matière de transition écologique. L'artificialisation de surfaces perméables est limitée (775 m^2) et le projet n'a aucun impact sur les surfaces d'assolement.

12-61	**Requalification de la route de Suisse (5e étape) : tronçon Rolle (en localité), et route de Gilly**	**Coût : 7.4 MF**
		Priorité : A5

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1 : AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2 : RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Route Suisse
A5 12-56 Requalification de la route Suisse (4ème étape) : tronçon Perroy (hors localité)
C5 12-62 Requalification de la route Suisse (6ème étape) : tronçon Dully-Bursinel-Rolle (hors localité)

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude sommaire	03.2015 / 03.2016
Étude préliminaire	06.2024 / 02.2025
Étude d'avant-projet	**09.2025 / 09.2026**
Étude de projet	10.2026 / 12.2027
Autorisation / permis de construire	01.2028 / 06.2028
Début des travaux	01.2029
Mise en service	01.2031

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Etude préliminaire relative à la requalification de la RC1 en localité de Rolle, février 2025

COÛT

Estimation du coût global	7.4 MF HT
Estimation du coût imputable	7.4 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

70 % Commune de Rolle
30 % Canton de Vaud
Région de Nyon : subvention régionale possible (DISREN)

12-71 Création d'aménagements cyclables sur la RC24 entre Nyon et Duillier



Priorité
A5

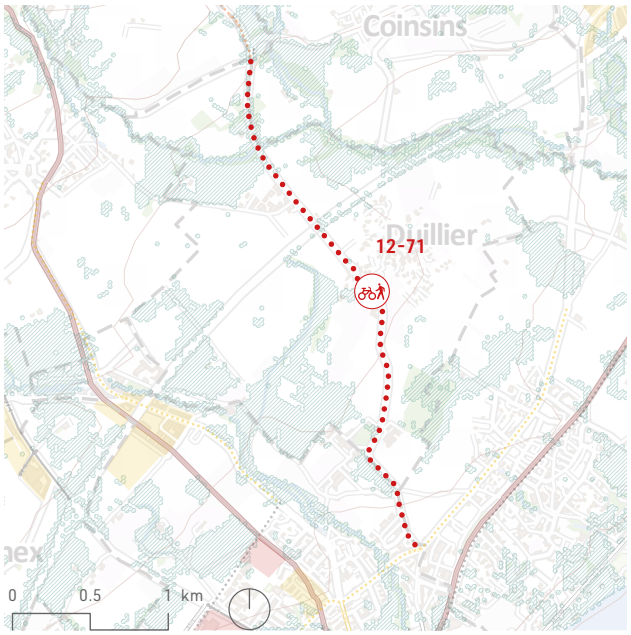
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 21.8 MF
Avec demande de cofinancement

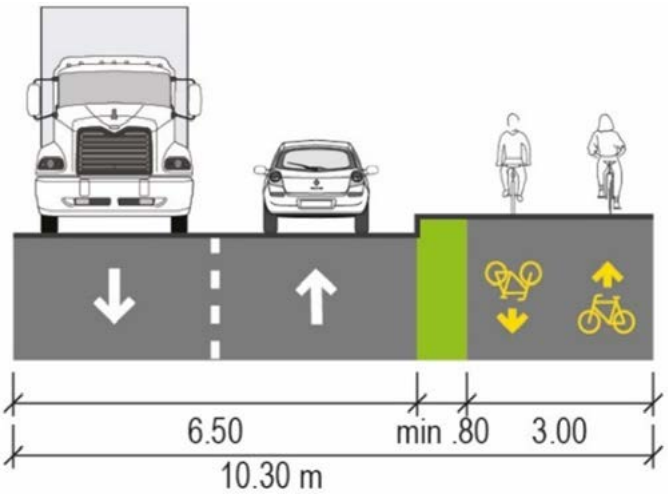
CATÉGORIE
Mobilité douce

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Vaud (DGMR)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Ville de Nyon, Commune de Duillier

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La liaison cyclable entre Nyon et Duillier est identifiée comme un maillon du réseau cyclable d'agglomération et du réseau cyclable cantonal structurant. Elle sera complétée par la liaison jusqu'au centre de Genolier, laquelle fait l'objet de la mesure B5 12-73. Au sud, la connexion avec le reste du réseau structurant d'agglomération sera améliorée dans le cadre d'un projet d'adaptation du carrefour giratoire avec la RC30 par la Ville de Nyon.

La RC24 ne dispose actuellement d'aucun aménagement cyclable malgré un niveau de trafic qui justifie des aménagements selon les normes (de 2'500 à 4'300 véh/j selon les tronçons) et une vitesse de 80 km/h hors localité. De plus, le tracé de 3 km est sinueux, en pente (jusqu'à 7%) et le gabarit disponible est étroit, en particulier dans la zone urbanisée de Duillier. Enfin, l'OFROU projette la rénovation complète du passage supérieur de l'autoroute A1 à Duillier et la coordination avec ce projet constitue une opportunité d'intégrer des aménagements MD.

Hors localité, le projet prévoit l'intégration de pistes cyclables bidirectionnelles de 3 m de largeur entre Nyon et Duillier et entre Duillier et le carrefour du Mimorey. Dans Duillier, une cohabitation des modes et des mesures de modération du trafic sont préconisées. Le projet vise à minimiser les impacts sur l'environnement et il permettra une requalification paysagère du périmètre d'étude, notamment avec l'intégration d'une noue.

Le périmètre de la mesure s'étend sur environ 22'700 m^2 dont 36% sont sous domanialité publique, et 64% en mains privées.

L'étude préliminaire a démontré la viabilité du projet tant en termes constructifs qu'en termes d'intégration environnementale (minimisation des impacts, identification des besoins de compensation). Les impacts engendrés sont proportionnés aux objectifs établis. Les plans correspondent à une étude préliminaire avec des vérifications ponctuelles détaillées.

12-71	**Création d'aménagements cyclables sur la RC24 entre Nyon et Duillier**	**Coût: 21.8 MF**
		Priorité: A5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Mobilité M04, M05** par la création d'un itinéraire cyclable continu, sécurisé et séparé de la chaussée et en favorisant les rabattements MD en direction de l'interface multimodale de la gare de Nyon.

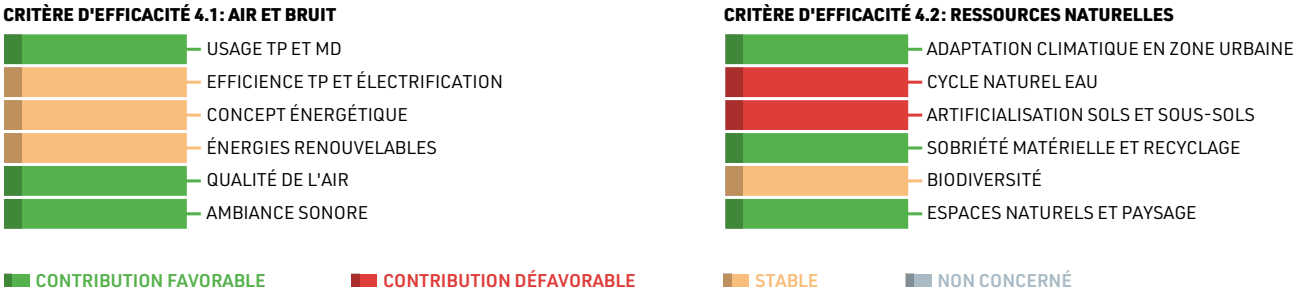
La réalisation d'infrastructures cyclables sécuritaires, confortables et suffisamment maillées dans le territoire permet d'encourager le report modal vers le vélo autant pour les déplacements pendulaires que pour les déplacements de loisirs (CE1).

Les aménagements permettront de sécuriser le déplacement des cyclistes et donc contribueront à diminuer l'accidentalité. Des améliorations pourront également être apportées pour les piétons aux endroits où les deux fonctionnalités sont présentes (CE3).

L'intervention sur la route permettra de mettre en œuvre des mesures en faveur de la préservation de la biodiversité, du patrimoine et du paysage. De plus, le report modal favorisé par la mesure accélérera la décarbonation des déplacements et permettra également de réduire les nuisances liées au trafic motorisé en termes de bruit et de pollution (CE4).

La réalisation de cette mesure implique la consommation de 9'500 m² de SDA et l'artificialisation de 6'600 m² de surfaces perméables.

L'itinéraire planifié permet de relier la localité de Duillier aux pôles d'emplois et à la gare de Nyon mais également d'offrir une possibilité de connexion avec Coinsins. Avec les autres mesures d'aménagements cyclables, cette liaison permet de compléter la continuité du réseau structurant cyclable. Ce « tissu cyclable » permet d'offrir une alternative concrète à l'usage des modes de transports individuels motorisés.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Centre régional de Nyon
B5 12-73 Création d'aménagements cyclables sur la RC24 entre Duillier et Genolier

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	03.2024 / 04.2025
Étude d'avant-projet	**04.2025 / 09.2026**
Étude de projet	09.2026 / 09.2028
Autorisation / permis de construire	06.2028 / 12.2029
Début des travaux	01.2030
Mise en service	01.2032

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Etude préliminaire, juin 2025

COÛT

Estimation du coût global	21.8 MF HT
Estimation du coût imputable	21.8 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

71% Canton de Vaud,
19% Commune de Duillier
10% Commune de Nyon
Région de Nyon: subvention régionale possible (DISREN).
Canton de Vaud: subvention cantonale pour les parts communales en traversée de localité.

MESURE STRUCTURANTE

12-76

Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et Versoix en complément de la voie verte Genève - Versoix sur domaine public cantonal



Priorité
A5

Historique
Nouvelle mesure

Coût : 23.9 MF
Avec demande de cofinancement

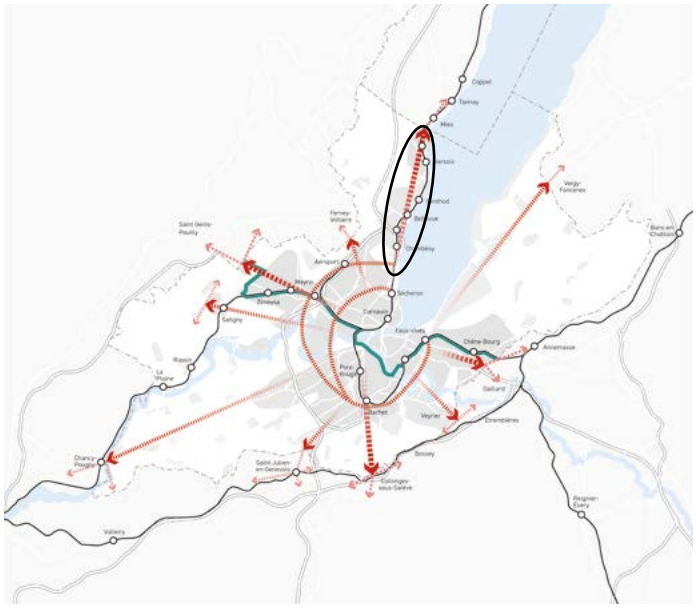
CATÉGORIE
Mobilité douce

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Ville de Genève

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



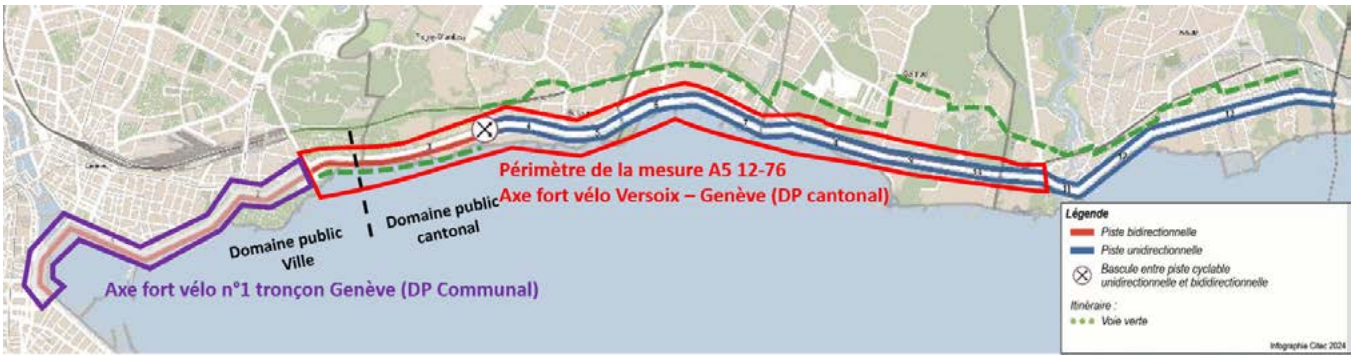
DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

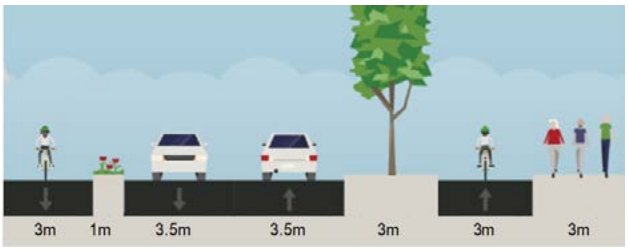
L'axe fort vélo n°1 entre le centre-ville de Genève et Versoix sera un axe cyclable structurant de la rive droite en complémentarité de la voie verte Genève-Versoix (mesures 6621.3.010 12-32 PA3 et 6621.4.006 12-53 PA4). Cet axe fort vélo viendra renforcer le réseau cyclable d'agglomération en répondant plus spécifiquement aux usages pendulaires et utilitaires dans ce couloir de plus de 70'000 habitants (périmètre d'un kilomètre autour de l'axe) notamment pour les vélos roulant à plus de 25 km/h.

Cette partie de l'axe fort vélo n°1 entre Genthod et Genève (sur domaine public cantonal), long de 6 kilomètres, proposera des aménagements continus, sécurisés et confortables en terme de gabarit portant sur une surface totale d'environ 36'350 m^2. Afin de permettre un niveau de service élevé, il est prévu dans la mesure du possible de redistribuer l'espace routier et le domaine public à disposition en faveur des vélos rapides notamment par une gestion des intersections permettant de garantir une priorisation du flux vélos et en séparant les flux vélos des flux TIM par de la végétation (alignement d'arbres et plantation basse) sur la majorité du linéaire qui contribue aussi à la sécurité des cyclistes et piétons. Cette sécurisation de l'itinéraire sera d'autant plus nécessaire qu'entre le Chemin des Cornillons (Pregny-Chambésy) et l'Avenue de la Paix (Genève), l'axe fort vélo et le trottoir accueilleront les usagers de la voie verte Genève-Versoix.

La partie de l'axe fort vélo n°1 sur le domaine public communal de la Ville de Genève doit encore faire l'objet d'approfondissements. D'autre part, du fait de l'émergence relativement récente du concept des axes forts vélo, la mesure n'est pas encore inscrite au Plan directeur cantonal genevois.

12-76	**Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et Versoix en complément de la voie verte Genève - Versoix sur domaine public cantonal**	**Coût : 23.9 MF**
		Priorité : A5





La mesure mettra en application le guide de conception méthodologique des axes forts vélos élaboré par le canton de Genève au premier semestre 2024. L'itinéraire empruntera des aménagements cyclables réalisés dans le cadre de la mesure 6621.2.006 / 12-16a A2 - Requalification de la route de Suisse (2ème étape): tronçon Bellevue -Genthod. Aucune intervention n'est prévue sur ce tronçon, le projet d'axe fort vélo traitera néanmoins les raccords à l'existant. L'étude préliminaire, terminée, a permis d'assurer la faisabilité foncière de la mesure car la totalité des aménagements sont prévus sur domaine public, sans impact en termes d'artificialisation de sols.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06** par l'amélioration de la qualité et de l'ambiance sonore induite par le report modal en faveur des modes actifs, et par l'intégration d'exigences environnementales fortes dans le projet.
- **Urbanisation U09** par l'amélioration de la qualité des espaces publics dans les milieux bâtis traversés par l'axe fort.
- **Mobilité M04, M09, M10** par le renforcement du réseau cyclable d'agglomération, l'amélioration du confort d'usage pour les vélos et les piétons, et l'amélioration de la sécurité du trafic en séparant mieux les flux et en traitant une zone d'accumulation d'accidents.

Le développement par étapes du réseau d'axes forts vélos, dont cette première étape composée des axes forts vélos n°1, 2 et 8 (mesures A5 12-76, A5 33-40 et A5 36-1-36) vise à compléter le réseau cyclable d'agglomération pour répondre aux besoins spécifiques des pendulaires, en complément des voies vertes dont l'aménagement n'est pas prévu pour accueillir des vélos rapides. L'objectif est d'attirer massivement, en plus des cyclistes d'aujourd'hui, les usagers actuels des TIM ou des TP qui se retrouvent sur des infrastructures saturées notamment sur la route de Lausanne, l'autoroute A1 et la ligne CFF Genève-Lausanne. La charge vélos à l'horizon 2050 sur l'axe fort vélo n°1 est estimée à 5'600 vélos/jour. La valorisation des caractéristiques de sécurité, de confort, de performances encouragera ce transfert modal conséquent vers le vélo et le vélo à assistance électrique. Initiés par le canton de Genève, les axes forts ont été intégrés au plan vélo d'agglomération en vue de leur extension transfrontalière.

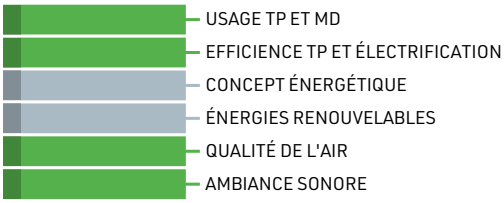
Les larges gabarits prévus et la séparation avec le trafic TIM, actuellement de 14'000 véhicules/jour (également le week-end) sur la route de Lausanne, amélioreront la sécurité pour les cyclistes et le confort d'usage par rapport aux aménagements cyclables actuels. La suppression de tronçon actuellement en mixité piéton-vélo viendra réduire les conflits et améliorer les espaces dévolus aux piétons. L'arborisation et la végétalisation conséquente participera à l'intégration paysagère de l'axe, entre Jura et Lac, complètement judicieusement les espaces publics et le patrimoine bâti d'ores et déjà revalorisé dans le cadre de la requalification de la Route de Suisse en traversée de Bellevue (12-16a A2). Les intersections seront dans la mesure du possible réaménagées de manière à prioriser le flux vélo. La mesure contribuera à traiter la zone d'accumulation d'accidents située à l'intersection de la route de Lausanne et du chemin de l'Impératrice.

L'axe fort vélo n°1 desservira un corridor comptant plus de 70'000 habitants, les zones d'emploi de la rive droite, du centre-ville de Genève et le quartier des organisations internationales ainsi que plusieurs établissements scolaires. Il longe aussi des espaces naturels et de loisirs (jardin botanique, parcs et plages). L'itinéraire desservira également de nouveaux pôles d'emplois comme le siège de Lombard Odier (Bellevue) ou le quartier Verso (Versoix) et de récents plans localisés de quartier comme l'ilet Jean-Querret (Versoix).

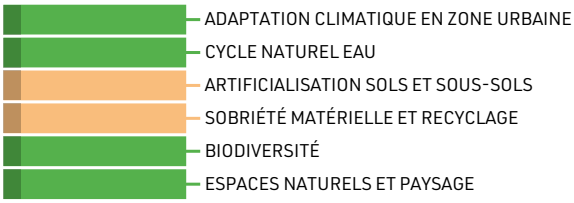
Le projet d'axe fort vise une sobriété des aménagements. Dans les phases d'études à venir, l'usage de matériaux recyclés sera recherché. En améliorant de manière significative l'infrastructure cyclable, il favorise le report modal vers les modes actifs tout en réduisant les capacités routières, contribuant ainsi à une meilleure qualité de l'air et à la diminution des nuisances sonores. La végétalisation incluant une meilleure gestion de l'eau apportera un confort d'usage en luttant contre les ilots de chaleur.

12-76	**Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et Versoix en complément de la voie verte Genève - Versoix sur domaine public cantonal**	**Coût: 23.9 MF**
		Priorité: A5

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Route Suisse
UD1-01 La Malvande Pregny-Chambésy
UD1-03 Versoix
A1 12-15a Requalification de la Route de Suisse (1ère étape): tronçon Versoix
A2 12-16a Requalification de la Route de Suisse (2e étape): tronçon Genthod-Bellevue
Ae2 12-23 Aménagement MD à Versoix – section Molard – Chemin de la Papeterie – construction d'une passerelle MD et renaturation de la Versoix
A3 Paquet MD 12-32 Aménagement d'une voie verte de Versoix à Pregny-Chambésy
A3 12-46 Aménagement d'une liaison MD route de Bois-Chatton – Route des Fayards
A4 12-53 Élargissement de la voie verte Versoix / Pregny-Chambésy et extensions en direction de Collex-Bossy et de Genève
A4 Paquet MD 12-54 Connexions mobilité douce du quartier du Château à la voie verte Versoix / Pregny-Chambésy et au Vengeron
A4 30-54 Requalification de l'avenue de la Paix et reconstruction du pont supérieur en faveur des TP et des MD de la place des Nations à la place Albert-Thomas

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	07.2024 / 06.2025
Étude d'avant-projet	**07.2025 / 07.2026**
Étude de projet	07.2026 / 12.2027
Autorisation / permis de construire	11.2027 / 12.2028
Début des travaux	08.2029
Mise en service	07.2032

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Guide méthodologique axes forts vélo, juillet 2024
Étude préliminaire, juin 2025

COÛT

Estimation du coût global	23.9 MF HT
Estimation du coût imputable	23.9 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100% Canton de Genève

12-79 Aménagements pour les MD sur la route de l'Etraz tronçon Biolay - Mies



Priorité
A5

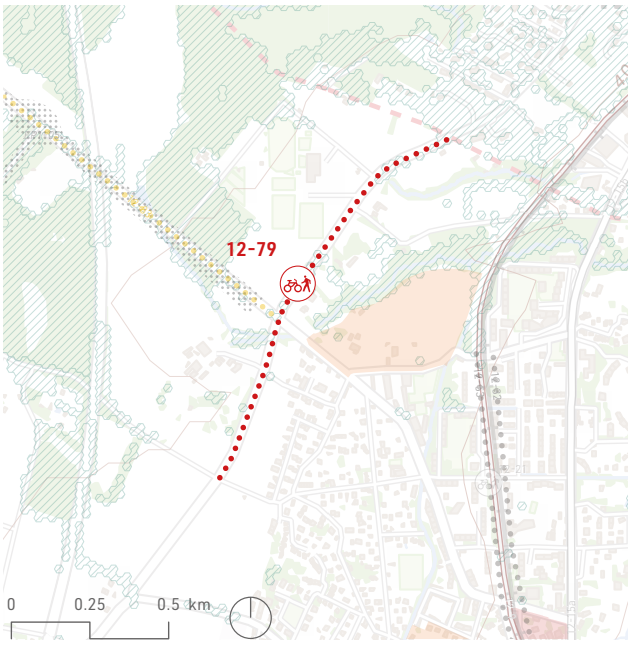
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 7.0 MF
Avec demande de cofinancement

CATÉGORIE
Mobilité douce

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
-

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La route cantonale de l'Etraz est une voie importante du réseau routier et cyclable, faisant partie du réseau de maillage du plan vélo d'agglomération. Elle connecte le centre sportif de la Bécassière, situé entre Versoix et Mies, qui est un lieu important de loisir dans ce secteur. Toutefois, cette route manque d'aménagements sécurisés pour les cycles.

La mesure prévoit donc d'aménager une piste cyclable bidirectionnelle entre Ecogia et le giratoire avec la route de Sauverny, et deux pistes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre de la route de l'Etraz jusqu'à la frontière avec le canton de Vaud, ainsi que des cheminements pour piétons. La mesure prévoit également d'améliorer la gestion des eaux par des noues. Au global, la mesure aménage une surface de 5'600 m² sur un linéaire de près d'un kilomètre.

L'étude préliminaire est terminée. La principale contrainte est le faible gabarit routier existant, qui doit être élargi pour accueillir les aménagements projetés, en emprises sur des propriétaires privés et communale (environ 60% de la surface aménagée) et en impactant environ 1'300 m² de SDA.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP03** par le passage dédié à la petite faune intégré dans le projet qui permettra de réduire l'effet de coupure de la route de l'Etraz.
- **Urbanisation U05** par l'amélioration de l'accessibilité MD au site sportif de la Bécassière ainsi qu'au futur pôle foot pour les sportifs et les visiteurs.
- **Mobilité M04, M09, M10** par l'amélioration et la sécurisation de ce tronçon de la route de l'Etraz pour les piétons et les cycles, notamment le giratoire avec la route de Sauverny qui recense régulièrement des accidents.

12-79	**Aménagements pour les MD sur la route de l'Etraz tronçon Biolay - Mies**	**Coût: 7.0 MF**
		Priorité: A5

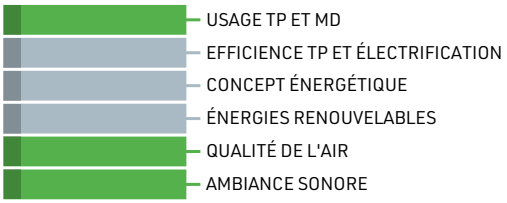
Ce tronçon participe à la mise en place d'un itinéraire de mobilité douce de qualité, reliant la commune vaudoise de Mies et les communes genevoises de Versoix, Collex-Bossy, Bellevue et Genthod. La route de l'Etraz est empruntée par 5'800 véhicules/jour, dont environ 3% de vélos. Il est attendu que la part du vélo soit démultipliée, pour atteindre environ 20% du trafic à terme en lien avec les enjeux de report modal. La sécurisation des flux vélos est nécessaire pour accompagner ce changement majeur en termes de répartition modale.

D'autre part un projet de pôle foot est prévu dans le secteur, visant à accueillir les professionnels du club féminin du FC Servette pour leurs entrainements et matchs. L'amélioration du maillage cyclable participera à réduire le trafic et les nuisances dans ce secteur tout en permettant de rejoindre le site sportif de la Bécassière existant et le futur pôle foot de manière sécurisée pour les sportifs et les visiteurs.

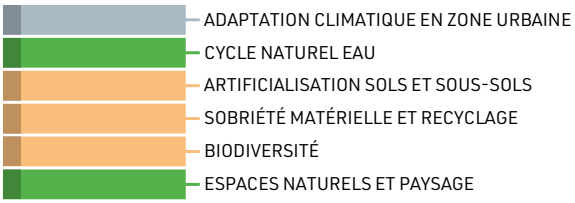
Les aménagements prévus, dont la reconfiguration du giratoire situé au croisement des routes de Sauverny et de l'Etraz où des accidents se produisent régulièrement, permettra d'améliorer la sécurité du trafic en particulier pour les usagers vulnérables que sont les piétons et les cycles.

S'inscrivant dans une démarche générale de réduction des transports individuels motorisés (TIM) et d'augmentation de la mobilité douce, la mesure contribuera également à améliorer la qualité de l'air et à réduire les nuisances sonores. La perte de surface perméable due à la création des pistes cyclables sera compensée par l'amélioration de la gestion des eaux pluviales sur le tronçon grâce à la création d'un bassin de gestion des eaux et de noues d'infiltration. De plus un nouvel ouvrage permettra le passage sécurisé de la petite faune sous la route au niveau du Nant de la Braille, assurant ainsi une continuité biologique et renforçant la biodiversité locale.

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE | CONTRIBUTION DÉFAVORABLE | STABLE | NON CONCERNÉ

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Route Suisse
A5 Paquet MD 12-81 Construction d'un passage MD au-dessus de la Versoix sur la route de l'Etraz
C5 12-80 Aménagements cyclables sur la route de l'Etraz secteur Richelien / Machefer
C5 12-83 Aménagement MD route de Sauverny tronçon douane de Sauverny / Etraz

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	**08.2024 / 06.2025**
Étude d'avant-projet	01.2026 / 06.2027
Étude de projet	07.2027 / 06.2028
Autorisation / permis de construire	07.2028 / 06.2029
Début des travaux	03.2030
Mise en service	03.2031

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Étude stratégique cycle rive droite (juin 2024)
Étude préliminaire Route de l'Etraz tronçon Moulin de Richelien / chemin de Villard (mai 2025)

COÛT

Estimation du coût global	7.0 MF HT
Estimation du coût imputable:	7.0 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100% Canton de Genève

MESURE STRUCTURANTE

14-26

Première étape pour la priorisation des transports publics sur la RD1201, en rabattement sur le tramway Saint-Julien – Genève



Priorité
A5

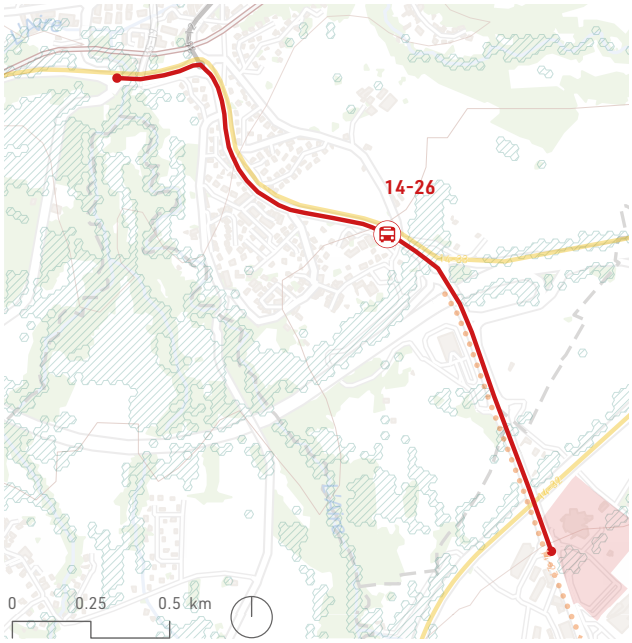
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 24.1 MF
Avec demande de cofinancement

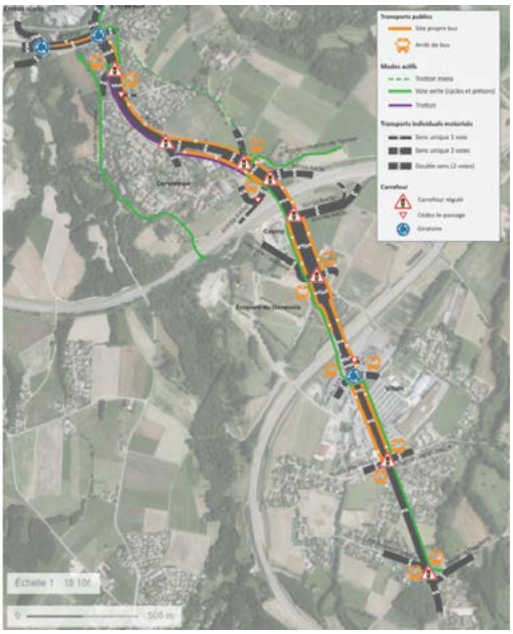
CATÉGORIE
Bus / Infrastructures des TP

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Communauté de communes du Genevois
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Communes de Saint-Julien-en-Genevois et Neydens, Sociétés ATMB et ADELAC, Conseil départemental de la Haute-Savoie

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La portion de 4 km de la route départementale RD 1201 en projet forme l'épine dorsale du réseau routier de la CC du Genevois. Sa position centrale fait fonction de lien entre les principaux pôles urbains et de loisirs, mais assure également une fonction d'alternative à l'autoroute A41 entre Annecy et Genève pour les échanges transfrontaliers sur le réseau secondaire : ce sont 5'000 véh/j sur les 18'000 véh/j qui empruntent cet axe chaque jour pour se rendre sur le canton de Genève. La RD1201 est toutefois caractérisée par sa dimension exclusivement routière et par l'absence d'aménagements dédiés aux transports publics et aux modes doux. Les conditions actuelles de circulation en HP engendrent des remontées de files qui impactent la circulation de la ligne M et de la ligne interurbaine transfrontalière 272. Ces dernières voient leurs vitesses commerciales et la fiabilité de leur desserte impactée négativement par cette situation. Dans les années à venir, l'augmentation de la demande de mobilité dans ce secteur se cumulera à cette état de fait et aggravera cette situation si aucune intervention n'est réalisée. Un projet d'ensemble de réaménagement est programmé (A5 14-26 et B5 14-27) pour contenir l'usage des TIM, prioriser les TP, sécuriser les MD et développer les futurs usages multimodaux. La première section de ce projet entend réaménager l'ensemble de la RD1201 afin d'extraire les lignes M et 272 des congestions grâces à des aménagements en site propre pour les TP. Une voie verte est également aménagée dans le même temps, en parallèle de la RD1201, et sera consolidée dans le cadre de la poursuite du projet vers Neydens (B5 14-27).

Cette première section entend la création d'aménagements en site propre pour les lignes de bus en rabattement sur le pôle des mobilités de Saint-Julien-en-Genevois (terminus du Tramway Genève-St Julien, gare SNCF, B+R de 500 pl.) :

– Un site propre pour les TP dans le sens sud > nord continu est créé du carrefour RD1201/chemin de la Creuse jusqu'à l'entrée sud de Saint-Julien. Le site propre n'est interrompu que pour le franchissement du giratoire de Vitam nord.
– Dans le sens nord > sud, les sites propres sont programmés : à l'approche du carrefour RD1201/A40 nord, entre les deux franchissements autoroutiers et entre les deux carrefours d'accès au Vitam.
– Un nouvel arrêt de transport public est créé sur la branche nord du carrefour Vitam pour desservir le P+R.

14-26	**Première étape pour la priorisation des transports publics sur la RD1201, en rabattement sur le tramway Saint-Julien – Genève**	**Coût: 24.1 MF**
		Priorité: A5

Une voie verte sur les 3/4 de l'axe sera également aménagée pour sécuriser les cyclistes et les piétons. Elle reliera la ViaRhôna à la véloroute des 5 Lacs pour une desserte transfrontalière:

– Sur la section Saint-Julien-en-Genevois RD1201/ Muguets sud, les cycles seront orientés préférentiellement sur la route de Feigères, la rue des Muguets et l'ancien chemin de Ternier, des itinéraires alternatifs à la RD1201, apaisés et aménagées en faveur des mobilités actives.
– Sur le 1/4 de l'axe sans voie verte, les cycles seront admis sur le site propre bus (sens descendant).
– Sur la section rue des Muguets sud <> carrefour sortie A40 nord, une voie verte séparée de la chaussée par un aménagement paysager est créée à l'ouest de la RD1201.

L'ensemble du réseau routier sur le périmètre du projet sera réglementé à 50 km/h pour apaiser la circulation.

Les études de faisabilité sont finalisées et l'appel d'offres pour les phases d'étude suivantes est prévu courant 2025. Les études et les procédures administratives et réglementaires s'échelonneront entre 2025 et 2027, et les travaux sur la période 2028-2030. Tous les partenaires en charge de cette compétence (Communauté de Communes du Genevois, Département de la Haute-Savoie et ATMB – ADELAC) participent au pilotage de l'étude.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP06** par la réduction de la capacité TIM de la RD1201, par l'amélioration de la qualité de l'air grâce à la réduction des émissions de GES et les nuisances sonores associés aux TIM.
– **Urbanisation U03, U04 et U05** en offrant une desserte en TP de rabattement sur le tramway «St-Julien - Genève» à proximité des espaces denses ou en cours de densification, tout en contribuant à la mise en réseau des localités à l'échelle transfrontalière.
– **Mobilité M02, M03, M05, M07, M10** par la réduction de la capacité TIM et la pacification d'un axe routier structurant, par la priorisation d'une offre TP en rabattement sur le tramway Saint-Julien - Genève et par l'optimisation de l'intermodalité pour les correspondances TP-TP et MD-TP.

Avec l'arrivée de l'extension du tramway 15 des TPG (6621.2.040 / 35-14c), il est crucial d'extraire la ligne M de la congestion afin de fiabiliser son usages et rabattre efficacement les futurs usagers du tramway venant des communes concernées (6'200 actifs frontaliers en 2021). Cette section en site propre bénéficiera aussi à la circulation de la ligne transfrontalière 272 Annecy-Genève. Plus largement, il est impératif de pouvoir absorber l'augmentation de la demande de mobilité sans recours à de nouvelles infrastructures routières et sans extension des infrastructures existantes. A ce jour, 3 lignes structurantes de transports publics bénéficieraient de la priorisation apportée par la mesure:

Ligne 272:

– Sur le tronçon de la mesure, la ligne Annecy à Genève-Aéroport dessert aujourd'hui 5 arrêts: Neydens Les Mouilles; Neydens Centre de Loisirs; SJEG Casino; SJEG Cervonnex; SJEG Route de Feigères
– A ce jour, la ligne 272 compte 318'166 voyages/an (+17.2% entre 2023 et 2024). Des réserves de capacités sont encore disponibles et permettent d'objectiver +190'000 usagers/an supplémentaires.

Ligne M:

– Actuellement, la congestion augmente en HP d'au moins 15 à 20% le temps de parcours de la ligne M.
– La ligne M, qui permet le rabattement sur le pôle des mobilités de Saint-Julien-en-Genevois et le futur tramway étendu des TPG verra sa fréquence de passage augmenter, passant de 20 min en HP à 7 min après mise en service de la mesure.
– A ce jour la ligne M comptait 282'956 montées en 2024 (soit + 18% entre 2023 et 2024). Il est prévu une augmentation de la fréquentation linéaire concomitante à l'augmentation de la fréquence de la ligne de rabattement.

Tramway 15:

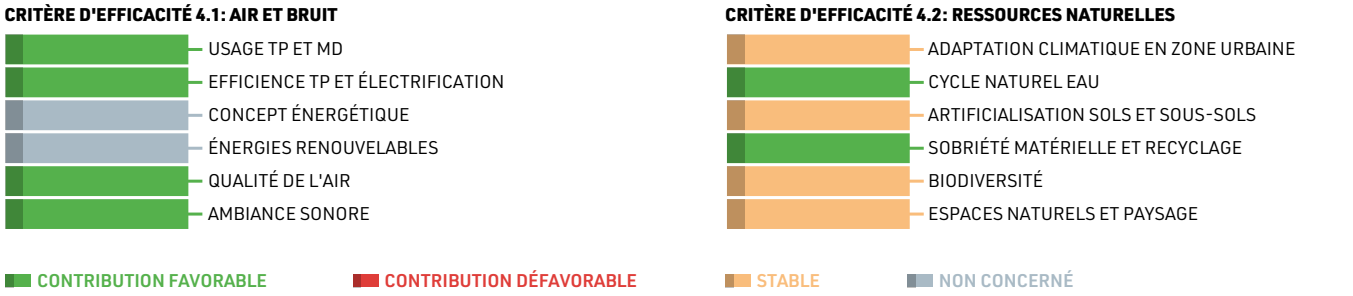
– La priorisation des transports publics et l'avantage donné aux modes alternatifs à la voiture individuelle par la présente mesure permettra le rabattement sur cette infrastructure de transport lourd cadencée à 6 min en 2030.
– Le futur tramway étendu entre le canton de Genève et Saint-Julien-en-Genevois sera l'infrastructure lourde qui permettra le transports rapide et massifié des 15'000 actifs frontaliers pour les trajets pendulaires, de loisirs ou d'achats.
– La présente mesure contribuera principalement au bon fonctionnement et au remplissage du tramway.

La voie verte, parallèle à l'axe de TP, permettra une intermodalité MD-TP ou permettra aux usagers cycle de poursuivre leur chemin vers le canton de Genève grâce aux voies vertes et aménagements cyclables transfrontaliers existants ou en projet (A5 14-28, A5 14-30 et A5 14-31, et sur la ViaRhôna). Afin d'assurer une intermodalité MD-tramway efficace, le pôle des mobilités de la gare de Saint-Julien-en-Genevois sera équipé d'un B+R sécurisé d'environ 500 places à proximité immédiate de l'arrêt de tramway.

14-26	**Première étape pour la priorisation des transports publics sur la RD1201, en rabattement sur le tramway Saint-Julien – Genève**	**Coût: 24.1 MF**
		Priorité : A5

Le projet de réaménagement de la RD1201 s'insère dans une vision plus globale de la densification urbaine et accompagnera la réalisation des futures opérations telles que les projets d'Ecoparc (UD4-09), la densification autour de la gare de Saint-Julien (UD4-07) ou l'extension du Vitam. Le projet sur la section identifiée de la RD1201 opère un réaménagement dans son emprise actuelle et contribue à éviter toute expansion urbaine. Le développement urbain potentiel projeté se ferait ainsi en proximité immédiate de la tâche urbaine actuelle et qui sera densifié à l'horizon de la mise en service du projet. 6'200 actifs frontaliers résident dans une des 3 communes desservies par la ligne M priorisée et qui rabattra sur le tramway 15 des TPG et sont autant d'usagers potentiels de la ligne M et du futur tramway 15.

Une vigilance particulière est portée à l'amélioration, la fluidification et la sécurisation de tous les usagers sur cette section réaménagée. Pour ce faire, il est notamment prévu la création de plusieurs carrefours régulés, la reconfiguration de plusieurs giratoires et la création d'aménagements piétons spécifiques sur la section nord très urbaine afin de minimiser les conflits d'usages entre les modes et sécuriser les usagers les plus vulnérables.



EFFETS SUR SUISSE

La mesure permet de renforcer l'armature en TP du Grand Genève, de favoriser via un effet réseau, l'attractivité des TP et du futur tramway entre Saint-Julien-en-Genevois et Genève, et ce par rapport aux TIM (temps de parcours équivalent et fiabilité).

La mesure est 100% comprise dans la communauté tarifaire Léman Pass (zones 10+230). Elle sera directement connectée au pôle des mobilités de Saint-Julien-en-Genevois et au réseau structurant du futur tramway St-Julien – Genève (6621.2.040 / 35-14), au réseau ferroviaire (gare SNCF) et intégrée au réseau urbain de la CC du Genevois (lignes M et N, et la ligne 272 interurbaine). Le temps de parcours à destination de Genève sera de 16 minutes (ligne M priorisée et tramway 15) contre 52 min à l'heure actuelle (ligne M non-priorisée au départ de Neydens et ligne 80 jusqu'à son arrivée à Lancy-Pont-Rouge). Le temps de parcours en TP (lignes M et tramway 15) concurrencera le temps de parcours TIM en HP.

En 2021, ce sont 6'200 actifs frontaliers qui résident dans les trois communes concernées par l'offre TP priorisée en rabattement et/ou de la voie verte aménagée et connectée aux itinéraires transfrontaliers.

Cette mesure s'inscrit dans l'objectif global de contenir l'augmentation du trafic routier en maintenant les charges actuelles à horizon 2030 sur la RD1201, et ce même avec l'augmentation de la population prévue par les documents d'urbanisme (environ +1.7%/an).

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Saint-Julien – Archamps – Neydens
UD4-07 Saint-Julien-en-Genevois gare
UD4-09 Ecoparc du Genevois (St-Julien/Neydens)
A2 35-14c Construction d'un axe tram entre Genève et St-Julien-en-Genevois et requalification de l'espace-rue, y compris desserte sud de Perly - Partie France
A5 Paquet Sécurité 35-40 Requalification et sécurisation du centre-ville de Saint-Julien-en-Genevois en lien avec l'arrivée du tramway
A5 Paquet MD 14-28 Création d'une voie verte entre l'interface multimodale de Saint-Julien-en-Genevois et le technopôle Archparc (par Lathoy)
A5 Paquet MD 14-30 Sécurisation MD entre Archparc (hub multimodal) et Landecy
A5 Paquet MD 14-31 Création d'une voie cyclable entre Viry et Saint-Julien-en-Genevois
B5 Paquet MD 35-41 Création d'un passage MD en gare de Saint-Julien-en-Genevois pour sécuriser la traversée de la voie ferrée
B5 14-27 Poursuite des aménagements modes doux sur la RD1201 à Neydens

14-26	**Première étape pour la priorisation des transports publics sur la RD1201, en rabattement sur le tramway Saint-Julien – Genève**	**Coût : 24.1 MF**
		Priorité : A5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	02.2023 / 12.2024
Étude d'avant-projet	**11.2025 / 05.2026**
Étude de projet	06.2026 / 12.2026
Autorisation / permis de construire	12.2026 / 12.2027
Début des travaux	01.2028
Mise en service	01.2030

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Etude de faisabilité Requalification de la RD1201 en Boulevard Urbain - 2024

COÛT

Estimation du coût global	24.1 MF HT
Estimation du coût imputable :	24.1 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

Répartition du financement en cours de définition entre la CC du Genevois, les communes de Saint Julien en Genevois et Neydens et le conseil départemental de la Haute-Savoie

MESURE STRUCTURANTE

16-50

Priorisation des transports publics et aménagements d'interfaces multimodales pour les transports publics et les modes doux sur l'axe 1005 entre Thonon et Genève



Priorité
A5

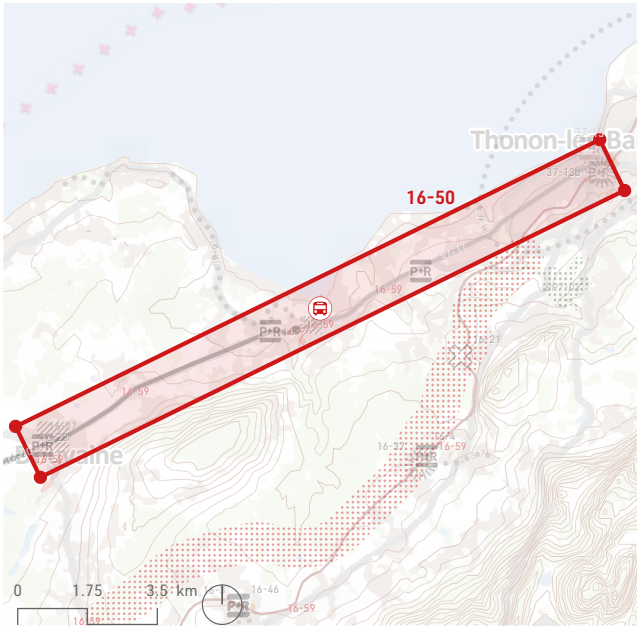
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 13.6 MF
Avec demande de cofinancement

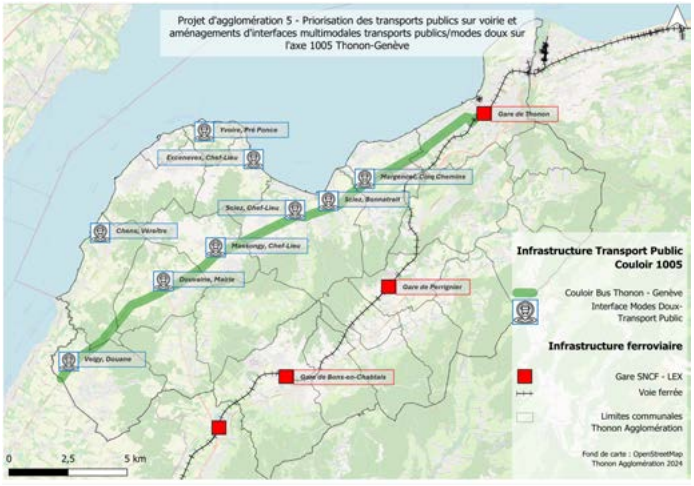
CATÉGORIE
Bus / Infrastructures des TP

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Thonon Agglomération
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Communes et Conseil départemental de la Haute-Savoie

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

L'axe RD1005, entre Thonon-Genève, est l'un des deux axes majeurs de circulation qui irriguent le territoire du Bas-Chablais. Par cet itinéraire, transite la ligne interurbaine transfrontalière 271 (Thonon - Genève-Rive) qui relie l'agglomération thononaise au canton de Genève par la douane d'Anières / Veigy-Foncenex. Depuis 2021, Thonon Agglomération a considérablement augmenté l'offre de TP en doublant le nombre de km commerciaux entre 2021 et 2024. L'effet sur le taux de fréquentation a été notable puisque la ligne transfrontalière 271 a vu sa fréquentation augmenter de +15%.

Cependant, la saturation routière de la RD1005 péjore la performance de la ligne transfrontalière 271. En effet, jusqu'à 26'000véh/j sont enregistrés sur certaines portions de la RD1005, entrainant remontées de files et congestions. La vitesse commerciale de la 271, défavorablement impactée par le trafic routier, ne permet pas au transport public d'être compétitif face aux TIM.

La mesure aujourd'hui proposée consiste à créer des sites propres et à prioriser les TP sur l'axe RD1005 qui relie Genève à Thonon, et qui dessert notamment les centralités de Veigy, Douvaine et Sciez. Il s'agit de mettre en place un système de priorisation des TP aux carrefours et aux tronçons où les transports publics perdent le plus de temps, que sont :

- la traversée de Bonnatrait à Sciez,
- le carrefour régulé RD1005 / RD1206 à Douvaine,
- le carrefour régulé RD1005 / Route de Brolliet / Route de l'Eglise à Massongy,
- le carrefour giratoire Avenue de Genève / Route de Margencel / Route de la Croisée situé sur les communes d'Anthy et de Margencel,
- des carrefours de Gaulle / Bel Air et Gaulle / Trolliettes / David à Thonon.

La mesure est complétée par l'aménagement de 9 interfaces multimodales sécurisées facilitant l'intermodalité entre modes doux et TP. L'objectif est d'offrir des services et du confort aux usagers en prévoyant notamment des vélostations de 40 places pour chaque interface, des distributeurs automatiques de titres de transport et des bornes d'information voyageurs. Les sites

16-50	**Priorisation des transports publics et aménagements d'interfaces multimodales pour les transports publics et les modes doux sur l'axe 1005 entre Thonon et Genève**	**Coût : 13.6 MF**
		Priorité : A5

concernés sont les nœuds de mobilité permettant une intermodalité optimale entre bus et vélos, à savoir sur les communes de : Veigy (Douane), Douvaine, Massongy, Sciez, Margencel, Thonon, Chens (Vereitre) et d'Excenevex. Afin d'encourager les rabattements vélo et de ne pas déporter des véhicules sur l'axe 1005 déjà saturé, aucun stationnement pour les TIM ne sera proposé sur les interfaces multimodales.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06** par la réduction de la capacité TIM de la RD1005, par l'amélioration de la qualité de l'air grâce à la réduction des émissions de GES et les nuisances sonores associés aux TIM.
- **Urbanisation U03, U04 et U05** par la mise en réseau des villes et petites villes destinées à accueillir une part importante de la croissance démographique projetée, en contribuant à la mise en réseau des localités transfrontalière grâce à une offre TP structurante et en offrant une desserte en TP à proximité des espaces denses ou en densification.
- **Mobilité M02, M03, M05, M07, M10** par la réduction de la capacité TIM de la RD1201 afin de prioriser la circulation d'une offre de TP transfrontalier structurant, par l'aménagement d'interfaces multimodales pour les correspondances MD-TP et par la pacification et la réduction des conflits d'usages entre les modes sur cet axe.

Cette mesure permet de créer un axe TP structurant, reliant Thonon, les communes de Sciez, Douvaine et Veigy au cœur de l'agglomération. Les gains de temps de parcours attendus pour la ligne transfrontalière 271 sont de 30 minutes en heure de pointe grâce à la fiabilisation du temps de parcours de la ligne 271 et la réduction de l'impact du trafic sur sa régularité. La création des interfaces, qui s'articule avec la création d'un maillage cyclable (A5 16-52), permet d'améliorer l'intermodalité entre vélo et bus, en combinant les avantages de chaque mode de transport (sans nécessité d'avoir recours au TIM).

Le temps de parcours de la ligne interurbaine 271 est actuellement de 99 min en HP entre Thonon et à Genève, dont 68 min entre Thonon et la douane de Veigy-Foncenex. Le projet vise à passer en 2028 à 38 min en HP entre le démarrage de la ligne à Thonon et la douane de Veigy-Foncenex. Avec la poursuite de la ligne sur le canton de Genève, le temps de trajet passe de plus de 100 min aujourd'hui à 60 min, fiabilisant l'usage de la ligne transfrontalière. Ce sont ainsi 1'000 nouveaux usagers des TP que la mesure objective de venir capter sur les TIM.

La fréquentation actuelle de la ligne 271 est de 246'213 voyages annuels. Avec les projets de priorisations et d'interfaces multimodales, il est estimé que la ligne passerait à 354'410 voyages annuels, soit un gain de 108'197 voyages/an. La priorisation et la réduction de la capacité de charge de la RD1005 permettra en outre de retirer environ 2'100 voitures de la voirie au passage de la frontière franco-suisse.

Le potentiel de report modal est fort dans la mesure où les temps de parcours des TP et des TIM sont comparables. En se focalisant sur les passages aux douanes d'Anières et d'Hermance, on estime l'évolution des parts modales suivantes suite à la mise en place de la mesure de priorisation :

- Passage de 89% à 73% pour le TIM, soit une diminution de 2'133 véhicules/jours
- Passage de 2% de part modale vélo à 9 %, soit 1'020 nouveaux usagers/jours
- Passage de 7.9% à 15% de part modale TP, soit 1'035 nouveaux usagers/jours

La ligne transfrontalière 271 permet en outre le rabattement des actifs frontaliers résidants dans les communes de Thonon agglomération (Thonon, Sciez, Douvaine et Veigy principalement) sur le réseau structurant des TPG. Le terminus de la ligne 271 à l'arrêt Genève-Rive permet la diffusion des usagers vers les lignes de tramways 12 et 17, et les lignes de bus urbains des TPG (2,6,7,8,9,10,25,33 et 92). La fiabilisation des temps de parcours de la ligne transfrontalière permettra de fiabiliser et valoriser l'usage des TP lors des déplacements quotidiens des actifs frontaliers dans le canton de Genève.

La création des interfaces, qui s'articule avec la création d'un maillage cyclable de rabattement sur ces dernières (mesure A5 16-52), permet d'améliorer l'intermodalité entre vélo et bus, sans nécessité d'avoir recours au TIM. Les interfaces n'auront pas de stationnement TIM mais disposeront toutes de stationnements sécurisés pour les cycles de 40 places. En cohérence avec la priorisation des transports publics, ce services permettent d'améliorer l'usage combinée MD-TP. L'attractivité des TP s'en trouve renforcée : les interfaces multimodales contribuent à améliorer l''usage des TP dans le cadre de la desserte transfrontalières.

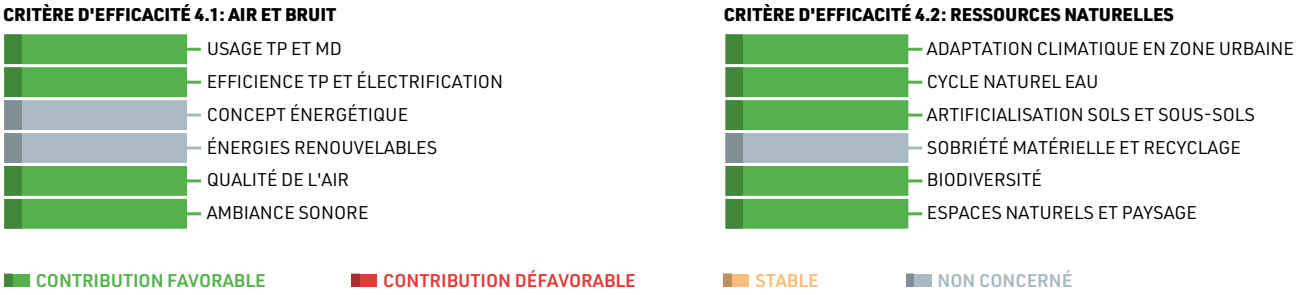


70'000 habitants de Thonon Agglomération résident le long de la RD1005, dont 65% habitent à moins de 300 m des interfaces multimodales. Les usagers cibles de la mesure sont les 6'500 actifs frontaliers qui résident dans les communes desservies par la ligne transfrontalière 271 et qui se rendent à Genève en TIM. A l'avenir, les polarités comme Sciez et

16-50	**Priorisation des transports publics et aménagements d'interfaces multimodales pour les transports publics et les modes doux sur l'axe 1005 entre Thonon et Genève**	**Coût : 13.6 MF**
		Priorité : A5

Douvaine ont vocation à être densifiées et régénérées par renouvellement urbain (UD7-06 et UD7-07), pour pouvoir accueillir une part importante de la production de logements à proximité des arrêts de la 271 et des linéaires cyclables aménagés sur la RD1005 (A5 16-52). L'articulation entre développement urbain et mobilités permit par cette mesure contribue à limiter les déplacements et à encourager les usages alternatifs à l'autosolisme.

Enfin, le trafic sur la RD1005 connait une charge de trafic de 26'000 véhicules/jour sur certaines de ses sections. Les aménagements de voirie et priorités aux bus vont permettre de diminuer l'accidentalité grâce à la réduction de la capacité de charge de la RD1005 et des vitesses de circulations sur cet axe.



EFFETS SUR SUISSE

La mesure permet de renforcer l'armature TP du Grand Genève, de favoriser, via un effet réseau, l'attractivité des TP par rapport aux TIM (temps de parcours et fiabilité). La ligne interurbaine et transfrontalière 271 permet le rabattement des actifs frontaliers résidants dans les communes de Thonon agglomération traversées (Thonon, Sciez, Douvaine et Veigy principalement) sur les réseaux structurants des TPG, dans le canton de Genève. Le terminus de la ligne, à l'arrêt Genève-Rive, permet la diffusion des usagers de la 271 vers les lignes de tramways 12 et 17, et les lignes de bus urbains des TPG (2,6,7,8,9,10,25,33 et 92). La demande supplémentaire estimée pour la ligne 271 (1'000 nouveaux usagers quotidiens) sont autant d'usagers potentiels supplémentaires sur le réseau des TPG. La fiabilisation des temps de parcours de la ligne transfrontalière permettra par effets cascades de fiabiliser et valoriser l'usage des TP lors des déplacements quotidiens des actifs frontaliers.

Les effets combinés des mesures 16-50 et 16-52 entendent faire passer la part modale pour les déplacements transfrontaliers au passage de la douane de :

- De 89% à 73% pour le TIM, soit une diminution de 2'133 véhicules/jours
- De 2% de part modale vélo à 9 %, soit 1'020 nouveaux usagers/jours
- De 7.9% à 15% de part modale TP, soit 1'035 nouveaux usagers/jours

70'000 habitants de Thonon Agglomération résident le long de la RD1005, dont 65% habitent à moins de 300m des interfaces multimodales desservis par les lignes de transports publics qui bénéficieront de la priorisation. Les usagers cibles de la mesure sont les 6'500 actifs frontaliers qui résident dans les communes desservies par la ligne transfrontalière 271 et qui se rendent à Genève en TIM. Les polarités comme Sciez et Douvaine ont vocation à être densifiées et régénérées par renouvellement urbain (UD7-06 et UD7-07), pour pouvoir accueillir une part importante de la production de logements à proximité des arrêts de la 271 et des linéaires cyclables aménagés sur la RD1005 (mesure 16-52). L'articulation entre développement urbain et mobilités permit par cette mesure contribue à limiter les déplacements et à encourager les usages alternatifs à l'autosolisme.

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Axe RD1005 entre Thonon et Genève
UD7-01 Thonon-les-Bains - centre et gare
UD7-03 Perrignier
UD7-04 Bons-en-Chablais
UD7-06 Sciez
UD7-07 Douvaine
UD7-10 Veigy-Foncenex
SUPRA 80-04 Nouvelle liaison 2x2 voies Machilly – Thonon A412 (Désenclavement du Chablais)
A5 16-52 Continuités et rabattements cyclables sur l'axe 1005 Thonon-Genève
Ae5 16-59 Mesures d'accompagnement multimodales à la nouvelle liaison autoroutière A412

16-50	**Priorisation des transports publics et aménagements d'interfaces multimodales pour les transports publics et les modes doux sur l'axe 1005 entre Thonon et Genève**	**Coût : 13.6 MF**
		Priorité : A5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	terminée août 2024
Étude d'avant-projet	**01.2026 / 06.2026**
Étude de projet	09.2026/12.2026
Autorisation / permis de construire	01.2027/12.2027
Début des travaux	01.2028
Mise en service	01.2030

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Études d'aménagement des interfaces
Étude préliminaire pour la priorisation des transports publics sur la RD1005, août 2024

COÛT

Estimation du coût global	13.6 MF HT
Estimation du coût imputable	13.6 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

50% Thonon Agglomération
40% Conseil départemental de la Haute-Savoie
10% communes concernées

16-52

Continuités et rabattements cyclables vers les interfaces multimodales situés sur l'axe RD1005 entre Thonon et Genève



Priorité
A5

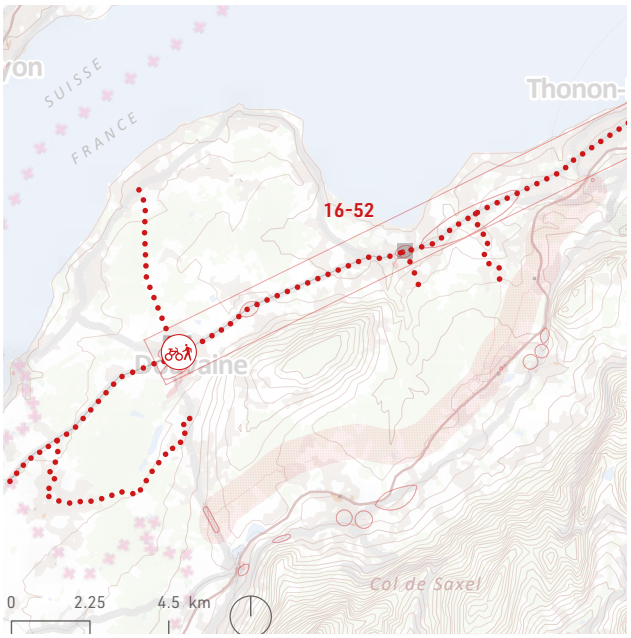
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 17.6 MF
Avec demande de cofinancement

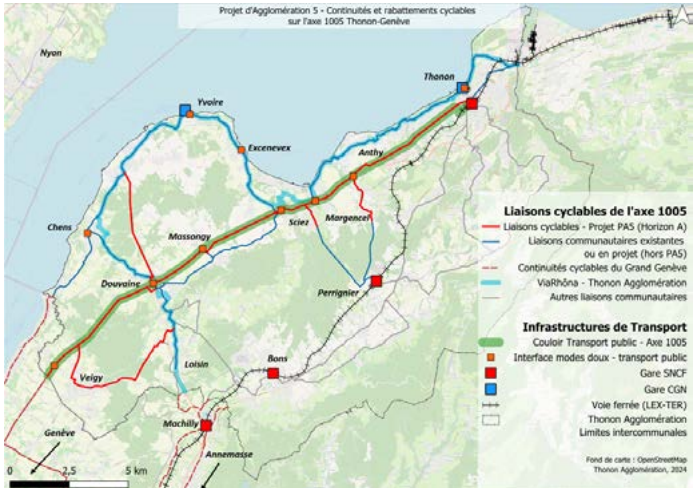
CATÉGORIE
Mobilité douce

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Thonon Agglomération
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Communes et Conseil départemental de la Haute-Savoie

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La route départementale RD1005 située entre Thonon et Genève a été identifiée comme un axe de développement privilégié de la pratique cyclable puisque 80% de la population de Thonon Agglomération se situe à moins de 20 min en rabattement à vélo. Or, cet axe transfrontalier est en l'état impraticable pour les cycles compte tenu de la charge de trafic enregistrée quotidiennement : jusqu'à 26 000 véh/jour sur certains tronçons de la RD1005. La charge et les vitesses de trafic, le nombre élevé de poids lourds et la structure de la voirie créent un environnement défavorable à la pratique cyclable quotidienne et rendent impossible le développement d'une pratique cyclable transfrontalière massifiée.

Il est aujourd'hui nécessaire de sécuriser ce couloir de circulation transfrontalier et ses rabattements en offrant des sites propres dédiés aux cyclistes. Les aménagements prévus par cette mesure, en complément de ceux proposés par la mesure de priorisation de la ligne 271 sur ce même axe (A5 16-50), se décomposent ainsi :

- 22.8 km de voies vertes hors localité de 3 m de large seront aménagées, adaptées pour un trafic < 1000 vélos/jour
- 11 km de pistes cyclables bidirectionnelles (3 m de large) ou unidirectionnelles (2 m de large) en localité seront aménagées, adaptées pour un trafic < 1500 vélos/jour
- des sites partagés ou bandes cyclables de 1.5 m de large sur des tronçons résiduels, dont le trafic est inférieur à 4'000 véh/jour

Ce seront à terme 38 km linéaires de voies cyclables sécurisées qui seront réalisés sur les segments suivants :

- Thonon – Espace Léman : aménagement d'un tronçon de 3.9 km sur la RD1005
- Espace Léman - Sciez : aménagement d'un tronçon de 5.6 km sur la RD1005
- Sciez - Massongy – Douvaine : aménagement d'un tronçon de 6.6 km sur la RD1005
- Douvaine - Veigy : aménagement d'un tronçon de 6.1 km sur la RD1005
- Veigy - Anières : aménagement du tronçon de 1.8 km sur la RD1005 jusqu'à la frontière et en connexion avec les aménagements cyclables du canton de Genève

16-52	**Continuités et rabattements cyclables vers les interfaces multimodales situés sur l'axe RD1005 entre Thonon et Genève**	**Coût : 17.6 MF**
		Priorité : A5

- Loisin - Veigy : aménagement d'un tronçon de 5.9 km en rabattement sur l'arrêt TPG à la douane d'Anières/Veigy ou en continuité cyclable via les aménagements cycles existants sur le canton de Genève
- Douvaine - Messery : aménagement d'un tronçon de 5 km sur la RD60 en rabattement sur les interfaces multimodales des arrêts de la ligne de bus 271 bis à Chens et à Yvoire
- Perrignier - Sciez : aménagement partiel d'un tronçon de 1 km sur 5 km en rabattement sur la RD1005 et les interfaces multimodales des arrêts de la ligne de bus 271
- Margencel - Perrignier : aménagement partiel d'un tronçon de 1.6 km sur 5.5 km pour un rabattement sur l'interface multimodale de la ligne de bus 271 à Margencel

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06** par la réduction de la capacité d'usage de la voiture sur la RD1005 et grâce à l'amélioration de la qualité de l'air, la réduction des émissions de GES et des nuisances sonores associées aux TIM.
- **Urbanisation U03, U04 et U05** par la mise en réseau, à l'échelle transfrontalière, des villes et petites villes destinées à accueillir une part importante de la croissance démographique projetée et par l'aménagement de liaisons cyclables favorables à la ville des courtes distances.
- **Mobilité M02, M04, M05, M07, M10** par la réduction de la capacité routière de la RD1005 et sa pacification en vue de sécuriser la circulation des cycles grâce à des aménagements dédiés, séparés de la circulation automobile, par le renforcement de l'intermodalité MD-TP grâce aux rabattements des cyclistes sur les interfaces multimodales de la ligne 271 et par la réduction des conflits d'usages entre les modes.

L'aménagement de voies cyclables autour et sur la RD1005 entre Thonon et le canton de Genève entend répondre au fort potentiel de report modal depuis les TIM vers le vélo et les TP. Cette mesure se veut complémentaire à l'aménagement des interfaces multimodales et des priorisations proposées sur la RD1005 (A5 16-50). Le parti-pris de ne réaliser que des interfaces multimodales sans stationnement TIM induit l'aménagement de rabattements cycles continus et sûrs pour les usagers des lignes TP transfrontaliers (rabattement sur la ligne 271 sur l'axe RD1005, rabattement sur les lignes G et G+ des TPG pour les rabattements cycles à la douane d'Hermance, rabattement sur la ligne 38 des TPG pour les continuités cyclables vers la douane d'Anières/Veigy-Foncenex). Par ailleurs, les aménagements cycles proposés par la présente mesure se connecteront aux aménagements cycles du canton de Genève à hauteur de la douane Veigy-Foncenex afin de proposer une nouvelle continuité cyclable transfrontalière.

Ces aménagements cyclables contribuent, au même titre que les priorisations des transports publics, à réduire la capacité de charge TIM sur l'axe 1005 et le nombre d'automobilistes qui se rendent quotidiennement sur le canton de Genève en TIM. En se focalisant sur les passages à la frontière, on estime l'évolution des parts modales à la suite de la mise en service de la mesure et de la mesure 16-50 de la manière suivante :

- Passage de 89% à 73% pour les TIM, soit une diminution de 2'133 véhicules/jours
- Passage de 2% de part modale vélo à 9 %, soit 1'020 nouveaux usagers/jours
- Passage de 7.9% à 15% de part modale TP, soit 1'035 nouveaux usagers/jours

Au regard des distances de déplacements, la complémentarité entre les modes de transports alternatifs doit aussi être recherchée. A cet effet, l'intermodalité MD-TP permettra de répondre à la demande en déplacements de courtes et de moyennes distances (entre 5 et 15km).

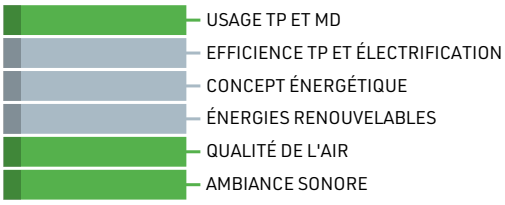
Le projet a une zone de chalandise qui comprend plus de 80 % de la population de Thonon Agglomération. Il connecte les pôles de vie et interfaces multimodales de l'agglomération en modes actifs, là où aujourd'hui leur accessibilité se fait avant tout en TIM, malgré des distances interpôles inférieures à 5 km.

Les charges de trafic de la RD1005 engendrent une accidentalité certaine. Les aménagements envisagés permettront aux cyclistes d'être séparés du trafic automobile et des camions, et de pouvoir évoluer en confort et sécurité, pour leurs déplacements transfrontaliers et du quotidiens. Une attention particulière sera apportée aux carrefours, changements d'aménagements et aux transitions en localité/hors localité.

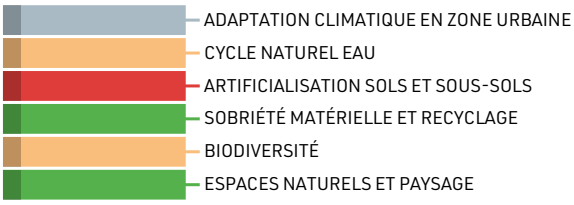
En matière d'environnement, en autres bénéfices, la mesure entend réduire les émissions de CO_2 tout en diminuant la pollution sonore associée aux TIM grâce à la limitation de leur vitesse de circulation.

16-52	Continuités et rabattements cyclables vers les interfaces multimodales situés sur l'axe RD1005 entre Thonon et Genève	Coût : 17.6 MF
		Priorité : A5

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

EFFETS SUR SUISSE

Cette mesure permettra de bénéficier d'un axe structurant cyclable sécurisé, continu et attractif qui reliera les centres urbains de l'axe 1005 au Canton de Genève. Ce sont ainsi 6'500 actifs frontaliers qui résident dans une des communes concernées par les aménagements cyclables de rabattement.

A l'heure actuelle, 89.1% des déplacements vers le canton de Genève sur l'axe RD1005 sont réalisés en modes thermiques (TIM et 2 roues motorisées), contre 2 % en vélo. L'absence d'aménagements cycles dédiés et continus conforte cette dépendance aux modes routiers et ne permet pas d'envisager pour l'heure des changements de comportement de mobilité en faveur des modes alternatifs sans infrastructure dédiée. Cette mesure s'inscrit dans une logique de renforcement du réseau de mobilité douce en lien avec la politique du canton de Genève (plan d'actions des mobilités actives - PAMA) et doit permettre de faire passer la part modale cycle de 2% à 9%, soit un objectif de 1'000 nouveaux usagers cycles quotidiens au passage de la frontière entre le canton de Genève et Thonon Agglomération.

Le vélo sert à la fois de transport en direction de la Suisse, et de transport de rabattement pour prendre les lignes transfrontalières de bus (ligne 271 et lignes TPG G+ et 38) à destination de Genève dans un objectif d'intermodalité. En prenant en compte ce double-report vers le vélo et les transports publics, et en le pondérant par la hausse démographique tendancielle du territoire, la charge du trafic automobile devrait avoir amorcé une diminution comme suit :

- réduction à 18 000 véh/jour sur les tronçons les plus fréquentés de la RD1005, contre 26'000 véh/j actuellement
- diminution à 10'000 véh/jour au passage de la frontière Veigy-Anières, contre près de 12'000 véh/j actuellement.

En se focalisant strictement sur les passages à la frontière, les évolutions des parts modales à la suite des mises en services des mesures 16-50 et 16-52 sont estimées comme suit :

- Passage de 89% à 73% pour les TIM, soit une diminution de 2'133 véhicules/jours
- Passage de 2% de part modale vélo à 9 %, soit 1'020 nouveaux usagers/jours
- Passage de 7.9% à 15% de part modale TP, soit 1'035 nouveaux usagers/jours

Enfin, la mesure contribuera à réduire les conflits d'usages entre les modes de transports (TIM-TP-MD) en dédiant des itinéraires continus et sûrs pour les modes doux.

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Axe RD1005 entre Thonon et Genève
UD7-01 Thonon-les-Bains - centre et gare
UD7-03 Perrignier
UD7-04 Bons-en-Chablais
UD7-06 Sciez
UD7-07 Douvaine
UD7-10 Veigy-Foncenex
SUPRA 80-04 Nouvelle liaison 2x2 voies Machilly – Thonon A412 (Désenclavement du Chablais)
A5 16-50 Priorisation des transports publics sur voiries et aménagements d'interfaces multimodales transports publics - modes doux sur l'axe 1005 Thonon-Genève
Ae5 16-59 Mesures d'accompagnement multimodales à la nouvelle liaison autoroutière A412

16-52	**Continuités et rabattements cyclables vers les interfaces multimodales situés sur l'axe RD1005 entre Thonon et Genève**	**Coût : 17.6 MF**
		Priorité : A5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	05.2024 / 12.2024
Étude d'avant-projet	**09.2025 / 03.2026**
Étude de projet	04.2026 / 12.2026
Autorisation / permis de construire	03.2027 / 12.2027
Début des travaux	01.2028
Mise en service	09.2031

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Schéma directeur cyclable de Thonon Agglomération, mars 2024.
Etudes préliminaires du projet «Continuités et rabattements cyclables sur l'axe routier Thonon-Genève (D1005)», juin 2025.
Plan Local d'Urbanisme intercommunal - Habitat et Mobilité (PLUiHM) de Thonon Agglomération, février 2025.

COÛT

Estimation du coût global	17.6 MF HT
Estimation du coût imputable	17.6 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

40% Thonon Agglomération
40% Département de la Haute-Savoie
20% Communes traversées

30-28

Première étape de requalification de l'avenue de la Praille et de création des espaces publics du quartier de l'Etoile (PAV)



Priorité
A5

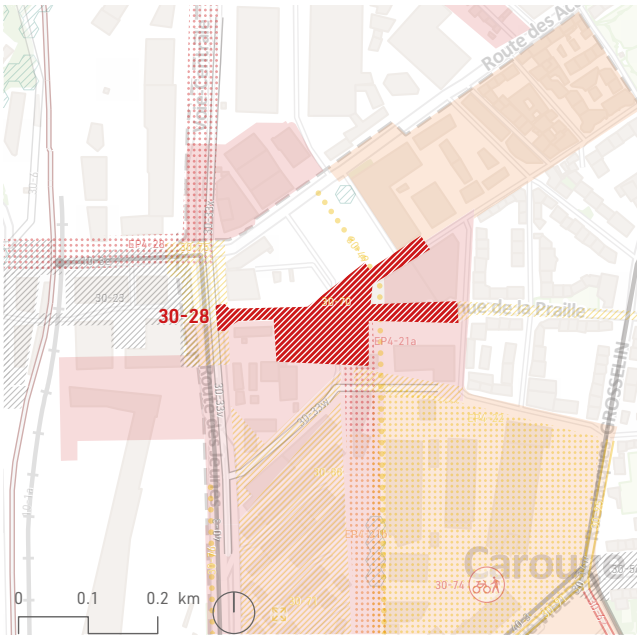
Historique
6621.4.055 (B4)

Coût : 10.2 MF
Avec demande de cofinancement

CATÉGORIE
Valorisation / Sécurité de l'espace routier

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Ville de Carouge
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Canton de Genève (DPAV)

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

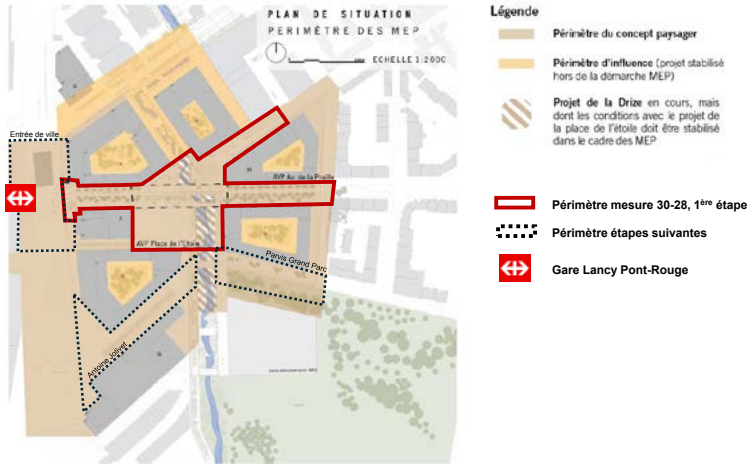
Le quartier de l'Etoile s'inscrit au sein du secteur majeur de densification urbaine Praille-Acacias-Vernets (PAV). Les mutations de pièces urbaines prévues à l'Étoile doivent être accompagnées d'améliorations de l'espace public, majoritairement dédiés aux mobilités douces, en requalifiant des rues existantes mais aussi en créant des nouveaux espaces publics au fur et à mesure des opérations urbaines. Des mandats d'études parallèles (MEP) ont été conduits sur l'ensemble des espaces publics du quartier. Au vu de leur ampleur, plusieurs secteurs d'interventions sont identifiés selon leur horizon de réalisation. La première étape est constituée de la présente mesure A5 dont l'avant-projet a été intégré dans les MEP. Les étapes suivantes, dont l'étude préliminaire a été intégrée dans les MEP, font pour l'instant l'objet de la mesure 30-75 C5 «Deuxième étape de création des espaces publics du quartier de l'Etoile (PAV)» comprenant la rue Antoine Jolivet (lien avec la modification du carrefour d'accès Jeunes-Jolivet par la mesure 6621.3.042 Ae3 30-33), le parvis du Grand Parc (lien avec EP4-22 C5 Aménagement du Grand Parc PAV) et l'entrée de ville / requalification du P+R de l'Etoile.

La présente mesure vise à :

– réaménager la surface d'un premier tronçon de l'axe MD est-ouest du PAV (avenue de la Praille entre la route des Jeunes et la rue du Léopard) sur une surface de 9'000 m². Cet axe est aujourd'hui fortement marqué par la circulation et le stationnement TIM, avec un contexte très routier. Afin de libérer les espaces publics en surface du TIM et des flux logistiques liés à l'Etoile, les pièces urbaines seront desservies par un tunnel d'accès réalisé sous l'avenue de la Praille et connecté à la route des Jeunes par un carrefour souterrain aménagé dans la trémie sous le parking de l'Étoile. Ces accès sont financés par les promoteurs des pièces urbaines et ne font pas partie de la présente mesure. La fermeture aux TIM en surface sur l'avenue de la Praille permettra de requalifier l'espace public de manière qualitative et de le végétaliser en cohérence avec le renouvellement urbain du quartier de l'Etoile.
– créer la place de l'Etoile, espace public majeur du quartier d'environ 8'000 m² en accord avec l'image directrice de 2015. Positionnés à la croisée des axes de MD structurants nord-sud (mesure C5 30-49) et est-ouest (mesure 6621.4.056 C5 30-61), cette future centralité à la fois pour l'agglomération mais aussi pour le quartier proposera des espaces à même

30-28	**Première étape de requalification de l'avenue de la Praille et de création des espaces publics du quartier de l'Etoile (PAV)**	**Coût : 10.2 MF**
		Priorité : A5

de faire prospérer à la fois le bien vivre ensemble et la biodiversité grâce à des lieux chaleureux et accueillants richement végétalisés. Dans ce but un usage maximal de la pleine terre sera recherché. De plus, la place sera traversée par la Drize remise à ciel ouvert (mesure Ae5 EP4-21a) lui donnant un caractère particulièrement attractif.



L'ensemble de ces aménagements se caractérise par des ambitions qualitatives élevées mais également par une forte complexité technique (infrastructure souterraine, réseaux dont chauffage à distance Genilac, intégration d'une rivière dans l'aménagement de la place). Seuls les aménagements liés aux espaces publics en surface ont été comptés dans le coût imputable, portant sur une surface totale de 17'000 m².

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP04, EP06** par la végétalisation d'un secteur urbain aujourd'hui très minéral, en combinaison avec la remise à ciel ouvert de la Drize.
- **Urbanisation U03, U05, U08, U09** par la réalisation d'un nouveau quartier mixte proposant des espaces publics qualitatifs et généreux ainsi que des rez-de-chaussée accueillant les services et équipements de proximité.
- **Mobilité M07, M08, M09, M10** par la fermeture de l'avenue de la Praille au TIM et la suppression de stationnement au profit des modes doux.

Le réaménagement et la création d'espaces publics qualitatifs à l'Etoile, dévolus principalement aux mobilités douces, complétés par une programmation des rez-de-chaussée attractifs, à l'intersection des axes MD structurants du PAV et facilement accessibles depuis la gare Léman Express de Lancy-Pont-Rouge, permet de réduire les déplacements en TIM. La suppression du trafic routier sur l'avenue de la Praille (actuellement 12'200 véhicules/jour ; état futur sans mesure estimé à 14'600 véhicules/jour) permettra une réorganisation des flux. Une nouvelle ligne de bus ainsi que les vélos cohabiteront sur la chaussée centrale, alors que les piétons bénéficieront de larges aménagements paysagers aux abords.

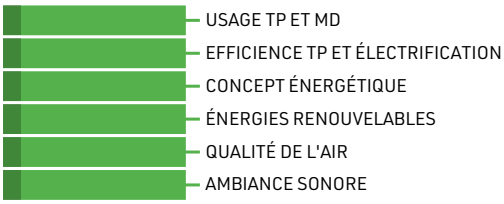
La mutation urbaine à l'Etoile, quartier aujourd'hui principalement industriel, vers un quartier mixte d'environ 450'000 m² de surface brute de plancher, soit environ 6'900 habitants et 4'900 emplois, doté d'espaces publics généreux répond aux objectifs de développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti pour en faire une nouvelle centralité forte pour le PAV. La mesure 30-28 accompagne l'ambition de densité affirmée du quartier qui se matérialisera par 4 îlots majeurs surmontés chacun par une tour d'une hauteur de max. 90 mètres mais également par l'implantation de 3 tours de grande hauteur pouvant culminer jusqu'à 170 m. Cette haute densité doit donc être contrebalancée des espaces extérieurs généreux et de qualité, entourés de rez-de-chaussée attractifs. Le réaménagement complet à terme de l'avenue de la Praille en combinaison avec la mesure C5 30-61 bénéficiera également aux 3'000 habitants riverains actuels de cet axe.

De plus, la mutation du quartier de l'Etoile s'inscrit dans le projet urbain du PAV qui fixe des standards élevés en matière de report modal et de développement de la mobilité douce (ratio de stationnement de 0.25 places TIM et objectif de 4 places vélos pour 100 m² de logement) afin de limiter la génération de TIM supplémentaire. Il s'appuie pour cela sur la proximité avec le Léman Express et sur une maitrise foncière publique de 60% au total. Les autorités coordonnent ainsi finement les développements urbains et la mise en œuvre des mesures associées à chacun des quartiers.

La fermeture au TIM de l'avenue de la Praille entre la route des Jeunes et la rue du Léopard et la création de nouveaux espaces publics améliore la sécurité du trafic et permet de créer un maillage pour les mobilités douces offrant des itinéraires sécurisés, continus et attractifs. La suppression du trafic routier en surface entraînera une réduction significative des nuisances sonores, des émissions de gaz à effet de serre et des impacts sur la qualité de vie des riverains. Les espaces ainsi libérés seront utilisés pour reconstituer des sols fertiles, créer des surfaces plantées et intégrer des revêtements semi-perméables. Ces aménagements permettront une gestion des eaux pluviales, notamment via des fosses de plantation continues, réduisant les pics de température et le phénomène d'îlots de chaleur. Le projet valorise également les matériaux locaux et recyclés, notamment pour le mobilier urbain.

30-28	**Première étape de requalification de l'avenue de la Praille et de création des espaces publics du quartier de l'Etoile (PAV)**	**Coût : 10.2 MF**
		Priorité : A5

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique PAV
UD4-01 Praille-Acacias-Vernets
Ae3 30-33 Réorganisation du réseau routier dans le PAV : modification du passage inférieur sous le carrefour de l'Etoile, nouveaux carrefours et nouveaux barreaux d'accessibilité - Partie Carouge
A5 Paquet MD 30-74 Installation de stationnement vélo pour grands générateurs dans le secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV)
Ae5 EP4-21 Renaturation de la Drize dans le secteur Praille-Acacias-Vernets - 1e étape (Parc des sports, Acacias 1 et 2, Route de Saint-Julien)
C5 30-61 Réaménagement de la croix MD est-ouest de la Place de l'Octroi et de l'avenue de la Praille jusqu'à la rue du Léopard
C5 30-49 Aménagement de la croix MD nord-sud en lien avec la renaturation de la Drize, y compris les rabattements transversaux, entre la Rte de St-Julien/Gare de Lancy-Bachet et l'av. de la Praille, incluant un ouvrage de franchissement de l'av. Vibert
C5 30-70 Vélostation et stationnement vélo en surface pour nouveau cœur d'agglomération
C5 30-75 Deuxième étape de création des espaces publics du quartier de l'Etoile (PAV) comprenant la rue Antoine-Jolivet, le parvis du Grand Parc et l'Entrée de Ville/Requalification du P+R Etoile
C5 EP4-22 Aménagement du Grand Parc PAV

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	terminée en 2021
Étude d'avant-projet	terminée en 2024
Étude de projet	**01.2025 / 12.2025**
Autorisation / permis de construire	01.2026 / 08.2027
Début des travaux	06.2028
Mise en service	01.2030

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Image directrice de l'Etoile. Pierre-Alain Dupraz. 2015, mise à jour en 2021
Croix de mobilité douce -axe est-ouest. Etudes préliminaires pour l'aménagement de l'espace public. Archipel. Août 2023
MEP pour les espaces publics à l'Etoile. Fin 2024

COÛT

Estimation du coût global	17.0 MF HT
Estimation du coût imputable	10.2 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100% Ville de Carouge

30-62

Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV) : première étape



Priorité
A5

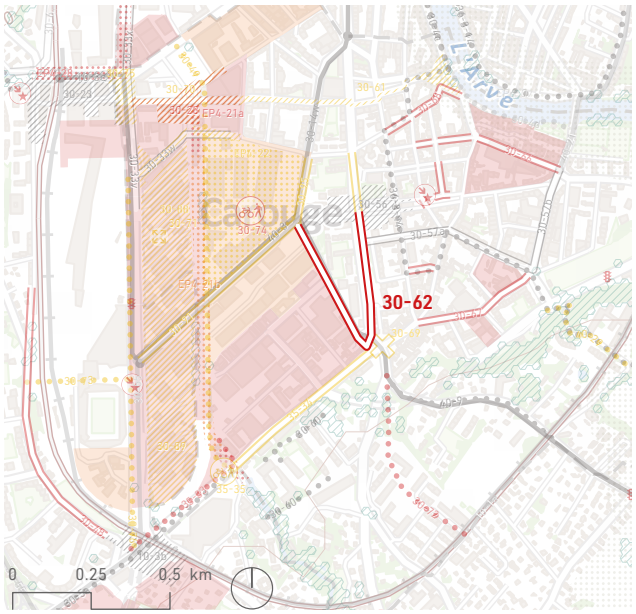
Historique
6621.4.058 (B4)

Coût : 15.5 MF
Avec demande de cofinancement

CATÉGORIE
Valorisation / Sécurité de l'espace routier

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Ville de Carouge
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Canton de Genève (DPAV)

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



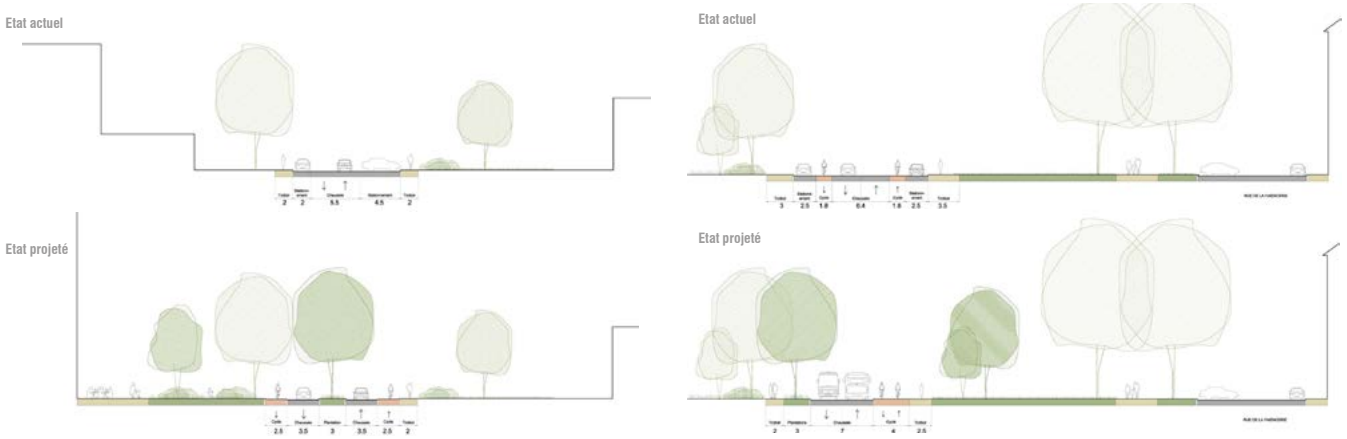
DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

A la jonction du Vieux-Carouge et des développements attendus pour le projet urbain Praille-Acacias-Vernets (PAV), les axes de la rue Jacques Grosselin et du boulevard des Promenades présentent des enjeux d'articulation entre des quartiers constitués à forts enjeux patrimoniaux et des quartiers en pleine mutation dont la densification va s'opérer sur le long terme. Par rapport aux éléments présentés initialement en horizon B du PA4 (6621.4.058), le projet de réaménagement multimodal est maintenant divisé en deux étapes en lien avec la temporalité de développements urbains connexes, dont le développement du quartier de Grosselin. La présente mesure 30-62 constitue la première étape en horizon A5, alors que la deuxième étape est la mesure 30-95 en horizon C5. Elles sont coordonnées au nord avec le réaménagement des places Vibert et Sardaigne (mesure 6621.4.010 A4 30-56) qui permettra d'accueillir une interface TP et de requalifier les espaces publics avec fermeture du barreau Vibert au TIM, et au sud avec le réaménagement multimodal du Rondeau de Carouge (mesure 30-69 C5).

La présente mesure 30-62 prévoit un réaménagement multimodal sur un linéaire de 800 m et une largeur moyenne de 30 m (surface totale 24'000m^2), de façade à façade (voir coupes-type ci-dessous), avec reprise des aménagements existants, suppression d'env. 100 places de stationnement en surface en partie compensée, modification du tracé et réduction du gabarit des chaussées TIM, réduction de vitesse, sites propres TP, compléments de pistes et bandes cyclables, amélioration des traversées piétonnes et des trottoirs, ainsi que de la végétalisation. Elle accompagne notamment le quartier de Grosselin en développement dont les premières pièces seront livrées en 2032 et qui prévoit une accessibilité TIM fortement limitée. Les mesures infrastructurelles sont également complétées par des certains contrôles d'accès aux carrefours et un schéma d'accessibilité repensé.

Une vision directrice élaborée en 2021 ainsi qu'un accord politique ont permis de préciser le phasage des développements, c'est pourquoi cette première étape est présentée en horizon A5. Une étude préliminaire est en cours pour dimensionner précisément la gestion des carrefours, avec priorisation des TP. Le foncier est à 90% en main publique et ne devrait donc pas être bloquant pour la suite.

30-62	**Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV) : première étape**	**Coût : 15.5 MF**
		Priorité : A5



OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06** par la végétalisation des espaces publics et la modération du TIM réduisant les nuisances.
- **Urbanisation U03, U08, U09** par la qualité des espaces publics permettant d'accueillir le développement du PLQ Grosselin tout en assurant la couture avec les quartiers existants des Tours-de-Carouge et du Vieux-Carouge.
- **Mobilité M07, M08, M09, M10** par le report modal induit en faveur des TP et MD ainsi que l'amélioration de la sécurité du trafic par une meilleure cohabitation des modes et une réduction des vitesses.

La mesure s'inscrit dans la stratégie d'exemplarité environnementale du PAV. Étant donné la saturation actuelle du réseau routier en périodes de pointe, il s'agit de favoriser une évolution des comportements de mobilité afin que la demande supplémentaire soit principalement captée par les TP et MD. La mise en œuvre progressive du PAV et la nécessité d'un report modal important offrent l'opportunité de faire évoluer les fonctions des deux axes majeurs que sont la rue J.-Grosselin et le boulevard des Promenades en commençant par leurs tronçons sud (5'200 habitants riverains existants). Plus spécifiquement, pour la première il s'agit d'éviter le transit au cœur du quartier Grosselin en développement (potentiel de 7'500 habitants et 1'200 emplois) et de maîtriser fortement le recours aux TIM pour l'accessibilité au PAV. Pour le second, il s'agit de remettre en valeur les espaces publics propres au boulevard et au quartier des Tours de Carouge afin d'assurer la couture entre le Vieux Carouge, les Tours et le PAV.

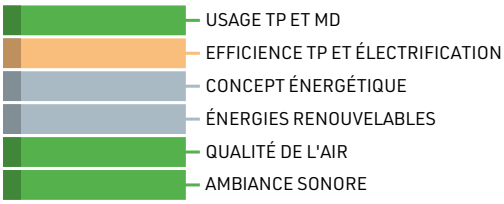
En termes de mobilité, la mesure 30-62 facilitera la progression des transports publics, notamment la ligne BHNS Veyrier/Carouge (mesure 6621.2.042 A2 40-3), et les lignes 44 et 45. Les itinéraires cyclables retrouveront une place et gagneront en performance et en sécurité. Les trottoirs et les espaces piétons seront configurés pour accueillir les fortes densités d'emploi et de population issus des densifications du PAV, dans le linéaire des rues mais aussi en lien avec des mesures de renforcement de l'interface multimodale du secteur Vibert-Sardaigne (mesure 6621.4.010 A4 30-56) et du Rondeau de Carouge (mesure 30-69 C5). Cela favorisera l'accessibilité TP et MD aux quartiers existants et à venir, complété par une forte limitation du trafic TIM de transit. Le TJM actuel sur le Rondeau de Carouge est de 19'600 véhicules/jour et celui sur Promenades de 13'400 véhicules/jour. L'objectif du projet est de diminuer substantiellement ce trafic en accord avec les objectifs de report modal de l'agglomération.

La planification de la mesure se fait en cohérence avec celle du quartier Grosselin qui prévoit sur le long terme une cohabitation entre industries en place, chantiers, nouveaux habitants et activités nouvelles. Les enjeux de cette densification vers l'intérieur par la mutation d'un tissu industriel existant rendent d'autant plus important la mise en œuvre rapide de nouveau schéma d'accessibilité et la mise en service d'infrastructures MD/TP dès l'arrivée des premiers habitants, attendue dès 2032. Il s'agit de favoriser une évolution des comportements de mobilité en captant la demande supplémentaire sur des modes alternatifs au TIM.

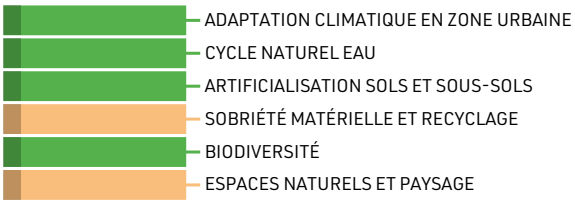
La réduction significative de la largeur des chaussées permettra de désimperméabiliser et de végétaliser substantiellement les espaces publics en intégrant une gestion des eaux pluviales à ciel ouvert, connectée aux espaces de délassement adjacents comme les bassins ou les fontaines des Tours de Carouge. Ces surfaces plantées contribueront à rétablir les connexions écologiques nord-sud du territoire carougeois. Enfin, l'apaisement du trafic TIM, notamment par des abaissements de vitesse sur le boulevard des Promenades, améliorera la qualité de l'air et réduira le bruit.

30-62	**Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV) : première étape**	**Coût : 15.5 MF**
		Priorité : A5

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1 : AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2 : RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique PAV
UD4-01 Praille-Acacias-Vernets
A4 30-56 Réaménagement des places Sardaigne et Vibert en faveur des TP et MD
C5 30-95 Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J. Grosselin et du Boulevard des Promenades, deuxième étape (PAV)
C5 30-69 Réaménagement multimodal et paysager du Rondeau de Carouge

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	04.2024 / 06.2025
Étude d'avant-projet	**09.2025 / 06.2026**
Étude de projet	09.2026 / 04.2028
Autorisation / permis de construire	05.2028 / 02.2029
Début des travaux	02.2030
Mise en service	02.2032

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Vision Directrice Rondeau-Grosselin-Promenades (Novembre 2022, mise à jour Septembre 2024 – RGR ing. & ADR architectes paysagistes)
Etude mobilité Grosselin «Analyses de mobilité pour un quartier sans recours aux véhicules individuels motorisés» (mars 2023 – Citec ing. mobilité)
Etude préliminaire pour la requalification des rues J. Grosselin et Bd des Promenades (juin 2025)

COÛT

Estimation du coût global	17.0 MF HT
Estimation du coût imputable	15.5 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100% Ville de Carouge

30-78 Électrification de la flotte des Transports publics genevois (TPG)



Priorité
A5

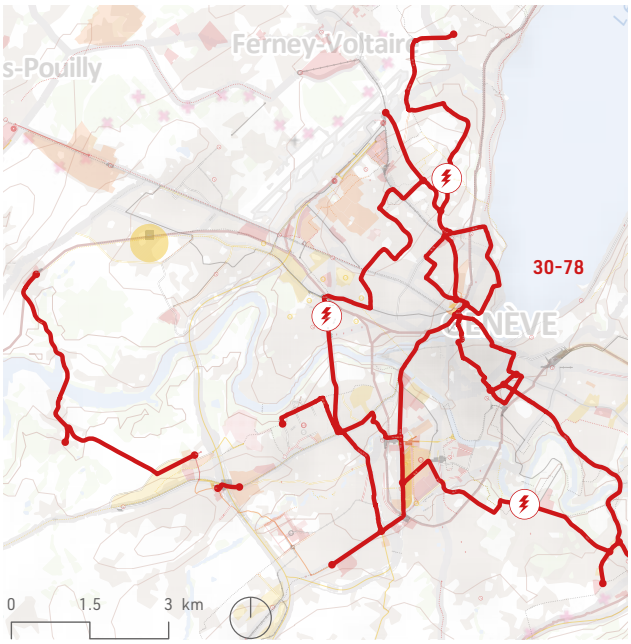
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 29.4 MF
Avec demande de cofinancement

CATÉGORIE
Bus / infrastructures des TP

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Transports publics genevois (TPG)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Canton de Genève (OCT)

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

L'accord de Paris sur le climat ratifié par la Suisse, la stratégie énergétique de la Confédération et le plan climat cantonal genevois de deuxième génération adopté en 2021 prévoient une nette réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le secteur de la mobilité doit consentir des efforts importants à cette fin, notamment par le passage à l'électromobilité, y compris dans le domaine des transports publics.

Dans ce but, le Canton de Genève a voté la loi L13059 en octobre 2022 d'un montant de 350 millions de francs pour soutenir financièrement les TPG afin de remplacer progressivement, d'ici 2030, l'ensemble de leurs véhicules diesel par des véhicules électriques :

- la première étape, en cours sur 2025-2026 (hors présente mesure), concerne six lignes qui seront exploitées par des bus électriques articulés et bi-articulés fonctionnant grâce à des recharges par opportunité en ligne et aux terminus ;
- la deuxième étape concerne les autres lignes urbaines et régionales qui seront équipées entre 2027 et 2030. La présente mesure concerne env. 30% de cette deuxième étape, contenue dans l'horizon A du PA5, soit 40 bus articulés fonctionnant sur batteries (avec recharge nocturne au dépôt) et qui seront affectés uniquement aux lignes urbaines suivantes 8, 20, 21, 22, 25 (3.4 millions de km annuels de trafic local – le TRV n'est pas concerné par ces lignes) en fonction des besoins du plan d'exploitation qui sera précisé dans les prochaines années.

Voici les fréquences actuelles et futures prévues pour ces lignes selon le Plan d'actions des transports collectifs 2024-2028 du canton de Genève, ainsi que leur fréquentation moyenne journalière actuelle.

30-78	**Électrification de la flotte des Transports publics genevois (TPG)**	**Coût : 29.4 MF**
		Priorité : A5

Ligne (tracé projeté 2029)	Fréquence actuelle et projetée (lundi-vendredi)				Fréquentation moyenne journalière 2024 (nombre de montées lundi-vendredi)
	Heure de pointe 2024	Heure creuse 2024	Heure de pointe 2029	Heure creuse 2029	
8 Veyrier douane – Grand-Saconnex P+R (nouveau tracé dès la mise en service du tramway de Ferney-Voltaire)	10’	15/20’	10’	15/20’	19’745
20 Veyrier Tournettes – Bellevue Valavran	10’	15/20’	10’	15/20’	11’641
21 Veyrier douane – Onex Cité	10’	15/20’	10’	15/20’	46’264
22 Carouge Rondeau – Genève Nations	10’	15/20’	10’	15/20’	15’315
25 Jardin Botanique – Lancy-Pont-Rouge gare – (Plan-les-Ouates ZIPLO dès ligne de tramway 15 prolongée à St-Julien-en-Genevois)	7.5’	10/15’	7.5’	10/15’	17’520

La commande de l’ensemble des bus de la deuxième étape, qui porte sur 144 bus dont 114 véhicules articulés et 30 véhicules solos, fera l’objet d’un appel d’offres public courant 2026. Les 40 bus articulés de la présente mesure feront l’objet d’une option dans le cadre de cet appel d’offres, dont la commande ferme sera activée dans la période de réalisation du PA5, avec éventuellement une demande de début d’exécution anticipée au deuxième semestre 2027 selon les délais de production des bus qui feront foi à ce moment-là afin de garantir leur livraison en 2029.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L’ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06** par l’amélioration de la qualité de l’air et de l’ambiance sonore en milieu urbain et par la contribution à une réduction directe et mesurable des émissions de gaz à effet de serre.
- **Urbanisation U08** en contribuant à rendre la ville plus désirable pour les habitants existants et futurs, en particulier les riverains des lignes électrifiées par la mesure.
- **Mobilité M03, M12** par la contribution de la mesure au renforcement de l’attrait des transports publics et à la réduction de la dépendance aux énergies fossiles.

Il est admis à ce jour que les véhicules 100% électriques rechargeables présentent une empreinte climatique environ de moitié inférieure à leurs équivalents thermiques. Le plan climat cantonal prévoit, pour la mobilité, plusieurs objectifs et mesures qui doivent permettre une diminution des émissions totales d’environ un tiers à l’horizon 2030. Le remplacement complet du parc de véhicules diesel des tpg conjugué à la poursuite du développement des lignes de tramway et BHNS contribue à cet effort. Même si la proportion d’émissions actuelles issues des TP est faible par rapport au TIM, la décarbonation des TP est nécessaire dans la perspective d’atteindre la neutralité carbone à l’horizon 2050, d’autant plus qu’un report modal important du TIM vers les TP est prévu et va donc accroitre fortement les kilomètres parcourus par les TP.

Les coûts unitaires des bus électriques articulés sont estimés à 1’040’000 francs par véhicule, auxquels s’ajoutent 225’000 francs par véhicule pour l’infrastructure de recharge au dépôt (câblage et bornes de recharge, sans les adaptations à apporter aux bâtiments). Ainsi les coûts pour 40 véhicules se montent à 41.6 MF pour le matériel roulant et 9.0 MF pour l’infrastructure de recharge, soit un total de 50.6 MF. En comparaison, l’achat de 40 bus diesel articulés coûterait 21.2 MF (530’000 francs/véhicule). Le surcoût de l’électrification du matériel roulant par rapport à l’équivalent diesel s’élève donc à 29.4 MF.

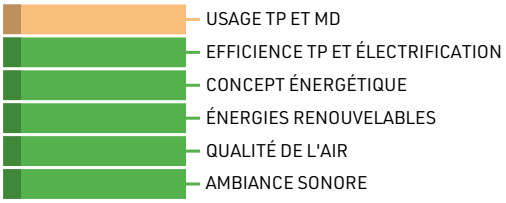
D’autre part, l’acquisition de bus fonctionnant sur batteries permet d’économiser des coûts d’infrastructures (caténaires). À titre d’illustration, le coût d’équipement en infrastructure trolleybus (lignes aériennes de contact et alimentation) de 3 des lignes urbaines précitées (équivalent à la pleine utilisation de 40 bus articulés) s’élèverait à 1.4 million de francs par kilomètre (infrastructure uniquement, sans l’acquisition des véhicules trolleybus), soit 50.4 MF au total pour 36 km de lignes (hors tronçons déjà équipés). Ainsi, l’acquisition de 40 bus articulés fonctionnant sur batteries incluant l’infrastructure de recharge y relative permet d’économiser 50.4 MF d’infrastructure trolleybus (sans compter l’acquisition des trolleybus qui se chiffrerait à env. 58 MF pour 40 trolleybus à 1.44 MF l’unité).

En conclusion, l’électrification des lignes avec la technologie des bus sur batteries avec recharge nocturne au dépôt est donc sensiblement plus chère qu’un simple renouvellement de bus diesel mais permet une économie significative vis-à-vis d’une solution trolleybus.

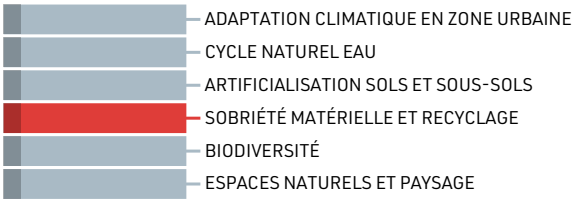
30-78	**Électrification de la flotte des Transports publics genevois (TPG)**	**Coût : 29.4 MF**
		Priorité : A5

En termes d'urbanisation et d'environnement, le passage aux bus électriques contribuera à diminuer la pollution de l'air et à réduire le bruit, en particulier dans les quartiers densément peuplés, avec pour conséquence des effets positifs sur la santé de la population. Concernant le bruit, les bus électriques articulés émettent 60 dBA lors des démarrages ou des changements de vitesse, contre 70 dBA pour les bus diesel, soit une réduction de moitié du bruit perçu. L'électrification contribuera également à la décarbonation de la mobilité, notamment grâce à l'électricité locale issue d'énergies renouvelables qui alimentera les bus. Toutefois, elle implique la construction de nouveaux véhicules et de l'infrastructures de recharge, à partir de matériaux neufs, ce qui a un impact en termes de consommation de ressources.

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

-

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Plan climat cantonal 2ème génération	adopté en avril 2021
Loi cantonale L13059 (voir ci-contre)	adoptée en octobre 2022
Plan d'actions transports collectifs 2024-28	adopté en mai 2024
Appel d'offres matériel roulant TPG	**01.2026 / 06.2026**
Signature du contrat (levée d'option)	01.2028
Réception des véhicules	06.2029

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Loi cantonale L13059 ouvrant une subvention cantonale de 350 millions de francs pour participer à l'électrification de la flotte de véhicules des Transports publics genevois (TPG) adoptée en octobre 2022
Plan d'actions des transports collectifs 2024-2028 du canton de Genève adopté en mai 2024

COÛT

Estimation du coût global	50.6 MF HT
Estimation du coût imputable*	29.4 MF HT

(*surcoûts par rapport à l'équivalent diesel)

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

50% TPG
50% Canton de Genève

30-85 Aménagement de 50 Pôles de Mobilité sur le territoire du Grand Genève



Priorité
A5

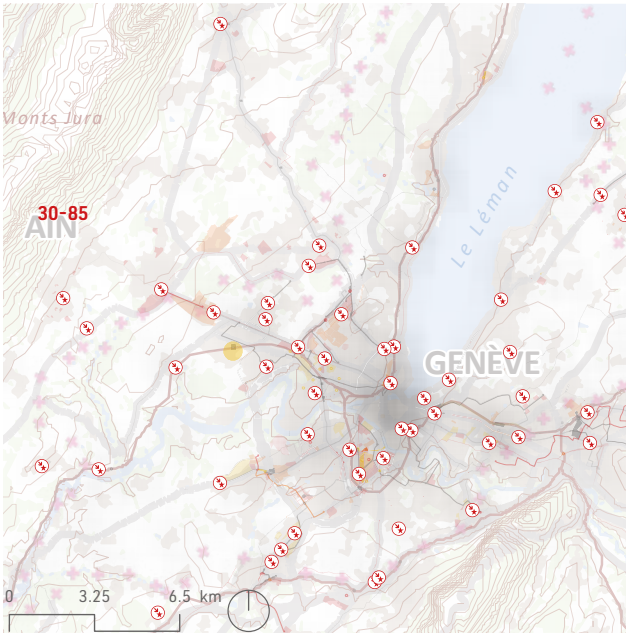
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 0.4 MF
Avec demande de cofinancement

CATÉGORIE
Interface multimodale

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Transports publics genevois (TPG)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Canton de Genève (OCT), Pôle métropolitain du Genevois français, communes suisses et françaises concernées

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

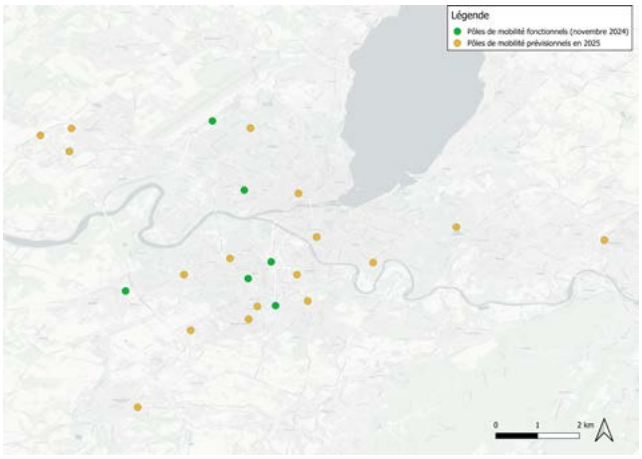
Aujourd'hui les services de mobilité durables tels que l'autopartage et le vélo en libre-service se développent sur le territoire, mais peuvent manquer de visibilité dans l'espace public et ne sont souvent pas regroupés de façon stratégique avec d'autres services de transport, en particulier les transports publics. En réponse à cet enjeu, des Pôles de Mobilité ont commencé à être installés à Genève offrant en un seul lieu divers services de transports durables (autopartage et vélo en libre-service), pour augmenter leur visibilité et leur accessibilité et garantir une meilleure connexion des modes actifs et/ou partagés avec les transports publics. Il s'agit de petites interfaces multimodales valorisant et mettant en relations différents services de mobilité.

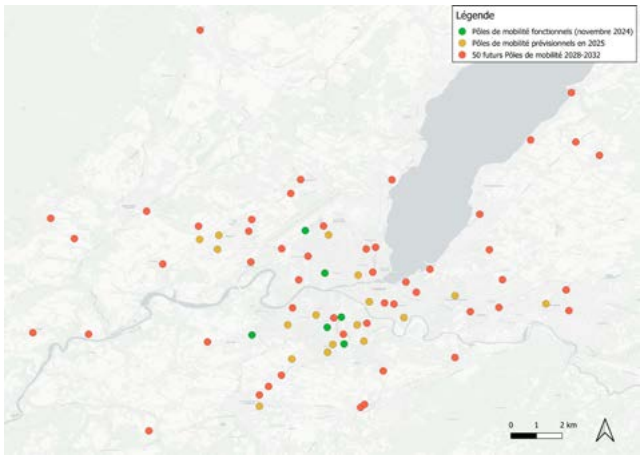
Depuis une première étude initiée en 2022 pour définir le concept, la stratégie et leur identité visuelle, 7 Pôles de Mobilité sont désormais installés à Genève et entre 10 et 20 Pôles sont en prévision pour installation en 2025, dont 3 dans le Genevois français. En sus du vélopartage et de l'autopartage, les Pôles de Mobilité accueilleront ces prochaines années de nouveaux services tels que le service de covoiturage transfrontalier Hé!Léman pour diminuer l'autosolisme aux frontières.

Pour massifier le déploiement, la présente mesure prévoit 50 Pôles de Mobilité supplémentaires, dont environ 30% dans le Genevois français. Ils seront prioritairement déployés à proximité immédiate des arrêts principaux des tramways transfrontaliers à Ferney-Voltaire, à Saint-Julien-en-Genevois, et à Annemasse, où la fréquentation moyenne est au moins de 2'000 montées/jour. Ils seront dotés d'une signalétique propre, notamment des totems digitaux, pour délivrer l'information en temps réel sur les services disponibles. En fonction des lieux, les Pôles de Mobilité disposeront des services suivants : P+R (0 à 500 places), parking vélo/vélostation (20 à 100 places), vélos en libre-service (5 à 20 vélos et 0 à 2 vélos cargos), voitures partagées (0 à 5), borne de covoiturage Hé!Léman (0 à 1), casiers connectés (0 à 8).

La liste des futurs Pôles de Mobilité figurant ci-dessous est prévisionnelle et pourra être amenée à évoluer selon les opportunités de partenariat avec les opérateurs et communes concernés. La cible de créer 50 Pôles de Mobilité entre 2028 et 2032 demeure. Au global la mesure concerne le réaménagement de 750 m^2 (15m^2 par Pôle), sur un foncier entièrement maîtrisé et sans emprises sur zone naturelle.

30-85	**Aménagement de 50 Pôles de Mobilité sur le territoire du Grand Genève**	**Coût : 0.4 MF**
		Priorité : A5





OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

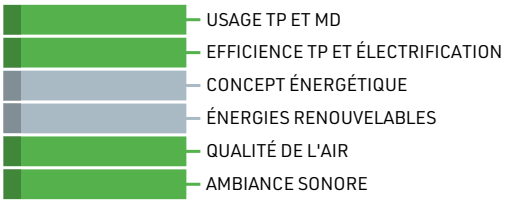
- **Environnement-paysage EP06** par la contribution de la mesure à l'amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore pour les habitants actuels et futurs.
- **Urbanisation U04, U05** par la contribution de la mesure à la mise en réseau des polarités de l'agglomération et au déploiement d'un territoire des courtes distances.
- **Mobilité M05, M11** par le développement de pôles de mobilité multimodaux mettant en relation plusieurs services de mobilité.

Les Pôles de Mobilité ont pour vocation de renforcer la complémentarité des modes actifs et partagés avec les transports publics, afin de proposer une alternative attractive à la voiture individuelle et d'induire in fine un report vers des modes plus durables. Les Pôles de Mobilités améliorent le maillage territorial des services de mobilité partagée en milieu urbain dense tout en renforçant la desserte multimodale où le niveau de services des transports publics est moindre.

Les Pôles de Mobilité se révèlent être un levier essentiel pour accompagner le développement à l'intérieur du tissu bâti en application du concept des courtes distances. En concentrant les offres de transports en commun, de stationnement P+R et de services partagés en des points stratégiques, ces pôles encouragent l'utilisation de modes de transport durables, réduisant ainsi la dépendance à la voiture individuelle. Cette diminution de la pression automobile allège le trafic et contribue à rendre les centres-villes plus attractifs, respectivement à réduire la dépendance à la voiture dans les zones moins denses. De plus, en offrant des alternatives de mobilité efficaces, les Pôles de Mobilité facilitent l'accès aux emplois, aux commerces et aux services, renforçant ainsi la vitalité économique des quartiers existants.

Il est estimé qu'à l'horizon de l'horizon de réalisation de la mesure, au moins 150'000 usagers quotidiens des transports publics seront comptabilisés aux arrêts desservis par des futurs Pôles de Mobilité. En plus de contribuer à réduire le trafic individuel motorisé, et donc à améliorer la qualité de l'air et à réduire les nuisances sonores, les Pôles de Mobilité contribueront à l'aménagement d'espaces publics de qualité, favorisant une cohabitation plus fluide et plus sûre des différents modes. L'étude d'opportunité a estimé que la mise en place de tels Pôles peut entraîner une réduction de 15 à 30% de l'utilisation de l'autosolisme sur les trajets domicile-travail. Par ailleurs, en favorisant les modes de transport collectifs et partagés, les Pôles de Mobilité contribuent à une meilleure utilisation de l'espace public et à une réduction de la consommation énergétique liée aux transports.

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

30-85	**Aménagement de 50 Pôles de Mobilité sur le territoire du Grand Genève**	**Coût : 0.4 MF**
		Priorité : A5

EFFETS SUR SUISSE

Environ 30% des Pôles de Mobilité prévisionnels prévus par la mesure seront installés dans le Genevois français, dans une perspective d'améliorer la mobilité transfrontalière avec un effet significatif sur la partie suisse de l'agglomération. Les Pôles seront situés stratégiquement aux interfaces de transports publics pour garantir la qualité du changement de mode. Ils favoriseront aussi le covoiturage par leur connexion au réseau Hé!Léman. Ils proposeront du stationnement vélos qualitatif et sécurisés, et de vélos partagés en coordination avec le développement d'un réseau VLS franco-valdo-genevois, pour renforcer la combinaison vélo-TP sur le premier ou le dernier kilomètre. Enfin, ils auront un design uniforme de part et d'autre de la frontière, pour doter le réseau d'une identité commune sur l'ensemble du Grand Genève.

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

-

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude d'opportunité	terminée en 2022
Étude de projet	**01.2025 / 12.2026**
Autorisation / permis de construire	01.2027 / 12.2027
Début des travaux	01.2028
Mise en service	01.2032

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Étude d'opportunité, 2022

COÛT

Estimation du coût global	0.4 MF HT
Estimation du coût imputable	0.4 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100% TPG

30-90 Amélioration de la gestion du trafic pour les TP et MD en accompagnement de l'extension de la zone 2 LMCE



Priorité
A5

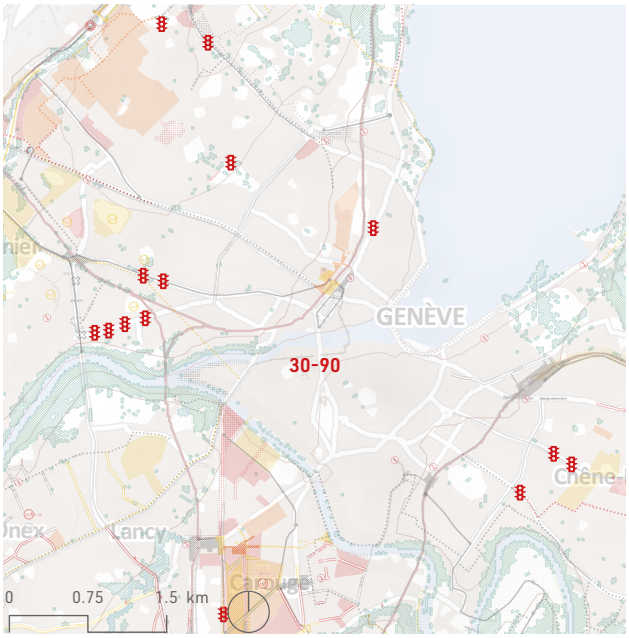
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 6.9 MF
Avec demande de cofinancement

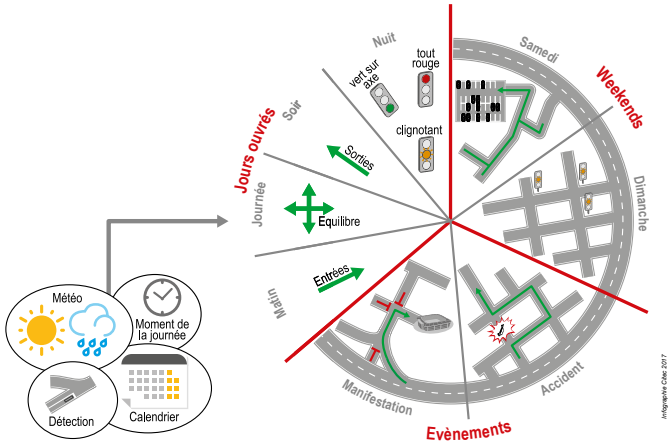
CATÉGORIE
Gestion du trafic

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève (OCT)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
-

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Stratégie de régulation

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Un ambitieux programme de modernisation progressive des outils de gestion du trafic est entrepris depuis 2017 par le canton de Genève. Il doit permettre de moderniser par étapes le matériel de régulation lumineuse, tout en participant à la mise en œuvre de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), votée en 2016, qui réorganise et hiérarchise les flux de circulation en zone 1, zone 2 et reste du canton. Les zones 1 et 2 correspondent à l'hypercentre et au centre de la ville de Genève respectivement aux centres de communes urbaines telles que Meyrin, Onex, Lancy, Carouge. L'adoption, en 2024, du plan d'actions du réseau routier 2024-2028 a conduit à élargir la zone 2 pour tenir compte des potentiels de densification du centre de l'agglomération et accompagner celle-ci.

Par conséquent, il s'agit d'adapter la gestion du trafic dans les nouvelles parties de zone 2 pour correspondre aux objectifs d'y réduire le trafic de transit, de garantir la fluidité sur les axes structurants et d'aménager des priorités en faveur des mobilités douces et des transports publics. Or, la vétusté du matériel de signalisation lumineuse existant, peu adaptatif, ne permet pas de déployer pleinement la stratégie de régulation. C'est pourquoi la présente mesure prévoit la modernisation de l'équipement de signalisation lumineuse de 14 carrefours (voir liste ci-dessous), comprenant tous les équipements nécessaires (mâts, boites à feux, caméras, armoires de régulation) ainsi que les travaux de génie civil y relatifs (tube électrique, boucle, chambres).

14 carrefours concernés par la présente mesure

Rue de Lyon / Franchises	Rue de Moillebeau / Passage piétons
Av. de Châtelaine / Ch. des Sports	Ch. E. Sarasin / Ch. F. Lehmann
Rte de Ferney / Ch. du Pommier	Rue de Lausanne / Rue du Prieuré
Av. d'Aïre / Ch. des Sports	Rte des Jeunes / Centre commercial Praille
Av. d'Aïre / hauteur No 100	Rte de Malagnou / Ch. de la Chevillarde
Rte de Malagnou / ch. de la Boisserette	Av. d'Aïre / Ch. Désiré
Av. d'Aïre / Rue Camille-Martin	Rte de Florissant / Rue Le Corbusier /Gambini

30-90	**Amélioration de la gestion du trafic pour les TP et MD en accompagnement de l'extension de la zone 2 LMCE**	**Coût: 6.9 MF**
		Priorité: A5

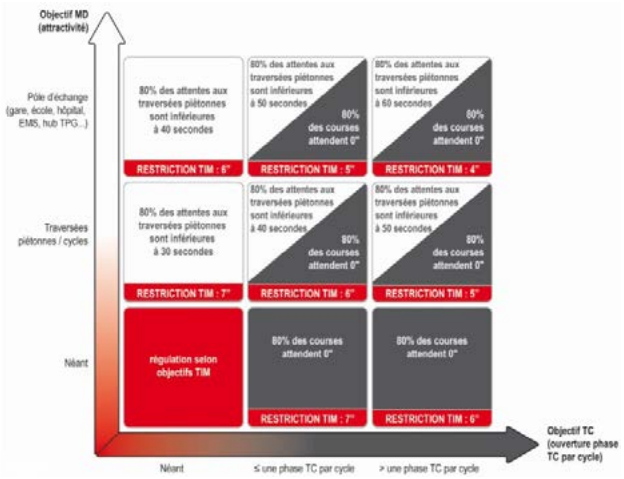
Cette mesure poursuit la modernisation de la signalisation lumineuse engagée au PA4 qui comprenait un paquet de mesures forfaitaires «Gestion du trafic» (6621.4.049 / 50-1, 6621.4.050 / 50-2, 6621.4.051 / 50-3) traitant de la zone 1 LMCE et d'une mesure non-cofinancée qui traitait de la zone 2 LMCE (6621.4.188 / 50-4) initiale (avant élargissement).

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06** par la contribution de la mesure à l'amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore pour les habitants actuels et futurs du centre de l'agglomération.
- **Urbanisation U09** par la contribution indirecte de la mesure à des possibilités de réaménagement d'espaces publics à la faveur d'une réduction d'attractivité du TIM dans le centre de l'agglomération.
- **Mobilité M03, M04, M07, M09, M10** par la mise en place d'une stratégie de régulation du trafic favorisant les TP et MD en zone 2 LMCE incluant un contrôle d'accès TIM, et l'amélioration de la sécurité du trafic induite aux carrefours concernés.

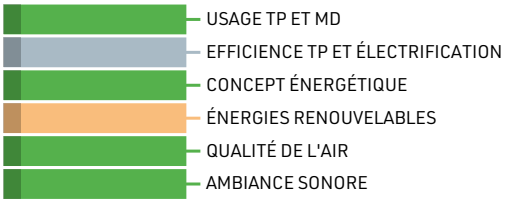
La présente mesure contribue à la mise en œuvre de la stratégie de régulation du trafic en zone 2 LMCE visant une baisse significative du trafic automobile, en particulier des pendulaires par une restriction des flux de transit, de manière à pouvoir redistribuer des temps de feu vert aux autres usagers et améliorer de ce fait la circulation des piétons, des cyclistes, du transport professionnel et des transports publics. La stratégie de régulation est construite autour d'un équilibre, selon les axes et les carrefours, entre les objectifs des TP et de la MD (illustration ci-contre).



La modernisation des équipements de signalisation lumineuse est nécessaire pour pouvoir pleinement déployer cette stratégie de régulation du trafic et accompagner l'extension de la zone 2 LMCE. En combinaison avec les mesures de gestion du trafic du PA4 et la mesure Ae5 30-79, le déploiement de la stratégie permettra aussi de mieux gérer et contrôler l'accès des flux TIM aux zones 1 et 2 depuis l'autoroute A1 contournant le centre de l'agglomération, en articulation avec le rôle collecteur de la ceinture urbaine en première couronne.

La présente mesure contribue à une amélioration de la sécurité des usagers vulnérables dans le centre de l'agglomération, qui concentre actuellement une grande part des accidents. La réduction du TIM dans le centre de l'agglomération aura un impact direct sur la qualité de l'air, grâce à une diminution des émissions polluantes. De plus, cette baisse du trafic contribuera également à réduire les nuisances sonores liées au bruit routier, améliorant ainsi la qualité de vie des riverains. Enfin, le remplacement des équipements actuels fonctionnant sous 230 volts par des modèles plus économes à 40 volts contribuera à une réduction de la consommation d'énergie.

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

A4 Paquet Gestion du trafic 50-1 Contrôler les accès TIM en limite de zone 1 LMCE dans l'agglomération centrale
A4 Paquet Gestion du trafic 50-2 Contrôler les accès TIM en limite de zone 1 LMCE et prioriser les TP et les MD à l'intérieur de la zone 1 dans l'agglomération centrale
A4 Paquet Gestion du trafic 50-3 Prioriser les TP et les MD à l'intérieur de la zone 1 LMCE dans l'agglomération centrale
Ae4 50-4 Amélioration de la gestion du trafic en faveur des TP et MD en zones 2 LMCE dans l'agglomération centrale
Ae5 30-79 Transformation de carrefours à feux pour mise en application des principes de gestion du trafic en faveur des TP et MD hors zones LMCE

30-90	**Amélioration de la gestion du trafic pour les TP et MD en accompagnement de l'extension de la zone 2 LMCE**	**Coût : 6.9 MF**
		Priorité : A5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Études (échelonnées par carrefour)	01.2028 / 07.2032
Début des travaux (premier carrefour)	03.2028
Mise en service (dernier carrefour)	12.2032

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Stratégie cantonale genevoise de régulation, 2017
Plan d'actions du réseau routier 2024-2028, 2024

COÛT

Estimation du coût global	6.9 MF HT
Estimation du coût imputable	6.9 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100% Canton de Genève

MESURE PHARE

32-2-24

Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève



Priorité
A5

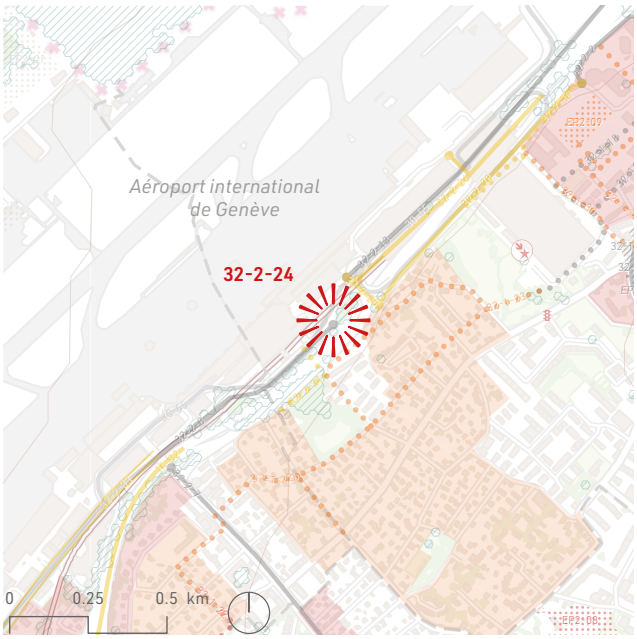
Historique
6621.4.060 (B4)

Coût : 57.9 MF
Avec demande de cofinancement

CATÉGORIE
Interface multimodale

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Genève Aéroport
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Canton de Genève

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La nouvelle interface multimodale fait partie du projet Cap2030 qui vise à agrandir et transformer le terminal de l'aéroport afin d'adapter sa capacité et de garantir un accueil de qualité pour les passagers aériens et l'ensemble des modes de transports. Le terminal passager de l'aéroport vétuste (datant de 1968) et en limite de capacité, doit être rénové et agrandi, notamment pour s'adapter aux normes d'accueil, de sécurité et à la croissance des passagers aériens. Le projet d'adaptation du terminal (projet Cap2030) nécessite une relocalisation de l'ensemble des fonctionnalités de mobilité. Les transports publics seront regroupés au sein d'une nouvelle interface multimodale directement connectée d'une part avec la gare CFF de Genève Aéroport, et d'autre part avec les itinéraires en site propres pour les TP et les modes actifs.

Inscrit au Plan directeur cantonal genevois, le projet englobe la démolition de la superstructure de la gare CFF, la relocalisation du local d'enclenchement CFF et la construction d'une dalle de couverture au-dessus de la galerie CFF, sur laquelle sera aménagée la nouvelle interface multimodale. De grande capacité, regroupée et interconnectée, elle permettra d'accueillir les transports publics urbains et régionaux actuels et futurs, d'améliorer l'accès pour les modes actifs et de créer des connexions directes avec la gare située au niveau inférieur. Une attention particulière sera portée à la qualité urbanistique et environnementale, à la végétalisation et aux espaces piétonniers.

Dimensionnée pour un flux d'environ 4'200 personnes/h en en heure de pointe, l'interface porte sur l'aménagement d'une surface de 16'780 m² et accueillera les fonctionnalités suivantes (voir aussi le plan de situation plus bas) :

- 10 arrêts de bus TPG avec espace de manœuvre autour d'un quai central couvert et végétalisé d'une longueur de 204 m, intégrant des circulations verticales permettant des liaisons directes avec la galerie CFF. Le volume de desserte journalière TPG attendu à la mise en service est de 1'500 allers/retours de bus par jour;
- 6 arrêts de dépose et prise en charge pour les cars de ligne et 4 arrêts de dépose pour les cars touristiques;
- Dispositifs d'information pour les voyageurs : bornes, écrans d'information, signalétique, etc.;
- Site propre bus bidirectionnel relié aux voies cantonales en accès à l'interface (660 m linéaires, y compris modes actifs);

32-2-24	**Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève**	**Coût : 57.9 MF**
		Priorité : A5

– Liaisons modes actifs reliées aux stationnements vélos répartis dans le périmètre du terminal (500 places environ), dont deux vélostations, ainsi qu'aux itinéraires cyclables desservant le secteur aéroportuaire;
– Circulations piétonnes confortables et sécurisées et aménagements urbains qualitatifs;
– Cheminements d'accès directs aux 300 places P+R existantes localisées à proximité de l'interface.

Les autres modes (taxis, navettes, voitures privées) seront localisés plus à l'ouest devant le terminal et ne font pas partie de la présente mesure. L'augmentation de la desserte TP du secteur permise par cette nouvelle interface de l'aéroport induit le besoin d'une augmentation de capacité de l'interface multimodale P47/P49 (Ae5 32-2-34 en complément de la mesure 6621.3.087 / 32-1-20 A3) qui fonctionnera en complémentarité par la liaison de l'axe fort TP de la route des Batailleux (6621.3.093 / 32-2-13 A3).

Les études ont été réalisées par Genève Aéroport (mobilité et Cap2030) et les CFF (aménagement galerie et poste d'enclenchement). La faisabilité a été démontrée et la phase d'avant-projet est quasiment finalisée (AVP partiel dans le cadre du MEP, mais recours sur l'adjudication du mandat de réalisation, en cours de traitement, qui retarde la finalisation de l'avant-projet à début 2026 sous réserve de la décision judiciaire). Le foncier est maîtrisé et ne nécessitera pas d'acquisitions de terrain. La mesure est coordonnée avec les développements de la façade sud de l'aéroport ainsi qu'avec les autres projets visant à améliorer l'accessibilité multimodale du secteur notamment en ce qui concerne l'autoroute A1.

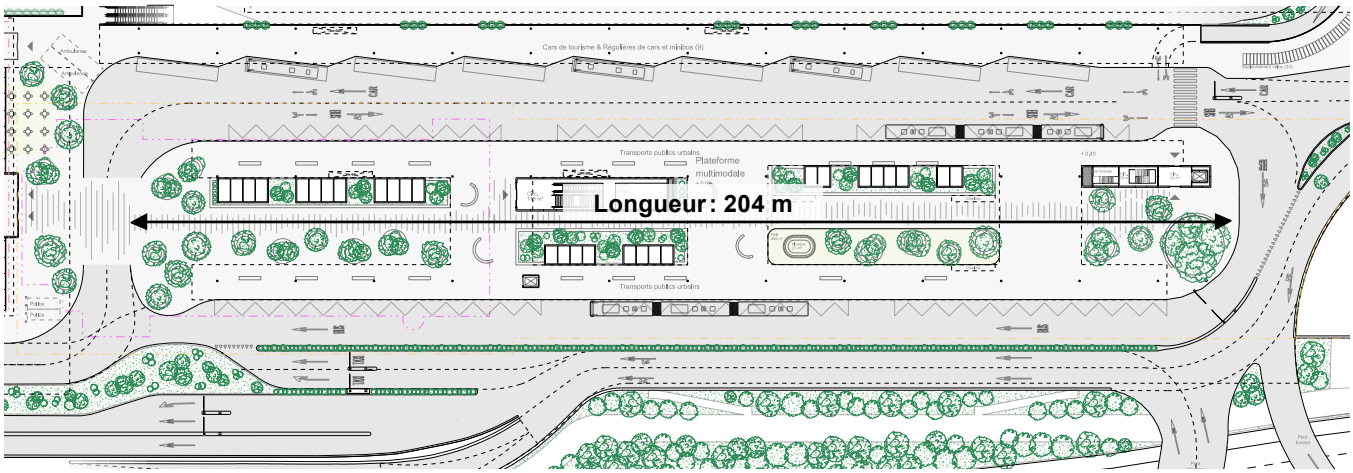
Les CFF réaliseront les travaux de démolition et relocalisation du poste d'enclenchement, avec un financement par Genève Aéroport dans le cadre de la présente mesure en raison de la nécessité de libérer l'espace pour la nouvelle interface multimodale. Le Canton de Genève est maître d'ouvrage pour l'adaptation de la signalisation lumineuse du secteur en lien avec la reconfiguration des accès à la nouvelle interface multimodale.

L'augmentation du budget par rapport à la mesure B4 s'explique en particulier par le développement et la précision du projet dans l'étude AVP par rapport à la faisabilité. Les surfaces dédiées aux TP et modes actifs sont passées de 9'000 m^2 dans le projet du PA4 à 16'780 m^2 (augmentation de 85%) pour la plateforme actualisée qui est entièrement dédiée aux TP et modes actifs, alors que dans le projet du PA4, elle était partagée avec les autres modes (taxis et dépose minute). Le renchérissement et l'intégration de contraintes supplémentaires, notamment environnementales engendre également des surcoûts.



32-2-24	**Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève**	**Coût : 57.9 MF**
		Priorité : A5

Plan de situation du projet d'interface multimodale (issu du MEP – AVP) :



OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06, EP07** par la végétalisation atténuant les ilots de chaleur, l'installation et par l'intégration de critères environnementaux dans le cahier des charges du projet.
- **Urbanisation U06, U09** par le renforcement du secteur d'activités économiques de la façade sud de l'aéroport et l'amélioration des espaces publics dans un contexte densément bâti.
- **Mobilité M03, M05, M10, M12** par la contribution au report modal, l'amélioration de l'efficacité du réseau TP, des connexions multimodales et de la sécurité du trafic, et par l'installation de recharge pour les bus électriques.

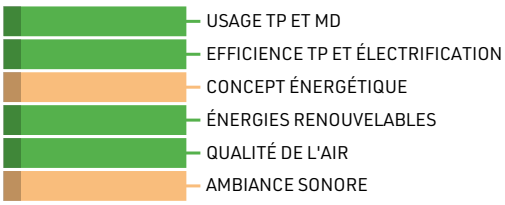
Les développements planifiés dans le secteur aéroportuaire et ses alentours, par Genève Aéroport, mais également par le canton de Genève et les communes riveraines, génèrent des besoins en mobilité qu'il s'agit d'accommoder par des infrastructures adaptées. L'espace est actuellement très contraint dans le périmètre du terminal passagers et l'interface d'accueil des TP, en limite de capacité, a une configuration éclatée, avec des arrêts dispersés, ce qui génère des conflits et n'offre pas une bonne lisibilité pour les voyageurs, ni de bonnes connexions avec la gare CFF. Il n'y a pas de voies TP en site propre dans la zone, ni de stationnements et voies cycles de qualité. Les améliorations apportées par la mesure sont les suivantes.

- Mobilité : accroissement de la capacité et de la qualité d'accueil des TP autour d'un quai central spacieux, actuellement 10 lignes (TPG 5, 10, 23, 28, 50, 54, 56, 57, 59, 66) et 1'313 passages de bus par jour (2023) respectivement 1'500 passages prévus en 2030 en lien avec l'accroissement de 30% de l'offre TPG ; regroupement des arrêts de bus et amélioration de la signalétique et des cheminements piétons ; liaisons optimisées et de grande capacité entre les bus, le train et le terminal aéroportuaire ; amélioration des connexions multimodales ; accessibilité à Palexpo / Arena (centre d'exposition) ; clarification des flux, réduction du trafic individuel motorisé par la diminution du transit, suppression de places de parkings (suppression du parking courte durée de 147 places), itinéraires modes doux cohérents et bien reliés au réseau cantonal, augmentation et sécurisation du stationnement vélos (vélostation et stationnement libre d'environ 500 places au total), transfert modal avec un accroissement planifiés de la part modale des TP, modes doux et covoiturage de 49% en 2023 à 58% en 2030 pour les passagers aériens et de 39% en 2022 à 44% en 2030 pour les employés du site. La plateforme de l'aéroport deviendra la principale interface multimodale du secteur en accueillant 26'500 unsagers/jour en moyenne. En complément, Genève Aéroport met en place des mesures incitatives pour favoriser l'usage des TP et MD par les passagers et les employés et ne planifie pas d'augmentation de la capacité des parkings malgré l'accroissement du nombre de passagers aériens.
- Urbanisation : création d'une esplanade piétonne qualitative et de cheminements piétons et modes doux sécurisés, végétalisation, concept architectural et paysager qualitatif notamment grâce au dégagement créé qui crée une ouverture sur la ville et son environnement. La mesure se situe à proximité de deux grands projets urbains, connectés à l'interface par plusieurs lignes de transports publics et itinéraires MD : Grand-Saconnex à l'est, qui prévoit la création par mutation et densification urbaine d'environ 1'600 logements et 2'600 emplois, Vernier-Meyrin-Aéroport à l'ouest avec près de 1'300 logements créés et le développement d'activités économiques en bordure de l'autoroute (+5'900 emplois). Le potentiel d'urbanisation du secteurs Cointrin au sud de l'interface reste à dimensionner.
- Sécurité du trafic : la configuration éclatée de la plateforme actuelle, la dispersion des arrêts de bus et le manque d'espace génère actuellement des conflits entre les différents usagers. Le projet améliorera de manière importante la situation, notamment grâces aux éléments suivants : voie en site propre pour les TC, réduction de la vitesse, sécurisation des cheminements piétons, ainsi que des accès aux TP et des transbordements, amélioration des cheminements et accès pour les personnes à mobilité réduite, amélioration des itinéraires modes doux, réduction du trafic de transit en front de terminal, réduction du nombre de véhicules (zones d'attente en amont pour les taxis et cars) accédant au terminal.

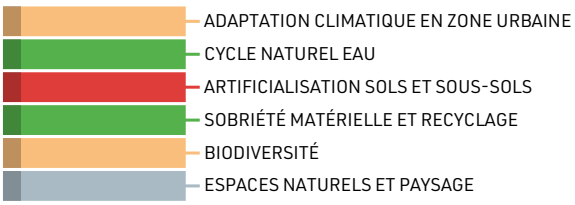
32-2-24	**Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève**	**Coût: 57.9 MF**
		Priorité: A5

– Environnement: accroissement de l'usage des TP et MD par les passagers et les employés (cf. parts modales ci-dessus), réduction du nombre de places de stationnement, végétalisation pour apporter de l'ombre, production d'énergies renouvelables par l'installation de panneaux photovoltaïques sur les marquises, installation pour la recharge des bus électriques des TPG, réduction indirecte de la pollution par la suppression de places de stationnement et la forte réduction du trafic de transit, amélioration de l'ambiance sonore grâce à la facilitation de l'utilisation des transports publics et de l'électrification des bus, défrichage de 4'100 m² dont 2'500 m² sur des surfaces actuellement perméables (pleine terre) avec une replantation partielle sur place et une compensation des arbres abattus sur une base de 1 pour 1, attention particulière à la gestion des eaux pluviales qui seront récupérées et réutilisées pour l'arrosage et les toilettes, recyclage et réutilisation des matériaux de déconstruction, utilisation de ressources naturelles durables (structure bois). Des exigences environnementales et urbanistiques élevées sont incluses dans les cahiers des charges du projet.

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Façade sud de l'aéroport
UD2-08 Vernier – Meyrin – Aéroport
UD2-03a Grand-Saconnex
SUPRA 70-08 Mise au ¼ d'heure des Intercity sur la ligne Genève – Lausanne
SUPRA 70-09 Mise au ¼ d'heure des RegioExpress Genève – Lausanne (première étape éventuelle jusqu'à Nyon en 2038) avec desserte de Genève – Aéroport
A3 32-2-13 Aménagements routiers pour l'amélioration de la desserte TC et des MD sur la façade sud de l'aéroport: section route de Ferney – Voie-des-Traz – aéroport
A3 32-1-20 Construction d'une interface multimodale (tram/bus/MD/TIM) situé au niveau du P+R P47-P49 en coordination avec la réalisation de l'axe tram
A4 32-2-2 Axe fort TP sud autoroute section Chemin du Pavillon – Pont Pavillon
Ae5 32-2-34 Deuxième étape d'aménagement de l'interface multimodale P47/P49 en lien avec le projet Cap2030 de l'aéroport international de Genève
C5 32-2-25 Reconfiguration du Pont Peyrot en faveur des TC et des MD
C5 32-2-28 Axe fort TP sud autoroute section Giratoire pavillon – Palexpo – Pont Peyrot et accessibilité quartier Susette
C5 32-2-30 Aménagement d'une piste cyclable parallèle à la route François Peyrot sous la halle 6 de Palexpo
C5 32-2-31 Elargissement passerelle MD Charles-Bratschi au-dessus autoroute en face de l'aérogare en lien avec CAP 2030
C5 32-2-26 Axe fort intégral pour les TC et les MD sur la route des Batailleux: tronçon entre le PS Pavillon et la route de l'aéroport
C5 32-2-33 Requalification de la route de Prébois (phase 2): tronçons entre rte de Vernier et ch des Coquelicots, et entre rte de Meyrin et rte de l'Aéroport

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	terminée en 2020
Étude d'avant-projet:	
-Mandat d'études parallèles	**terminé en 2024**
-Dossier d'avant-projet complet	**prévu 02.2026**
Étude de projet	02.2026 / 04.2027
Autorisation / permis de construire	04.2027 / 07.2028
Début des travaux	01.2029
Mise en service	04.2032

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Étude préliminaire, Mars 2020
Avant-projet partiel (résultats du mandat d'études parallèles), 2024
Dossier d'avant-projet complet, Janvier 2026

COÛT

Estimation du coût global	57.9 MF HT
Estimation du coût imputable	57.9 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

98.4% Genève Aéroport (y compris travaux réalisés par CFF)
2.6% Canton de Genève (signalisation lumineuse)

MESURES PHARES

33-37
33-38

FICHE INTRODUCTIVE
Axe BHNS St-Genis-Pouilly – Meyrin y compris réaménagement du carrefour Porte de France et nouvelle interface multimodale à Porte de France



Priorité
A5

Historique
Remplace les mesures «Hors FI» PA4 et 6621.3.165 / 32-2-19 Av3

Coût : 27.3 MF (33-37)
24.4 MF (33-38)
Avec demande de cofinancement

CATÉGORIE
Bus / Infrastructures des TP (33-37)
Interface multimodale (33-38)

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Pays de Gex Agglo (BHNS 33-37 et interface Porte de France 33-38)
Conseil départemental de l'Ain (carrefour Porte de France 33-37)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
-

PLAN DE LOCALISATION



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Aujourd'hui, environ 85% des déplacements entre le Pays de Gex et la Suisse sont effectués en voiture, entraînant ainsi la saturation des axes routiers et une forte pollution. Dans une perspective d'amélioration de cette situation grâce à un report modal important en faveur des transports publics et des modes doux, les deux mesures A5 33-37 «Aménagement d'un axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin intégrant le réaménagement multimodal du carrefour Porte de France» et A5 33-38 «Construction d'une nouvelle interface multimodale à Porte de France en lien avec l'aménagement de l'axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin» sont indissociablement et fonctionnellement liées.

Ce projet d'ensemble a pour vocation de créer des conditions favorables à l'utilisation des TP et des MD pour l'ensemble des déplacements le long du couloir transfrontalier entre Saint-Genis-Pouilly et Meyrin. L'objectif est de garantir un temps de franchissement de la frontière fiable et avantageux pour les transports publics par rapport à la voiture, quel que soit l'horaire de la journée (lignes TPG transfrontalières n°67 renforcée, n°68 maintenue et n°19 prolongée), mais aussi de faciliter et de sécuriser les modes doux en aménageant cet axe transfrontalier structurant du réseau cyclable d'agglomération.

Après avoir connu une première phase d'avancement en 2020, le projet a été relancé en 2024 avec la reprise d'une étude de faisabilité, ainsi que le lancement d'une déclaration d'utilité publique en 2023 afin de sécuriser le foncier privé. Ce décalage temporel est lié à des adaptations importantes du projet dans le secteur du carrefour Porte de France. Initialement présenté en tant que mesure «Hors FI» du PA4 (BHNS) et mesure 6621.3.165 / 32-2-19 Av3 (interface multimodale), le projet initial, à caractère plus routier, prévoyait le passage en trémie 2x2 voies de l'axe routier RD884-RD35 en franchissement du carrefour Porte de France pour séparer complètement les flux avec l'axe routier transfrontalier Route de Meyrin – Rue de Genève devant accueillir le futur BHNS. Une intense phase de concertation a toutefois conduit à revoir le projet afin de mieux prendre en compte les attentes exprimées, en particulier pour les modes doux et les transports publics ainsi que pour l'intégration du projet dans son environnement. Ce travail a permis d'aboutir à la réinscription au PA5 des deux présentes mesures, indisso-

33-37 33-38	FICHE INTRODUCTIVE Axe BHNS St-Genis-Pouilly – Meyrin y compris réaménagement du carrefour Porte de France et nouvelle interface multimodale à Porte de France	Coût : 27.3 MF (33-37) 24.4 MF (33-38) Priorité : A5

ciablement et fonctionnellement liées, qui augmentent fortement la place allouée aux modes doux (+31% par rapport au projet initial)et améliorent le bilan environnemental.

Les caractéristiques spécifiques à chacune des mesures A5 33-37 et A5 33-38 sont décrites dans les fiches dédiées à la suite de la présente fiche introductive.

EFFETS SUR SUISSE CONJOINTS DES DEUX MESURES

Le projet d'ensemble concerne un couloir majeur de déplacements transfrontaliers, desservant le CERN, les communes de Saint-Genis-Pouilly (15'000 habitants) et Meyrin (26'000 habitants) et permettant aux nombreux pendulaires du Pays de Gex de rejoindre le centre de Genève. Nous estimons que plus de 45'000 habitants actuels du Pays de Gex, soit près de la moitié de la population, seront situés à moins de 500 m d'un arrêt qui sera desservi par une ligne de bus connectée à la future interface multimodale de Porte de France, mettant en évidence le caractère structurant de celle-ci à l'échelle du Pays de Gex.

La part modale à la douane de Meyrin est estimée aujourd'hui à 89% pour la voiture, 8% pour les transports en commun, et 3% pour les modes doux. Le projet d'ensemble combinant les mesures A5 33-37 et A5 33-38 contribuera à augmenter la part des TP à 20% (+12 pts), et celle des modes doux à 10% (+7 pts) à l'horizon 2030.

Pour atteindre ces objectifs, grâce au site propre intégral avec dispositif de priorité aux feux, le temps de parcours entre l'arrêt à Saint-Genis-Pouilly et l'arrêt Meyrin-CERN sera de 3 minutes garanti, contre 9 minutes actuellement en heures de pointe en raison de la congestion.

De plus, il est visé une fréquence cumulée de lignes transfrontalières empruntant le site propre BHNS à 4min 30s en heure de pointe (HP), 7min 30s en heure creuse (HC), et 30 minutes en début et fin de service, avec une amplitude horaire de 5h00 à 01h00 la semaine. L'axe BHNS sera desservi par 3 lignes de bus transfrontalières, avec chacune des origines et destination différentes, afin d'offrir le plus de trajets directs différents :

- Lignes transfrontalières existantes :
  - Ligne 67 renforcée : Crozet école – Meyrin Gravière, fréquence 12 min en HP, 24 min en HC
  - Ligne 68 maintenue : Thoiry centre commercial – Vernier Blandonnet, fréquence 12 min en HP, 24 min en HC
- Ligne suisse existante prolongée jusqu'à St-Genis-Pouilly :
  - Ligne 19 : St-Genis Porte de France – Onex, fréquence 15 min en HP, 20 min en HC (objectif à terme : 7.5 min en HP et 10 min en HC)

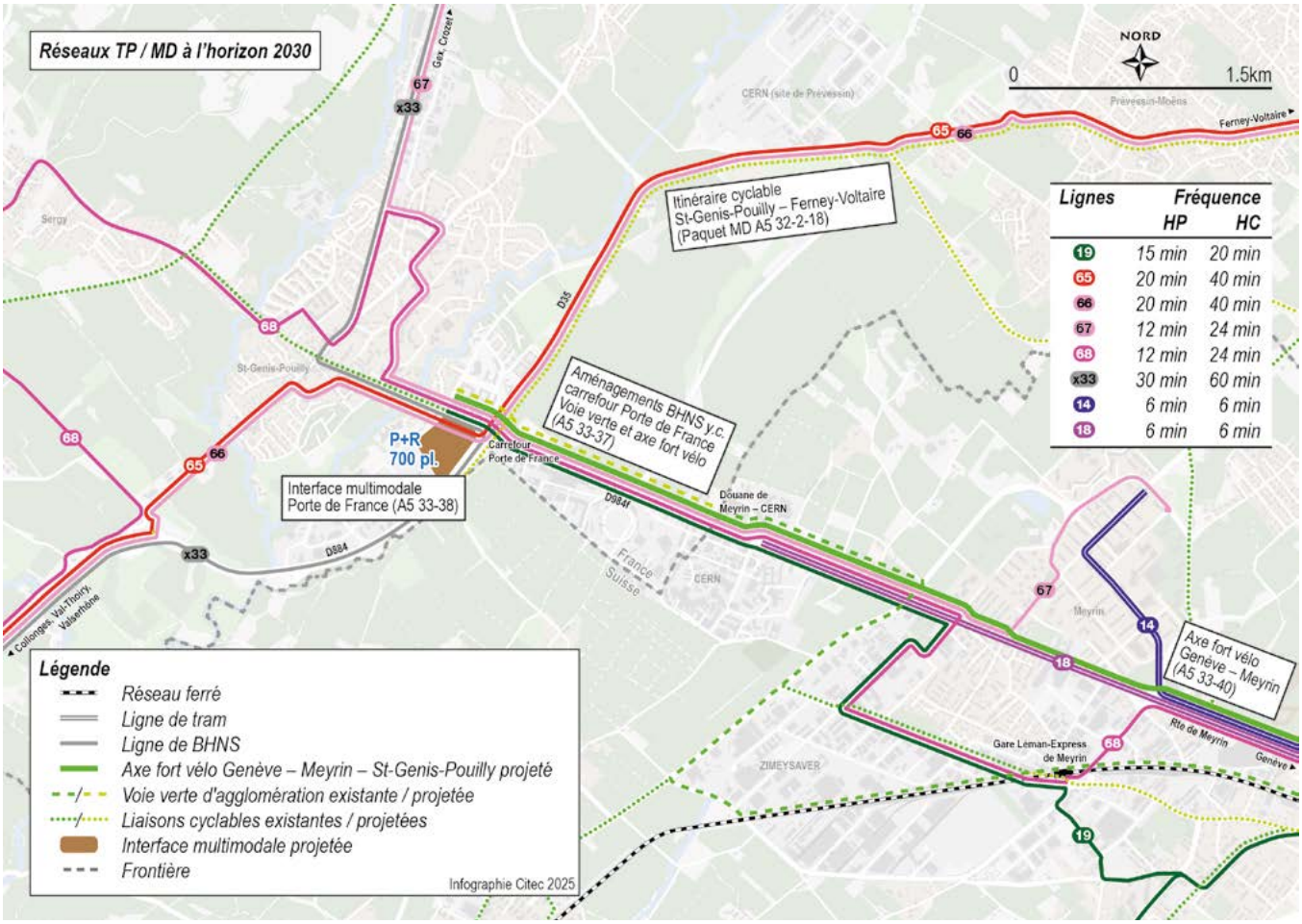
Ces dessertes seront complétées par 2 lignes tangentielles sur le territoire français et 1 ligne transfrontalière passant par Ferney-Voltaire, permettant des correspondances à l'interface multimodale Porte de France :

- Ligne 66 : Thoiry centre commercial – Genève Aéroport, fréquence 20 min en HP, 40 min en HC
- Ligne X33 : Valserhône gare – Divonne Ancienne Gare, fréquence 30 min en HP, 60 min en HC
- Ligne 65 : Collonges – Ferney P+R Bisou (terminus du tramway 15) : fréquence 20 min en HP, 40 min en HC

Il s'agit quasiment d'un doublement de l'offre de bus transfrontalière sur l'axe St-Genis-Pouilly-Meyrin, passant actuellement de 8 à 9 bus par sens en heure de pointe (lignes 67 et 68 existantes) à 14 à 15 bus par heure de pointe et par sens (ligne 67 renforcée, ligne 68 maintenue et ligne 19 prolongée). À l'interface multimodale de Porte de France, il est prévu une fréquence de passage cumulée pour l'ensemble des bus toutes les 2 min 45s en HP, pour une capacité de 2'040 personnes par heure (2 min 20 s et 2'640 pers/h à terme avec la fréquence définitive de la ligne 19).

Les lignes de bus utilisant le futur site propre BHNS sont déjà intégrées dans la communauté tarifaire transfrontalière Léman Pass et seront en correspondances avec la ligne de tram 18 au CERN. De plus, la ligne 19 offrira une correspondance sur le Léman Express par sa connexion à la gare de Meyrin. Tout cela permettra de créer un effet réseau optimal.

33-37 33-38	**FICHE INTRODUCTIVE** **Axe BHNS St-Genis-Pouilly – Meyrin y compris réaménagement du carrefour Porte de France et nouvelle interface multimodale à Porte de France**	**Coût : 27.3 MF (33-37)** **24.4 MF (33-38)** **Priorité : A5**



N'ayant pas d'arrêt de bus commercial entre la future interface multimodale Porte de France et l'arrêt existant Meyrin-CERN, l'ensemble des usagers des lignes de bus qui franchiront la frontière au CERN à l'état projeté (19, 67, 68) concerne des déplacements transfrontaliers, avec une majorité des destinations à l'heure de pointe du matin se rendant au centre-ville de Genève et une plus faible partie à Meyrin. Côté français les origines à l'heure de pointe du matin proviennent majoritairement de St-Genis-Pouilly, puis de Thoiry ainsi que du reste du Pays de Gex.

Le flux TIM empruntant le carrefour Porte de France est actuellement de 3'500 à 4'200 véhicules en heure de pointe, dont 35% à 40% est transfrontalier (par la douane de Meyrin), soit actuellement de 1'300 à 1'500 véhicules en heure de pointe. L'évolution des parts modales à la suite de la mise en service du projet permettra de retirer au moins 400 véhicules TIM par heure de pointe sur la route de Meyrin au passage de la frontière, au profit des TP et MD. Sans la mise en place de ces alternatives performantes au TIM, la saturation du réseau pénalisant fortement la progression des TP et la sécurité des usagers MD ne ferait que s'aggraver, ne permettant pas d'accompagner dans de bonnes conditions les projets de densification du Pays de Gex.

D'autre part, l'amélioration substantielle de la desserte TP et MD de ce couloir transfrontalier bénéficiera aussi directement aux 15'000 habitants de Saint-Genis-Pouilly, aux 7'000 emplois du CERN ainsi qu'aux 400'000 visiteurs/an du Portail de la science du CERN, soutenant un report modal sur l'ensemble des motifs de déplacement.

MESURE PHARE

33-37

Aménagement d'un axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin intégrant le réaménagement multimodal du carrefour Porte de France



Priorité
A5

Historique
Remplace une mesure «Hors FI» du PA4

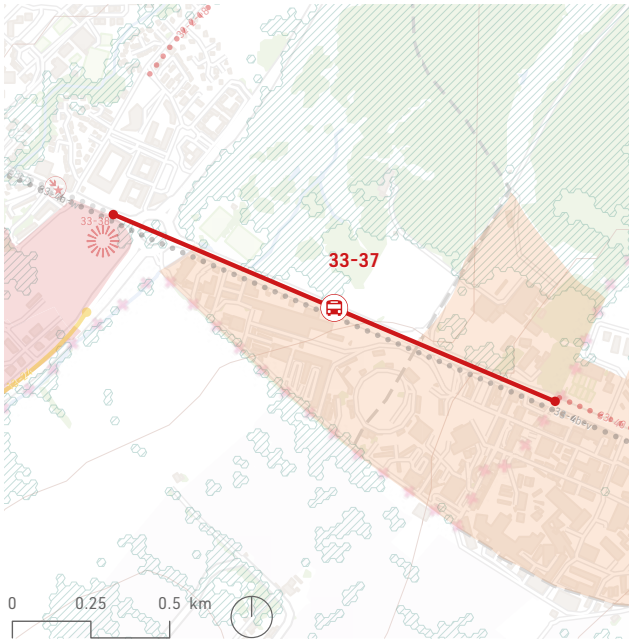
Coût : 27.3 MF
Avec demande de cofinancement

CATÉGORIE
Bus / Infrastructures des TP

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Conseil départemental de l'Ain (carrefour Porte de France)
Pays de Gex Agglo (axe BHNS en section)

AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
-

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

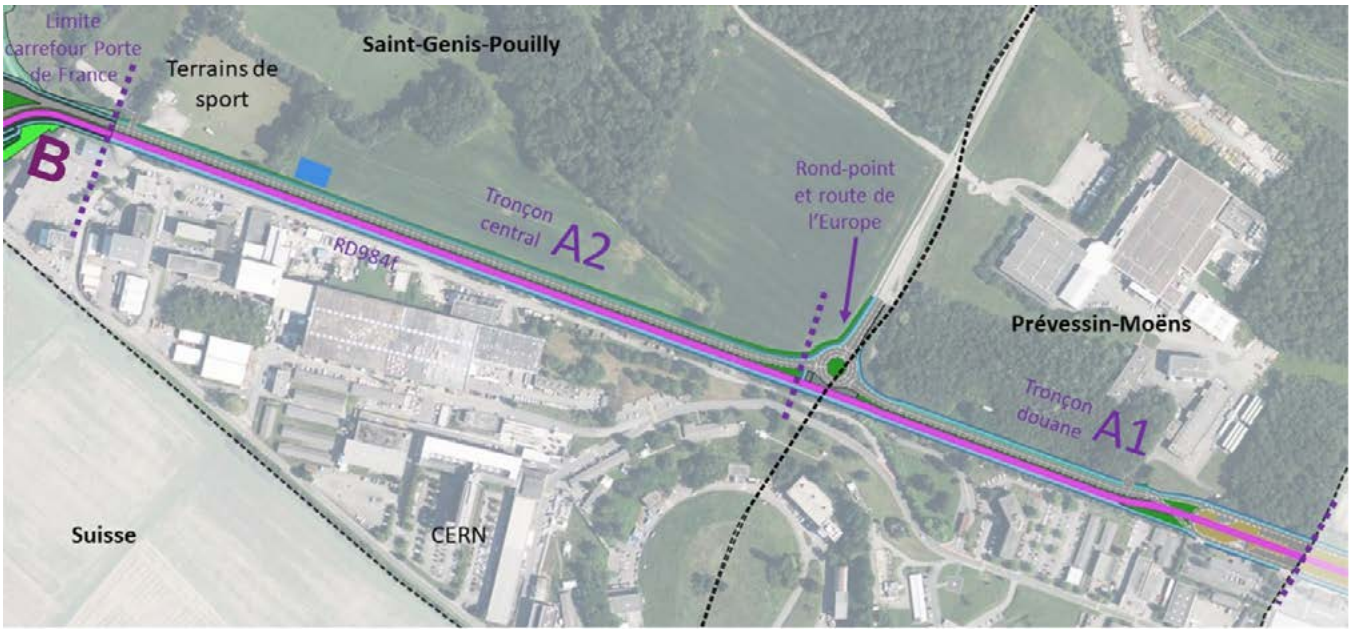
Pour atteindre les objectifs présentés dans la fiche introductive conjointe à la mesure A5 33-38, la présente mesure prévoit de réaménager l'ensemble du tronçon de 1.7 km entre la douane de Meyrin et l'entrée de St-Genis-Pouilly, y compris le réaménagement multimodal complet du carrefour Porte de France, afin d'insérer un site propre comprenant une voie dans chaque sens pour les transports publics avec priorisation par feux au carrefour Porte de France, ainsi que des voies de mobilités douces séparées du trafic motorisé permettant d'étendre jusqu'à St-Genis-Pouilly la Voie verte d'agglomération, et l'axe fort vélo prévu côté suisse (A5 33-40). Des aménagements paysagers complètent le projet, et une voie de transport individuel motorisé dans chaque sens est maintenue pour cet axe transfrontalier majeur.

La présente mesure est portée conjointement par Pays de Gex Agglo d'une part, maître d'ouvrage des aménagements entre la douane de Meyrin-CERN et le carrefour Porte de France (tronçons A1-A2 ci-dessous), et le Conseil Départemental de l'Ain d'autre part, maître d'ouvrage du réaménagement du carrefour Porte de France (B ci-dessous). La coordination avec le canton de Genève est assurée afin de raccorder l'ensemble du projet à la Suisse.

A. Tronçon entre la douane de Meyrin et le carrefour Porte de France

Ce tronçon d'1.2 km ne possède actuellement aucun aménagement pour les transports publics, ce qui pénalise lourdement la progression des lignes de bus existantes TPG 67 et TPG 68. La mesure prévoit l'insertion d'un site propre avec une voie pour chaque sens de circulation du bus de façon continue sur l'ensemble du tracé. La mesure améliorera la sécurité des usagers en supprimant le stationnement informel le long de la route (RD984f) d'environ 60 véhicules.

33-37	**Aménagement d'un axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin intégrant le réaménagement multimodal du carrefour Porte de France**	**Coût : 27.3 MF**
		Priorité : A5



A1. Tronçon entre la douane de Meyrin et le rond-point de l'Europe

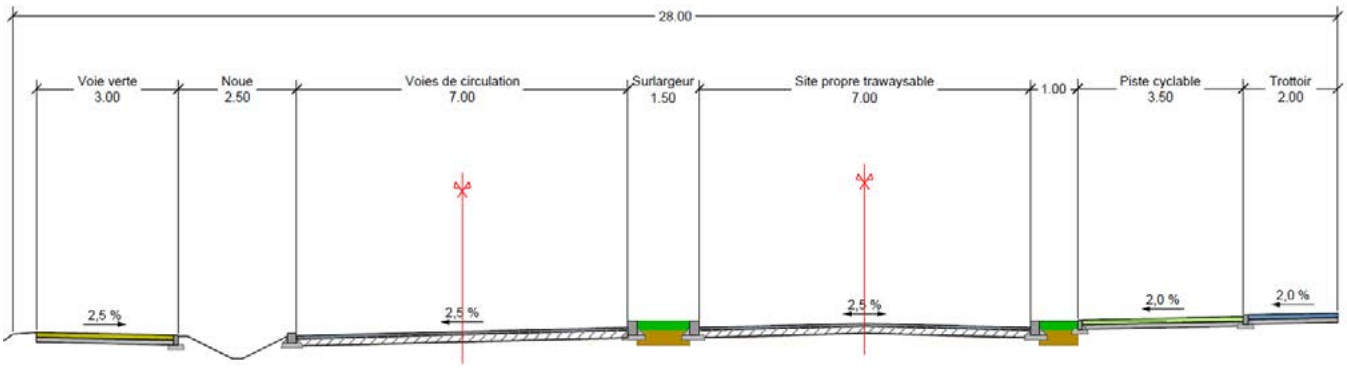
L'aménagement au franchissement de la douane tient compte des exigences des services douaniers et a fait l'objet d'une étroite coordination franco-suisse. Le Canton de Genève réalisera les aménagements nécessaires sur une distance de 400 m entre la douane et le terminus du tram (hors présente mesure), afin d'assurer la continuité du site propre TP et des aménagements MD, dont l'axe fort vélo. La bonne coordination entre les projets français et suisse a permis de définir les mêmes largeurs de voie destinées aux modes doux afin qu'il n'y ait pas de rupture au passage de frontière, tout en correspondant aux demandes formulées par les services douaniers. Ainsi sur le tronçon de 500 m entre la douane et le rond-point de l'Europe, hormis les deux voies TIM maintenues, l'aménagement comprendra, dans chaque sens, une piste cyclable unidirectionnelle d'une largeur de 2.5 m, complétée par un second trottoir de 2 m (en plus du trottoir existant), ainsi qu'un site propre TP de 7 m, en position centrale au passage de douane, et latérale sud ensuite.

À noter qu'un arrêt de bus technique au passage de la frontière permettant un éventuel contrôle de douane est prévu côté français. À part cet arrêt technique, aucun autre arrêt de bus n'est prévu entre l'arrêt commercial existant du CERN (terminus du tramway) et l'interface multimodale Porte de France.

A2. Tronçon entre le rond-point de l'Europe et le carrefour Porte de France

Sur cette section d'une longueur de 700 m, la mesure prévoit le réaménagement complet et l'élargissement à 28 m de l'axe pour poursuivre le site propre BHNS d'une largeur de 7 m, insérer un axe fort vélo bidirectionnel de 3.5 m et un trottoir de 2 m afin de séparer les flux piétons et cyclistes, une chaussée TIM qui conserve le gabarit actuel de 7 m, et enfin une voie verte de 3 m en site mixte piétons et cycles séparée des voies TIM par une noue paysagère de 2.5 m (voir coupe-type ci-dessous). Cette répartition des modes doux permettra que chaque usager prenne la voie correspondant le mieux à son trajet et à sa vitesse.

Sur l'ensemble du tronçon A douane – carrefour Porte de France, le stockage des eaux de ruissellement est réalisé dans les noues de 2.5 m de largeur. Des ouvrages de biefs seront disposés tous les 50 m environ pour permettre la rétention, et dans une moindre mesure, l'évapotranspiration. Entre la voie TIM et BHNS, une bande arbustive d'1.5 m permet une réserve foncière pour une éventuelle mutation ultérieure en gabarit tramway sans nécessiter de reprendre l'ensemble du profil. Enfin, environ 150 cépées de plus de 2.5 m de haut sont prévues sur ces tronçons.



33-37	**Aménagement d'un axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin intégrant le réaménagement multimodal du carrefour Porte de France**	**Coût : 27.3 MF**
		Priorité : A5

B. Carrefour Porte de France

Situé dans la continuité, le carrefour de la Porte de France, actuellement sous forme de grand giratoire, est à l'intersection de plusieurs axes structurants du Pays de Gex : RD 884, RD 35, RD 984F. Sa situation en fait un nœud majeur de circulation et une porte d'entrée privilégiée vers le centre de l'agglomération. Environ 42'000 véhicules passent ainsi quotidiennement par ce carrefour exclusivement routier qui s'avère être saturé et également accidentogène, en particulier pour les modes doux. Les nombreux projets urbains en cours sur le secteur seront également, à terme, générateurs de nouveaux trafics pour lesquels il conviendra d'offrir des solutions de mobilité en phase avec les objectifs de report modal.

Prévu par la présente mesure, le réaménagement intégral de l'actuel giratoire en un carrefour multimodal géré par feux tricolores (voir avant-après ci-dessous) offrira :

- un site propre BHNS sur l'axe Saint-Genis-Pouilly - Meyrin (compatible avec l'insertion d'un tramway à terme) avec priorité aux feux,
- un maillage d'aménagements cyclables et piéton en surface avec plus de 2.8 km d'aménagement modes doux en continuité des aménagements prévus en section tels que présentés au point précédent,
- un passage inférieur pour les modes doux intégré dans le carrefour pour connecter directement la future interface multimodale de Saint-Genis-Pouilly à la route de Meyrin offrant un itinéraire direct et sécurisé pour l'axe fort vélo,
- une végétalisation de plus de 38'000 m² de prairie qui permettra de ne pas augmenter l'imperméabilisation des sols par rapport au carrefour actuel. Les espaces verts libérés seront également plantés de près de 300 nouveaux arbres (et 1300 m² d'arbustes et de massif) et permettront une gestion alternative des eaux de pluie.

La demande de cofinancement dans le cadre de la présente mesure ne concerne que les parties du projet qui bénéficient directement aux TP et aux MD. Les voiries TIM ont été retirées des coûts imputables. Pour les espaces interstitiels et de gestion environnementale situées entre les voies de circulation, leur coût a été réparti proportionnellement. Sur cette partie de la mesure, pour faire suite aux études de faisabilité, deux phases de concertation règlementaires ont été organisées dont la dernière à l'automne 2023. Le programme définitif de l'opération a été entériné dans le cadre de l'approbation du dernier bilan de la concertation en février 2024. Les phases d'études et de conduite des travaux ont été adjugées en avril 2024 à un bureau d'études spécialisé. L'avant-projet a été finalisé par le Département de l'Ain en février 2025.

Avant



Après



OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP03, EP04 et EP06** par la reconstitution des continuités écologiques interrompues par la configuration actuelle du carrefour Porte de France, par la renaturation des berges hautes de l'Ecra et la construction d'ouvrages de continuités hydrauliques, par la contribution du projet à définir les limites des franges urbaines dans ce secteur de l'agglomération et par la réduction de l'usage de la voiture individuelle et des externalités associées à son usage permettant une amélioration de la qualité de l'air et une réduction des nuisances sonores.
- **Urbanisation U02, U03 et U06** par le déploiement d'offres en TP et en MD alternatives à la voiture individuelle desservant Saint-Genis-Pouilly destiné à accueillir de nouvelles offres de logements, de commerces et de services d'ampleurs d'agglomération.
- **Mobilité M02, M03, M04, M05, M07, M08, M09, M10 et M11** par la requalification multimodale d'un axe routier structurant permettant de renforcer le réseau de TP transfrontalier, par la création d'une nouvelle continuité cyclable transfrontalière connectée aux aménagements cycles existants ou en projet et aussi favorable aux piétons, par la sécurisation du trafic tous modes et des usagers les plus vulnérables grâce à la séparation des flux et le réaménagement d'un axe aujourd'hui essentiellement routier, et par les facilités d'intermodalité offerte par l'interface multimodale fonctionnellement liée (A5 33-38).

33-37	**Aménagement d'un axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin intégrant le réaménagement multimodal du carrefour Porte de France**	**Coût : 27.3 MF**
		Priorité : A5

Il s'agit quasiment d'un doublement de l'offre de bus transfrontalière sur cet axe, passant actuellement de 8 à 9 bus par sens en heure de pointe (lignes 67 et 68) à 14 à 15 bus par heure de pointe et par sens (ligne 67 renforcée, ligne 68 maintenue et ligne 19 prolongée). L'aménagement du carrefour multimodal de la porte de France ainsi que le réaménagement des sections à l'amont et à l'aval permettra aux bus de ne plus être impactés par la saturation au niveau de la Porte de France. Grâce au site propre intégral avec dispositif de priorité aux feux, le temps de parcours entre l'arrêt à Saint-Genis-Pouilly et l'arrêt Meyrin-CERN sera de 3 minutes garanti, contre 9 minutes actuellement en heures de pointe en raison de la congestion.

Deux types de matériels roulants, dont des bus biarticulés de grande capacité, seront utilisés. L'axe BHNS fera partie intégrante du réseau des TPG, et sera conçu afin de répondre à tous les standards de ce réseau en termes d'exploitation, d'informations voyageurs et de charte d'aménagement. Dès 2030, l'ensemble des bus qui utiliseront le site propre du BHNS seront à motorisation 100 % électrique, avec une recharge prévue à l'interface multimodale de Porte de France (voir A5 33-38).

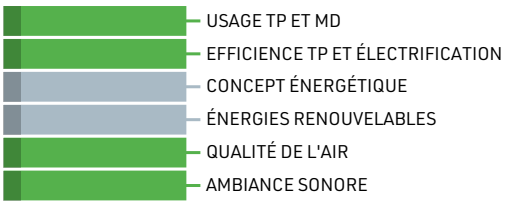
Concernant les modes doux, la mesure permettra de terminer le tronçon nord de la Voie verte d'agglomération, et d'étendre l'axe fort vélo Genève-Meyrin (A5 33-40) jusqu'à Saint-Genis-Pouilly. Cette nouvelle ambition d'un aménagement qualitatif et capacitaire remplace le tronçon français de la mesure du PA1 6621.09 / 33-4b dont la réalisation était pendante. D'autre part, le fait d'avoir des aménagements MD continus de chaque côté de l'axe permet de desservir directement les terrains de sport situés en vis-à-vis du CERN et d'assurer une connexion directe avec la piste cyclable de la route de l'Europe en direction de Prévessin-Moëns (Paquet MD A5 32-2-18).

La mesure sécurisera les modes doux, actuellement rassemblés sur un trottoir exigu de 2 mètres de large engendrant de nombreux conflits dus aux différentiels de vitesse (marche à pied, vélo électrique ou non, trottinette électrique…). La configuration projetée permettra de séparer les piétons des flux plus rapides, et améliorera significativement la sécurité au niveau du franchissement de la douane, les vélos étant actuellement contraints de traverser dangereusement les flux automobiles dans le sens Suisse-France. En novembre 2022, la fréquentation était de 500 cyclistes par sens en semaine. De plus, le réaménagement du carrefour Porte de France permettra de sécuriser par feux l'ensemble des traversées en surface et de réduire les vitesses (notamment en venant de la RD884 limitée à 110 km/h et de la RD35 limitée à 80 km/h). Le projet améliorera également les temps de parcours et les conditions de sécurité des traversées des modes doux sur le mouvement principal Saint-Genis-Pouilly - Meyrin grâce à la dénivellation du flux modes actifs pour traverser le carrefour.

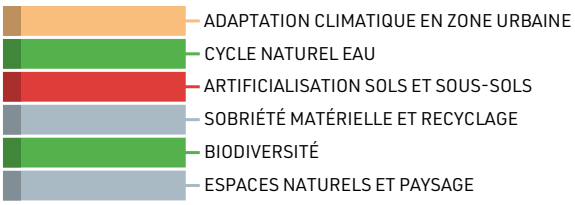
Le projet a été dimensionné afin d'accompagner l'urbanisation et la densification des quartiers situés à proximité directe du projet (6621.4.137 / UD2-12 et 6621.4.138 / UD2-13) mais également en intégrant l'évolution des besoins de mobilité liée à la densification du Pays de Gex (30'000 habitants de plus prévu entre 2020 et 2030). Plus particulièrement, l'axe BHNS desservira directement le projet de développement urbain de Porte de France sud à Saint-Genis-Pouilly (6621.4.137 / UD2-12), prévoyant la construction de 700 nouveaux logements à l'horizon 2035. Ces nouvelles constructions s'ajoutent aux 500 logements et aux nombreux équipements structurants construits ces 10 dernières années sur le secteur de Porte de France nord (école primaire, lycée international de 800 élèves, Maison Médicale Pluridisciplinaire du Pays de Gex, centre aquatique, etc.).

Sur le volet environnemental, le projet a été conçu dans une logique d'évitement et de réduction des impacts. Le programme a ainsi fortement évolué par rapport au PA4 en passant d'un projet de trémie routière enterrée, à un aménagement de carrefour à feux en surface qui n'impacte pas la nappe phréatique, réduit l'emprise au sol et les volumes de terre excavées. Par ailleurs, la géométrie du projet a été adaptée afin de ne pas impacter les zones où ont été recensées des espèces protégées sensibles. Enfin, le projet intègre également des éléments programmatiques favorables à l'environnement avec la mise en place de gestion alternatives des eaux de pluies ainsi qu'avec la reconstitution des continuités écologiques interrompues actuellement par la Porte de France (reconstitution d'une continuité verte, renaturation des berges haute du Nant de l'Ecra, ouvrages de continuité hydraulique et passage petite faune).

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

33-37	**Aménagement d'un axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin intégrant le réaménagement multimodal du carrefour Porte de France**	**Coût : 27.3 MF**
		Priorité : A5

EFFET SUR SUISSE SPECIFIQUE

En complément des éléments fournis dans la fiche introductive conjointe à la mesure A5 33-38, la présente mesure induit les effets sur Suisse spécifiques suivants :

- La fréquence cumulée actuelle (sans mesure) des lignes transfrontalières concernées par le futur site propre BHNS est d'environ 7 min actuellement. Après la mise en service de la mesure, la fréquence de desserte cumulée des lignes transfrontalières empruntant le site propre BHNS passera à 4min 30s en HP, 7min 30s en HC et 30 min en début et fin de service.
- Contribution à la mise en place d'un axe fort cyclable continu entre Saint-Genis-Pouilly et Genève, en combinaison avec la mesure A5 33-40, qui permettra une part modale des cycles qui pourrait dépasser 15% en heure de pointe sur la route de Meyrin contre env. 9 à 10% actuellement.
- Contribution à la complétude et à la continuité de la Voie verte d'agglomération, itinéraire mixte piéton-vélo emblématique pour le Grand Genève.
- Création d'un site propre TP continu entre Porte de France et Genève compatible avec l'éventuel futur prolongement transfrontalier de la ligne de tramway 18 depuis le terminus du CERN.

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Vernier – Meyrin – Saint-Genis
UD2-12 Saint-Genis-Pouilly - Porte de France
UD2-13 Thoiry - Saint-Genis-Pouilly
A5 33-38 Construction d'une nouvelle interface multimodale à Porte de France en lien avec l'aménagement de l'axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin
A5 33-40 Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et Meyrin en complément de la voie verte Genève-Satigny
A5 Paquet MD 32-2-18 Aménagement de l'itinéraire MD d'agglomération n°36 St-Genis-Pouilly - Ferney-Voltaire

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	06.2023 / 05.2024
Étude d'avant-projet	05.2024 / 02.2025
Étude de projet	**03.2025 / 02.2026**
Autorisation / permis de construire	06.2024 / 04.2026
Début des travaux	07.2027*
Mise en service	08.2029

*une demande de démarrage anticipé des travaux est à prévoir en lien avec l'échéance d'une subvention de l'État français (voir ci-dessous)

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

BHNS (Pays de Gex Agglo) :
- Dossier AVP, Février 2025
- Dossier PRO, prévu Février 2026

Carrefour Porte de France (Conseil départemental de l'Ain):
- Etude AVP pour le réaménagement du carrefour Porte de France
- Etude Géotechnique G2AVP et Hydro géotechnique
- Diagnostic environnemental (état initial étude d'impact)

COÛT

Estimation du coût global	41.2 MF HT
Estimation du coût imputable	27.3 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

- Axe BHNS en section :
  - 45% Pays de Gex agglo,
  - 25% Région Auvergne-Rhône Alpes,
  - 25% Département de l'Ain,
  - 5% Etat français

- Carrefour Porte de France :
  - 88.13% Département de l'Ain,
  - 7.19% Pays de Gex agglo,
  - 4.68% Etat français (DSID) - caducité si démarrage des travaux après le 21.08.2027 ; une contribution de la Région Auvergne-Rhône-Alpes est susceptible également de financer l'opération à hauteur de 4'500'000€. Le CERN est également susceptible de participer au financement de l'opération pour l'aménagement de ses voies d'accès ainsi que la commune pour le traitement qualitatif des aménagements (revêtement, bordures).

MESURE PHARE

33-38

Construction d'une nouvelle interface multimodale à Porte de France en lien avec l'aménagement de l'axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin



Priorité
A5

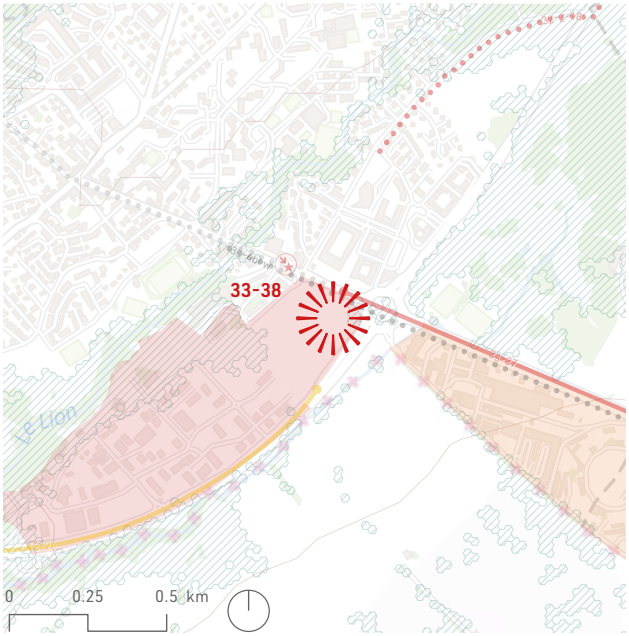
Historique
Remplace la mesure 6621.3.165 / 32-2-19 Av3

Coût : 24.4 MF
Avec demande de cofinancement

CATÉGORIE
Interface multimodale

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Pays de Gex Agglo
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
-

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

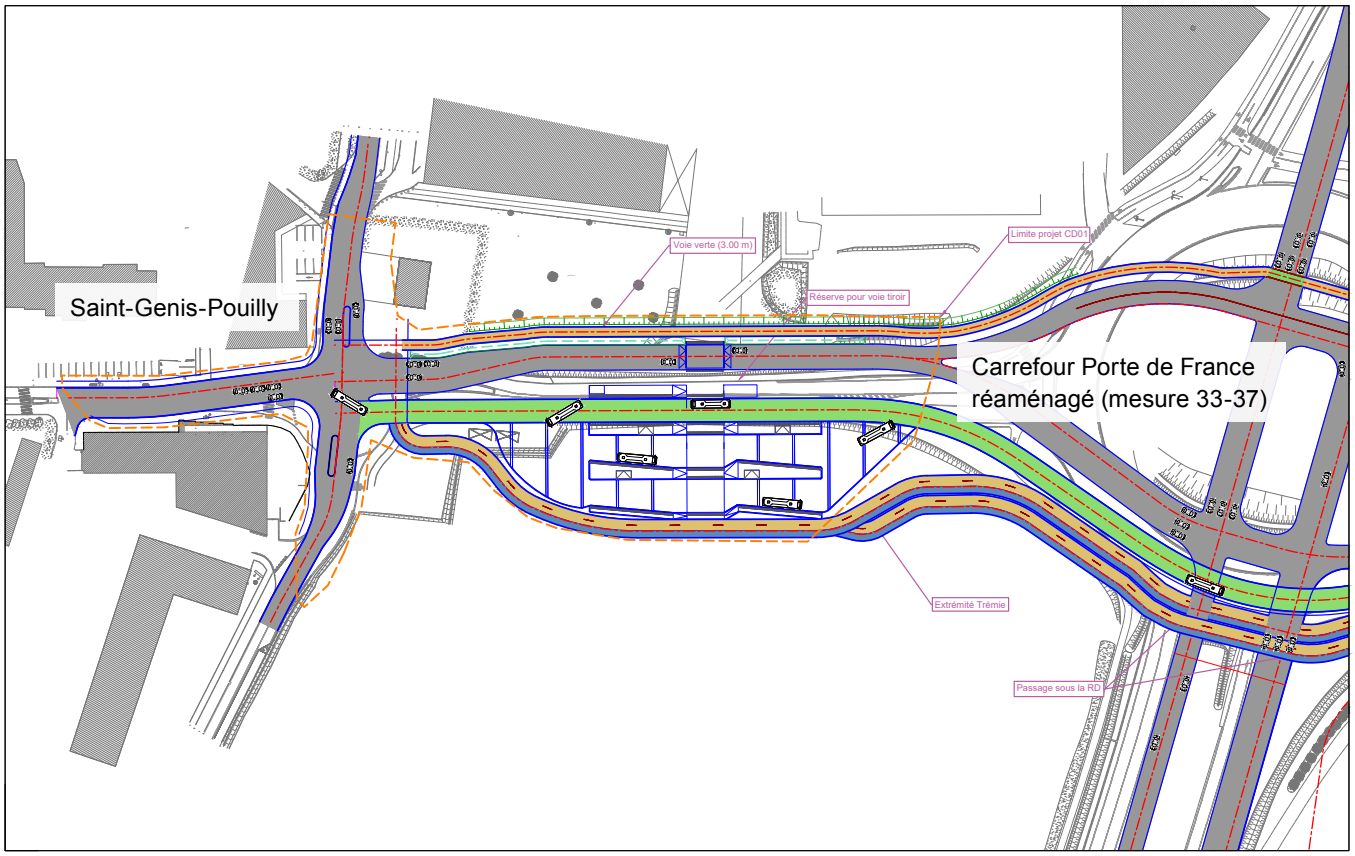
Pour atteindre les objectifs présentés dans la fiche introductive conjointe à la mesure A5 33-37, la présente mesure prévoit la réalisation d'une interface multimodale dans le secteur Porte de France en entrée de ville de Saint-Genis-Pouilly.

L'interface vise à offrir un transbordement efficace visant au report modal en faveur des TP grâce à :

- Une plateforme bus dimensionnée à 7 quais, desservant 3 lignes qui utiliseront les aménagements BHNS (mesure A5 33-37) en direction du canton de Genève par la douane de Meyrin-CERN (lignes 19, 67, et 68, cumulant une fréquence de passage de 4min 30s en heure de pointe et de 7min 30s en heure creuse), et 3 lignes en direction de la France et de Genève via Ferney-Voltaire (X33, 65, 66 cumulant 15 min en HP et 30 min en HC). La configuration l'interface multimodale permettra à des bus biarticulés de 24 m de marquer leur terminus avec un demi-tour, ainsi que d'effectuer leur recharge électrique rapide, avec la puissance électrique nécessaire,
- un P+R de 700 places voitures visant à capter en particulier les automobilistes arrivant de la 2x2 voies du sud du Pays de Gex (RD884),
- une centaine de places pour les vélos et des cheminements piétonniers directs pour desservir efficacement les nombreux services à proximité : le lycée international, la maison médicale et le centre nautique, ainsi que les futurs surfaces commerciales et de bureau planifié dans le cadre d'une Orientation d'Aménagement Programmée (OAP) inscrite dans le Plan Local d'Urbanisme intercommunal et Habitat (PLUiH), prévoyant la construction de 700 nouveaux logements à l'horizon 2035, ainsi que 5 000 m² d'activités (A5 UD2-12).

L'interface multimodale sera directement connectée au site propre BHNS (en vert sur le plan ci-dessous). La configuration de l'interface permet également une évolution en arrêt de tramway, tout en gardant la connexion efficace avec les bus.

33-38	**Construction d'une nouvelle interface multimodale à Porte de France en lien avec l'aménagement de l'axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin**	**Coût : 24.4 MF**
		Priorité : A5



Après avoir connu une première phase d'avancement en 2020, le projet de pôle d'échange multimodal a été relancé en 2024 avec la reprise d'une étude de faisabilité, ainsi que le lancement d'une déclaration d'utilité publique en 2023 afin de sécuriser le foncier privé. Le projet de P+R est quant à lui au stade d'étude sommaire.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Urbanisation U02 et U06** par l'implantation d'un nœud d'offres de mobilités alternatives à la voiture individuelle, à proximité d'un secteur destiné à accueillir de nouvelles offres de logements, de commerces et de services d'ampleurs d'agglomération.
- **Mobilité M03, M04, M05 et M12** par la consolidation du réseau de TP structurant et des possibilités d'intermodalités permises par l'interface multimodale entre chaque mode de transports, par la mise en réseau des différents axes cyclables transfrontaliers limitrophes de l'interface multimodale, par les services apportés et le confort d'usage offert aux usagers cycles et par le support apporté au développement de l'électrification des flottes de bus urbains des TPG grâce aux possibilités de recharge électrique sur l'interface multimodale.

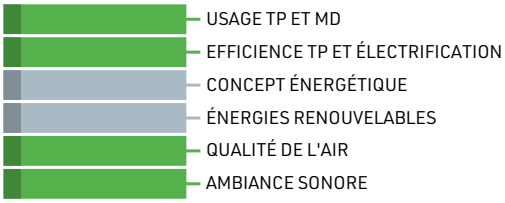
La future interface multimodale est nécessaire à la concrétisation de l'axe BHNS St-Genis/Meyrin. Elle permettra d'optimiser au maximum l'infrastructure du BHNS, en offrant plusieurs correspondances entre les lignes transfrontalières et les lignes de bus internes au Pays de Gex (ligne 19, 66, 67, 68 et X33 et projet de ligne 65). Le réaménagement du carrefour de la Porte de France par la mesure A5 33-37, plus important carrefour automobile de l'Ain avec 42'000 véhicules/jour, permettra de sortir les bus du trafic, et de leur donner la priorité en entrée et sortie de l'interface multimodale. L'interface multimodale permettra aux travailleurs frontaliers d'avoir une alternative efficace pour franchir la frontière en transport en commun ou à vélo, puisque plus rapide que la voiture individuelle en heures de pointe où le passage de la douane est saturé. Ces aménagements contribueront ainsi à limiter le nombre de voiture franchissant la frontière suisse chaque jour (27'700 voitures/jour en 2022, 2ème plus importante douane entre la France et le canton de Genève).

Le projet a été dimensionné afin d'accompagner l'urbanisation et la densification des quartiers situés à proximité directe du projet (6621.4.137 / UD2-12 et 6621.4.138 / UD2-13) mais également en intégrant l'évolution des besoins de mobilité liée à la densification du Pays de Gex (30'000 habitants de plus prévu entre 2020 et 2030). Plus particulièrement, l'axe BHNS desservira directement le projet de développement urbain de Porte de France sud à Saint-Genis-Pouilly (6621.4.137 / UD2-12), prévoyant la construction de 700 nouveaux logements à l'horizon 2035. Ces nouvelles constructions s'ajoutent aux 500 logements et aux nombreux équipements structurants construits ces 10 dernières années sur le secteur de Porte de France nord (école primaire, lycée international de 800 élèves, Maison Médicale Pluridisciplinaire du Pays de Gex, centre aquatique, etc.).

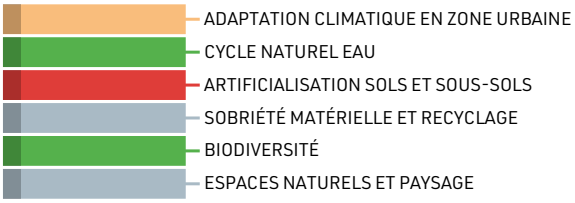
33-38	**Construction d'une nouvelle interface multimodale à Porte de France en lien avec l'aménagement de l'axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin**	**Coût : 24.4 MF**
		Priorité : A5

Du point de vue environnemental, l'interface multimodale contribuera, par le report modal induit, à réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores.

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

EFFETS SUR SUISSE

En complément des éléments fournis dans la fiche introductive conjointe à la mesure A5 33-37, la présente mesure induit les effets sur Suisse spécifiques suivants :

- La fréquence actuelle (sans mesure) des lignes concernées est d'un bus toutes les 5 min en HP (870 pers/h), et 9 min 30 s en HC (430 pers/h). Après la mise en service de la mesure, la fréquence de desserte cumulée de l'ensemble des lignes qui desserviront l'interface multimodale du carrefour Porte de France (19, 65, 66, 67, 68 et X33) passerait à 2min 45s en HP, 4min 50s en HC et de 20 min en début et fin de service.
- Le P+R de 700 places au terminus de la 2x2 voies doit permettre de capter une partie du flux résiduel des travailleurs frontaliers habitant loin d'un arrêt de bus, avant le franchissement du carrefour Porte de France et de la douane.
- Les possibilités de recharge pour les bus électriques situées sur l'interface multimodale contribuent au développement de la flotte TP électrifiée des TPG.

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Vernier – Meyrin – Saint-Genis
UD2-12 Saint-Genis-Pouilly - Porte de France
UD2-13 Thoiry - Saint-Genis-Pouilly
A5 33-37 Aménagement d'un axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin intégrant le réaménagement multimodal du carrefour Porte de France
A5 33-40 Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et Meyrin en complément de la voie verte Genève-Satigny
A5 Paquet MD 32-2-18 Aménagement de l'itinéraire MD d'agglomération n°36 St-Genis-Pouilly - Ferney-Voltaire

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	04.2024 / 05.2024
Étude d'avant-projet	**02.2025 / 06.2025**
Étude de projet	09.2025/ 03.2026
Autorisation / permis de construire	06.2024 / 03.2026
Début des travaux	07.2027*
Mise en service	08.2029

* une demande de démarrage anticipé des travaux est à prévoir par coordination avec la mesure A5 33-37

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Avant-Projet pour l'aménagement de l'interface multimodale du carrefour Porte de France, juin 2025

COÛT

Estimation du coût global :	24.4 MF HT
Estimation du coût imputable :	24.4 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

65% Pays de Gex agglo
20% Région Auvergne-Rhône-Alpes
15% Département de l'Ain

MESURE STRUCTURANTE

33-40

Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et St-Genis-Pouilly (tronçon Genève – Meyrin) en complément de la voie verte d'agglomération



Priorité
A5

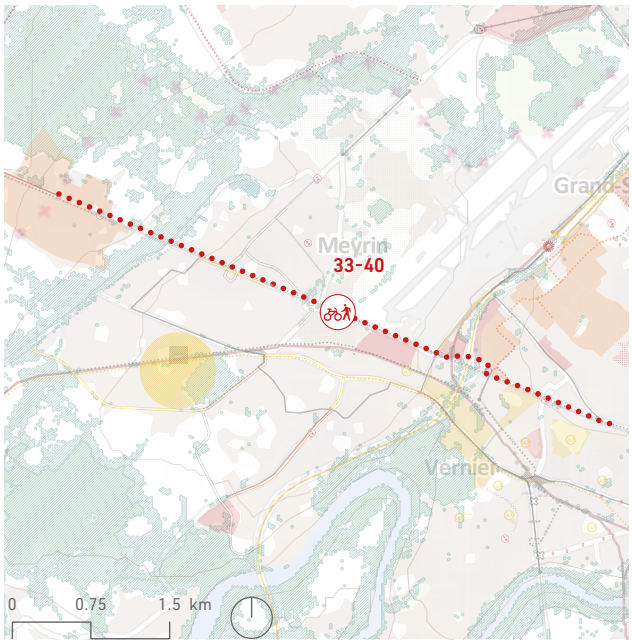
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 22.3 MF
Avec demande de cofinancement

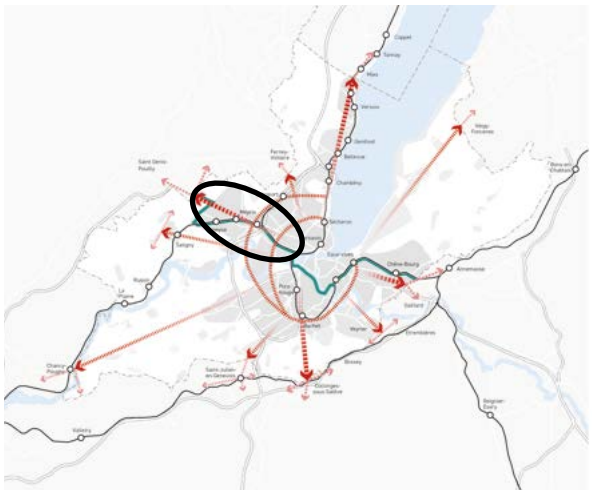
CATÉGORIE
Mobilité douce

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
-

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

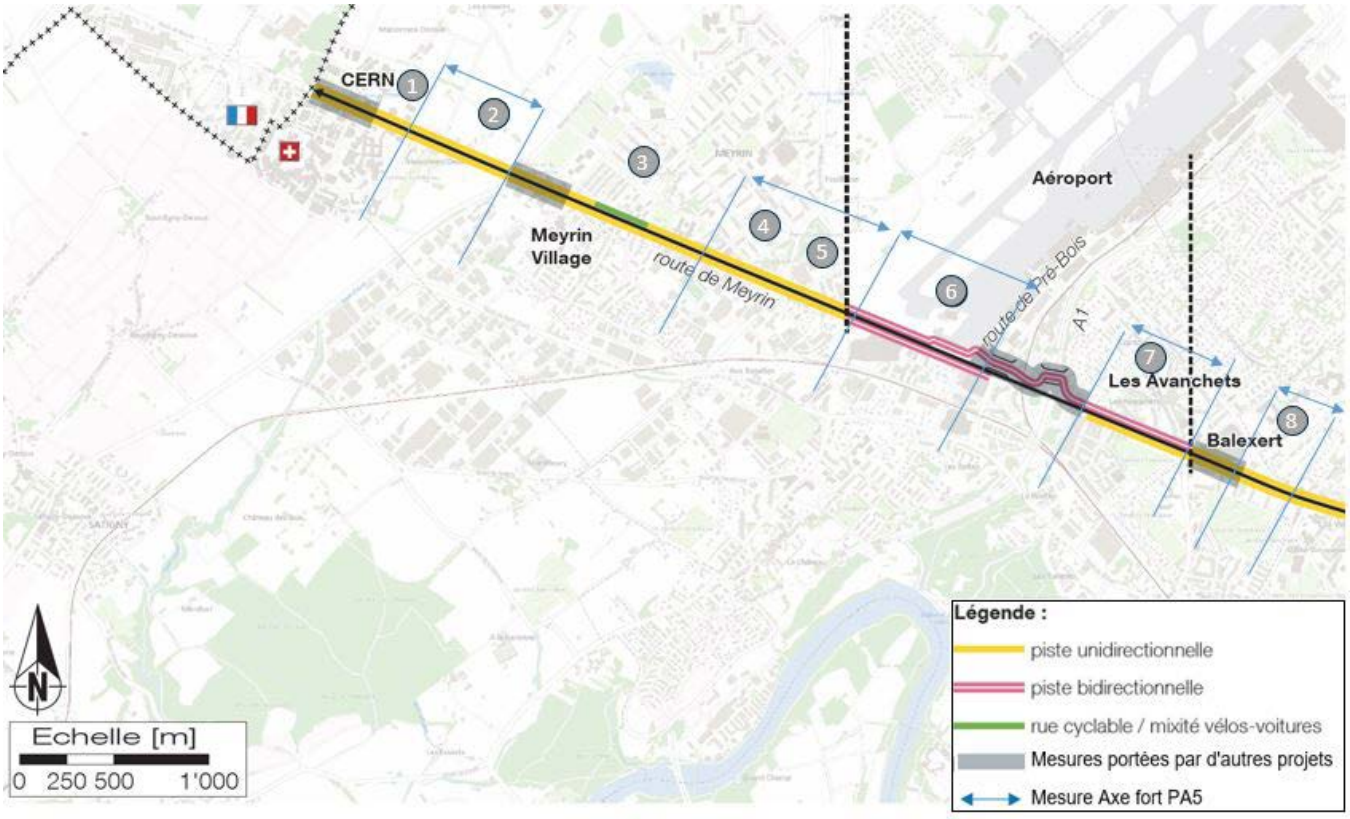
L'axe fort vélo n°2 entre le centre-ville de Genève et St-Genis-Pouilly sera un axe cyclable transfrontalier structurant de la rive droite en complémentarité de la voie verte d'agglomération (mesures 6621.2.034 / 33-11 et 6621.2.033 / 33-10). Cet axe fort vélo viendra renforcer le réseau cyclable d'agglomération en répondant plus spécifiquement aux usages pendulaires et utilitaires dans ce couloir de plus de 100'000 habitants (périmètre d'un kilomètre autour de l'axe) notamment pour les vélos roulant à plus de 25 km/h. La présente mesure concerne le tronçon suisse de l'axe fort, entre Genève et Meyrin, le tronçon français étant inclus dans la mesure A5 33-37. D'autre part, du fait de l'émergence relativement récente du concept des axes forts vélo, la mesure n'est pas encore inscrite au Plan directeur cantonal genevois.

La partie suisse de cet axe fort vélo, longue de 5.6 kilomètres, proposera des aménagements continus, sécurisés et confortables en termes de gabarit (5 m de large en moyenne pour le bidirectionnel, respectivement 2.50 m pour l'unidirectionnel) portant sur une surface totale de 19'805 m^2. L'axe fort vient compléter les aménagements manquants sur des tronçons de la route de Meyrin ne faisant pas déjà l'objet d'une autre mesure, par exemple BHNS Genève-Vernier-Zimeysaver (6621.3.099 / 33-13), passerelles de Meyrin (6621.2.113 / 32-2-10), afin d'avoir un linéaire continu et homogène.

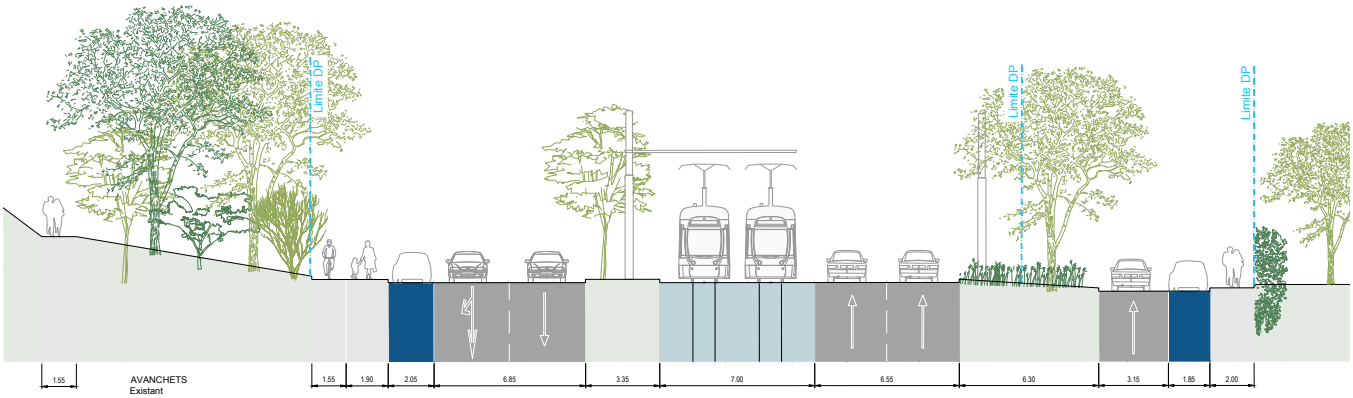
Afin de permettre ce niveau de service élevé, il est prévu dans la mesure du possible, de redistribuer l'espace routier et le domaine public à disposition en faveur des vélos rapides comme suit :

- supprimer du stationnement (63 places identifiées sur le domaine public cantonal) et/ou suppression d'au moins une voie de circulation TIM pour l'insertion de l'axe fort ;
- une attention particulière sera portée sur la gestion des carrefours à feux et des autres intersections afin de garantir une priorisation du flux vélos ;
- augmenter la végétalisation et l'arborisation dans la mesure du possible, en tenant compte de la redistribution de l'espace de la chaussée et de la meilleure séparation des flux piétons, voitures et vélos.

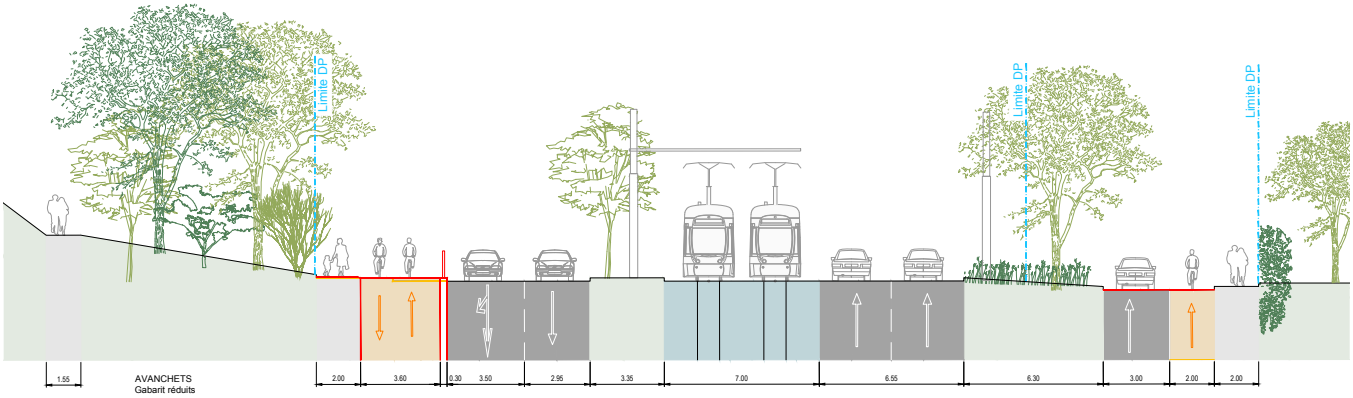
33-40	**Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et St-Genis-Pouilly (tronçon Genève – Meyrin) en complément de la voie verte d'agglomération**	**Coût : 22.3 MF**
		Priorité : A5



Avant :



Après :



La mesure mettra en application le guide de conception méthodologique des axes forts vélos élaboré par le canton de Genève au premier semestre 2024. L'étude préliminaire, terminée, a permis d'assurer la faisabilité foncière de la mesure car la totalité des aménagements sont prévus sur domaine public, sans impact en termes d'artificialisation de sols

33-40	**Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et St-Genis-Pouilly (tronçon Genève – Meyrin) en complément de la voie verte d'agglomération**	**Coût : 22.3 MF**
		Priorité : A5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06** par l'amélioration de la qualité et de l'ambiance sonore induite par le report modal en faveur des modes actifs, et par l'intégration d'exigences environnementales fortes dans le projet.
- **Urbanisation U09** par l'amélioration de la qualité des espaces publics dans les milieux bâtis traversés par l'axe fort.
- **Mobilité M04, M09, M10** par le renforcement du réseau cyclable d'agglomération, l'amélioration du confort d'usage pour les vélos et les piétons, et l'amélioration de la sécurité du trafic en séparant mieux les flux et en traitant une zone d'accumulation d'accidents.

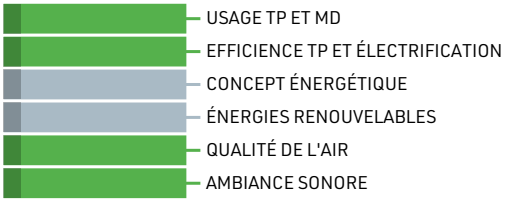
Le développement par étapes du réseau d'axes forts vélos, dont cette première étape composée des axes forts vélos n°1, 2 et 8 (mesures 12-76, 33-40 et 36-1-36) vise à compléter le réseau cyclable d'agglomération pour répondre aux besoins spécifiques des pendulaires, en complément des voies vertes dont l'aménagement n'est pas prévu pour accueillir des vélos rapides. L'objectif est d'attirer massivement, en plus des cyclistes d'aujourd'hui, les usagers actuels des TIM ou des TP qui se retrouvent sur des infrastructures saturées notamment sur la route de Meyrin, l'autoroute A1 et les lignes de tram 14 et 18. La charge vélos à l'horizon 2050 sur l'axe fort vélo n°2 est estimée à plus de 5'000 vélos/jour. La valorisation des caractéristiques de sécurité, de confort, de performances encouragera ce transfert modal conséquent vers le vélo et le vélo à assistance électrique. Initiés par le canton de Genève, les axes forts ont été intégrés au plan vélo d'agglomération en vue de leur extension transfrontalière.

Les larges gabarits prévus et la séparation avec le trafic TIM, actuellement de 25'000 véhicules/jour (également le week-end) sur la route de Meyrin, amélioreront la sécurité pour les cyclistes et le confort d'usage par rapport aux aménagements cyclables actuels. La séparation avec les flux piétons sécurisera également les trottoirs. La végétalisation participera à l'intégration paysagère de l'axe, actuellement très minéral. Les intersections seront dans la mesure du possible réaménagées de manière à prioriser le flux vélo. La séparation avec les flux piétons sécurisera également les trottoirs. La mesure contribuera à traiter une zone d'accumulation d'accidents sur la route de Meyrin.

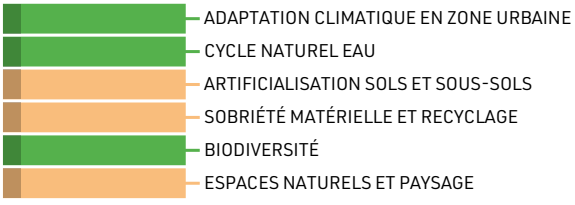
L'axe fort vélo n°2 desservira un corridor comptant plus de 100'000 habitants et des secteurs d'activités ou commerciaux importants (façade sud aéroport, Blandonnet, Quartier de l'Étang, Balexert) ainsi que des développements futurs (PLQ Pré-Bois env.2'000 emplois).

Le projet d'axe fort vise une sobriété des aménagements. Dans les phases d'études à venir, l'usage de matériaux recyclés sera recherché. En améliorant de manière significative l'infrastructure cyclable, il favorise le report modal vers les modes actifs tout en réduisant les capacités routières, contribuant ainsi à une meilleure qualité de l'air et à la diminution des nuisances sonores. La végétalisation incluant une meilleure gestion de l'eau apportera un confort d'usage en luttant contre les ilots de chaleur.

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Vernier – Meyrin – Saint-Genis
A2 33-10 Développement d'un réseau MD d'accessibilité à la halte Vernier
A2 33-11 Voie verte d'agglomération : section centre de Vernier - route du Mandement
A2 33-4 Construction d'une liaison MD entre St-Genis et la zone d'activités de la Zimeysa (Voie verte d'agglomération)
A2 35-5 Aménagements des réseaux MD à Saint-Genis-Pouilly, Sergy et Thoiry
Ae2 32-2-10 Construction d'une passerelle de franchissement de l'autoroute secteur tête GVA (Pont Route de Meyrin).
A5 33-37 Aménagement d'un axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin intégrant le réaménagement multimodal du carrefour Porte de France
A5 33-38 Construction d'une nouvelle interface multimodale à Porte de France en lien avec l'aménagement de l'axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin

33-40	**Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et St-Genis-Pouilly (tronçon Genève – Meyrin) en complément de la voie verte d'agglomération**	**Coût : 22.3 MF**
		Priorité : A5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	07.2024 / 06.2025
Étude d'avant-projet	**07.2025 / 07.2026**
Étude de projet	07.2026 / 12.2027
Autorisation / permis de construire	11.2027 / 12.2028
Début des travaux	08.2029
Mise en service	07.2032

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Guide méthodologique axes forts vélo, juillet 2024
Étude préliminaire, Juin 2025

COÛT

Estimation du coût global	22.3 MF HT
Estimation du coût imputable	22.3 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100% Canton de Genève

34-26

Réaménagement de la place des Deux-Eglises et de la rue des Bossons entre la Place des Deux-Eglises et l'avenue du Gros-Chêne



Priorité
A5

Historique
Nouvelle mesure

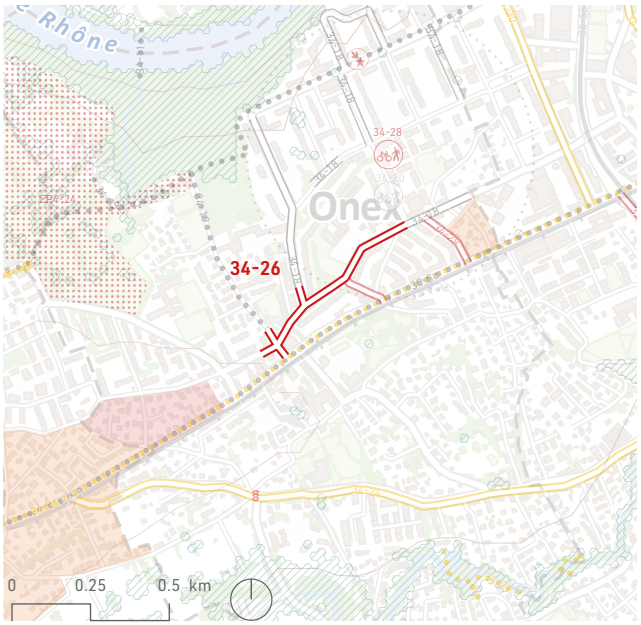
Coût : 8.2 MF
Avec demande de cofinancement

CATÉGORIE
Valorisation / Sécurité de l'espace routier

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Ville d'Onex

AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
-

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Projet lauréat des MEP pour le réaménagement de la Place des Deux-Eglises

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Cette mesure s'inscrit dans une démarche de réaménagement du centre d'Onex dans le cadre d'une image directrice approuvée en 2023, avec des changements d'affectation déjà actés en vue d'une densification urbaine de ce secteur stratégique. D'autre part un tronçon de la rue des Bossons pose des problèmes dans sa fluidité de circulation et sécurité de cohabitation des modes (TIM, TP, MD). La progression de la ligne de bus n°2 des TPG est difficile et une mesure provisoire a été mise en place, hors projet d'agglomération, depuis quelques années (feu de circulation).

La mesure prévoit de réaménager la Place des Deux-Eglises en créant une place piétonne et en supprimant du stationnement (18 places qui seront en partie compensées dans le futur parking souterrain de la salle communale), et de réaménager la rue des Bossons entre la Place des Deux-Eglises et l'avenue du Gros-Chêne (600 mètres linéaires) pour supprimer le trafic de transit TIM, tout en permettant d'anticiper les futurs développements de logements et activités en lien avec la densification du secteur. Ces aménagements seront accompagnés par une modification du schéma de circulation. Les arrêts de bus de la place des Deux-Eglises seront reconfigurés pour être davantage mis en lien avec cette nouvelle centralité et l'arrêt de tram existant situé à proximité sur la route de Chancy. Le périmètre de la mesure sera végétalisé dans la mesure du possible pour offrir des espaces publics de qualité, avec la contrainte de rester dans le domaine public existant pour une mise en œuvre dans les délais impartis.

Un mandat d'études parallèles pour le réaménagement de la Place des Deux-Eglises est terminé et un mandat d'étude de projet et de réalisation sera confié au lauréat. L'ensemble de la mesure permettra de réaménager 13'700m^2, sur un foncier 100% maîtrisé.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies
– **Environnement-paysage EP06** par la contribution de la mesure à la reconnexion d'espaces naturelles en milieu urbain et par

34-26	**Réaménagement de la place des Deux-Eglises et de la rue des Bossons entre la Place des Deux-Eglises et l'avenue du Gros-Chêne**	**Coût: 8.2 MF**
		Priorité: A5

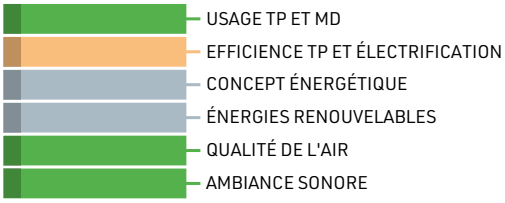
l'amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore pour les habitants actuels et futurs.
- **Urbanisation U03, U08, U09** par l'accompagnement de la densification du secteur et l'amélioration des espaces publics en milieu déjà bâti favorisant la qualité de vie.
- **Mobilité M07, M08, M09, M10** par la réduction du trafic et stationnement TIM induite par le réaménagement multimodal en faveur des TP et MD contribuant à l'amélioration de la sécurité du trafic.

L'apaisement de la circulation motorisée permettra de mettre en adéquation la place des Deux-Eglises et le tronçon de la rue des Bossons avec la vocation du secteur d'accueillir la densification urbaine, soit environ 300 habitants de plus que les 2'500 habitants riverains du périmètre de la mesure et qui bénéficieront directement de ses effets. Les TIM seront réorientés vers l'axe structurant de la route de Chancy, donnant ainsi plus d'espace en faveur des piétons et des cyclistes, et permettant d'améliorer la vitesse commerciale de la ligne de bus tpg 2 existante (fréquence 7.5 min en heures de pointe et 10 min en heures creuses, 5.6 millions de voyageurs par an). Sur la rue des Bossons le TJM actuel s'élève à 9'150 véhicules par jour et devrait être réduit à 7'900 véhicules/jour à l'horizon de réalisation du projet.

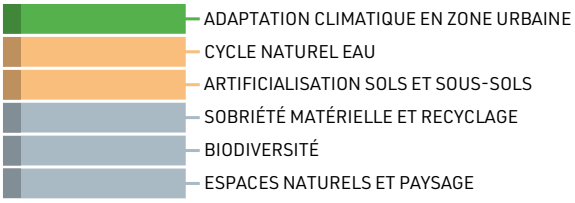
En complément, la piétonisation permise par la suppression du trafic TIM de transit et du stationnement sur la place des Deux-Eglises permettra de mettre en valeur ces espaces centraux pour la Ville d'Onex, en faveur du report modal vers les MD et les TP, mais également d'améliorer la sécurité du trafic et de réduire les nuisances en termes de pollution de l'air et de bruit. La réduction du trafic motorisé aura donc un impact positif sur la qualité de vie des habitants à proximité.

Par ailleurs, les aménagements prévoient l'intégration de végétation pour lutter contre les îlots de chaleur, même si les contraintes liées au gabarit du domaine public limitent les possibilités d'amélioration significative de la gestion des eaux pluviales. L'arborisation de la place et le long de la rue des Bossons prévue par la mesure permettra d'améliorer la connexion Nord Sud, entre le Rhône et l'Aire, des structures paysagères et de biodiversité passant par le Parc des Evaux (mesure EP4-24 Ae5), le chemin François-Chavaz et le parc Brot.

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Bernex – Lancy – Onex
UD4-14 Lancy-Onex
A5 Paquet MD 34-28 Aménagements pour les modes doux dans la Cité d'Onex: deuxième étape
A5 Paquet Sécurité 34-29 Modérations du trafic dans la Cité d'Onex: deuxième étape
Ae5 EP4-24 Adaptation du Parc des Evaux au changement climatique

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	terminée en 2020
Étude d'avant-projet (MEP)	terminée mars 2025
Étude de projet	06.2025 / 06.2026
Autorisation / permis de construire	09.2026 / 12.2027
Début des travaux	01.2028
Mise en service	01.2030

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Image directrice Onex-centre, approuvée en septembre 2023 par le Conseil municipal d'Onex
Plan directeur communal et Plan directeur des chemins piétons, 2023
MEP de la Place des Deux-Eglises: rapport du jury, mars 2025

COÛT

Estimation du coût global	8.2 MF HT
Estimation du coût imputable	8.2 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100% Ville d'Onex

34-33 Aménagements pour la desserte TP et MD de la nouvelle zone industrielle des Rouettes



Priorité
A5

Historique
Nouvelle mesure

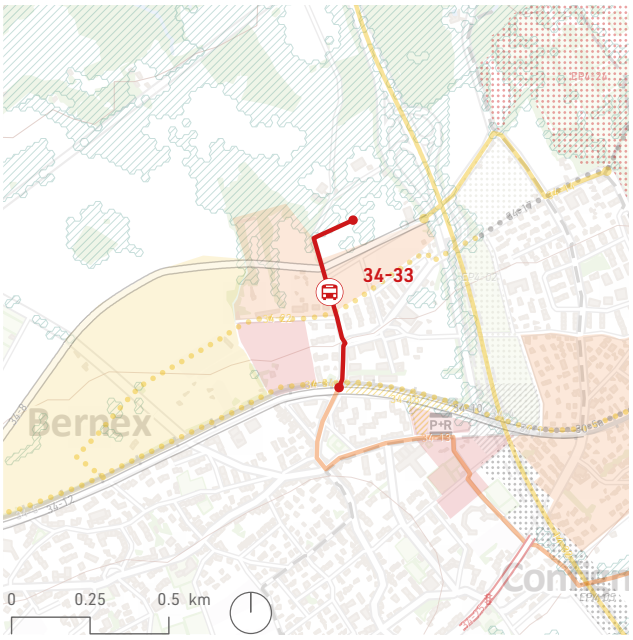
Coût : 2.6 MF
Avec demande de cofinancement

CATÉGORIE
Bus / Infrastructures des TP

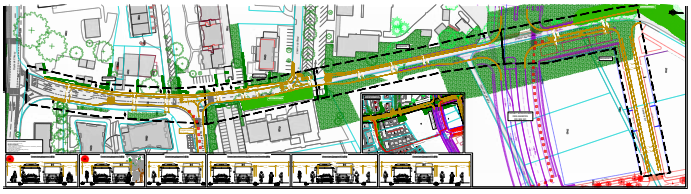
MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Commune de Bernex

AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Fondation pour les terrains industriels - FTI (par délégation de la commune)

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Cette mesure a pour objectif d'établir et d'assurer l'accessibilité TP et MD, depuis la route de Chancy, à la future zone industrielle des Rouettes dont les premiers développements programmés en 2027 avoisinent les 600 emplois pour un potentiel à terme entre 1'600 emplois et 2'500 emplois. Le développement de la zone industrielle des Rouettes, qui s'insère dans une vision globale des aménagements du Grand Projet Bernex et du Plan directeur de quartier (PDQ) de Bernex-Est, est inclus dans la mesure UD 4-13 Bernex.

L'accès nord-sud à la zone d'activités sera directement connecté par le nord au futur boulevard des Abarois (6621.2.036 / A2 34-8), lui-même en accès direct à l'autoroute A1 pour que le trafic TIM et poids-lourds lié à la zone d'activité ne passe pas à proximité des habitations. Un parking centralisé au sein de la zone est également prévu (dans le règlement du PDZIA des Rouettes) afin de réduire la génération de trafic TIM du site et favoriser le report modal. L'accès depuis la route de Chancy, au sud, objet de la présente mesure, privilégiera les TP et les MD car traversant un quartier d'habitations existant.

Dans ce contexte, la mesure comprend le réaménagement d'une surface d'environ 6'000 m^2, à partir d'une voirie existante, comme suit :

- Élargissement de la voirie existante (là où c'est nécessaire) permettant le croisement des véhicules de TP et aménagements d'arrêts de bus pour accueillir la ligne de bus 70, ligne tangentielle existante entre la gare Léman Express de Satigny et la Croisée de Confignon dont le tracé sera modifié pour desservir la zone d'activité des Rouettes, et la ligne de bus 27, nouvelle ligne tangentielle qui reliera directement la zone d'activité des Rouettes à la gare Léman Express de Lancy-Bachet ;
- Aménagements pour les piétons et les vélos incluant des aménagements paysagers constituant un filtre vis-à-vis des quartiers avoisinants et offrant des espaces de rencontre aux usagers, en combinant un renforcement des éléments naturels existants (cordon boisé, corridor biologique le long de l'autoroute, transition à la forêt au nord) et du maillage avec l'armature paysagère et des espaces publics de la nouvelle zone d'activité) ;

34-33	**Aménagements pour la desserte TP et MD de la nouvelle zone industrielle des Rouettes**	**Coût: 2.6 MF**
		Priorité: A5

La faisabilité de ces aménagements est rendue possible par le plan d'aménagement et le plan des contraintes et cessions liés au PDZIA des Rouettes qui règle la façon dont le secteur sera desservi et fixe les objectifs de report modal. L'étude préliminaire pour l'aménagement du chemin des Rouettes est terminée. Le projet ne consomme pas de SDA et se situe à 70% sur le domaine public communal, 25% sur le domaine privé de l'Etat et concerne à 5% des propriétaires privés, ce qui donne de bonnes garanties de réalisation.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

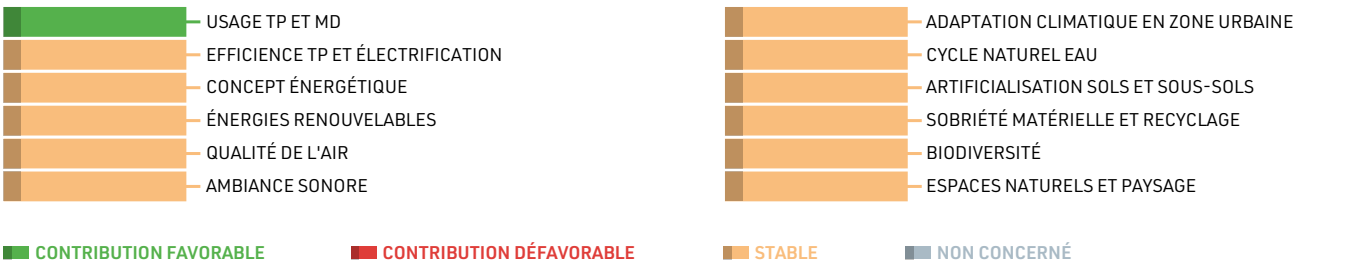
- **Environnement-paysage EP05, EP06** par la contribution à la transition paysagère entre le bâti existant et la nouvelle frange urbaine en devenir, ainsi que par l'effet induit des aménagements sur la qualité de l'air et l'ambiance sonore .
- **Urbanisation U03, U06, U09** par l'accueil d'emplois contribuant à structurer ce secteur d'urbanisation, à répondre aux besoins des activités économiques, et par la qualité des espaces publics.
- **Mobilité M03, M04, M09** par l'amélioration de la desserte TP en connexion sur deux gares du Léman Express, le maillage vélo et l'amélioration des cheminements piétons dans un maillage des espaces publics.

Tout d'abord la mesure permettra la desserte TP performante du périmètre de Bernex Est (bâti existant et développement futur) incluant le PDZIA des Rouettes, qui est l'une des pièces du Grand Projet Bernex, l'un des 10 grands projets prioritaires du canton. Les planifications d'ores et déjà adoptées permettront de réaliser à terme quelques 2'800 nouveaux logements et 2'550 nouveaux emplois. L'arrivée de l'entreprise Caran d'Ache en 2027 et l'autorisation de construire en cours d'instruction du boulevard des Abarois insufflent une dynamique au développement nécessaire du réseau viaire du quartier de Saint-Mathieu et des Rouettes.

À travers des aménagements exemplaires, la nouvelle zone industrielle des Rouettes vise une ambition d'EcoParc attrayant pour une large gamme d'entreprises avec la mise en commun d'instruments pour les plus petites d'entre-elles et offrant un cadre de vie professionnel de grande qualité tout en minimisant les coûts des services aux entreprises. La mesure s'inscrit dans cette ambition d'offrir des espaces publics comme un espace de création de «liens» entre les usagers, tout en minimisant la consommation du sol (mutualisation du stationnement, etc.) et en travaillant sa qualité (perméabilité, etc.).

Par son caractère essentiellement dédié aux TP et MD, la mesure contribue à réduire la génération de trafic et la demande de stationnement TIM, tout en assurant une cohabitation apaisée entre les modes. Elle contribue au développement des TP en accueillant deux lignes de bus: ligne TPG 70 avec une fréquence actuelle et future de 15' en heures de pointe et 30' le reste du temps (env. 220'000 voyageurs/an actuellement), et la future ligne tangentielle 25 avec fréquence de 7.5' en heures de pointe et 10' le reste du temps, dont l'aménagement d'une autre partie du tracé est intégré à la mesure 34-13 B5. La mesure contribue également au maillage du réseau cyclable en connectant la route de Chancy et le futur boulevard des Abarois (6621.2.036, A2 34-8), ainsi qu'avec le futur axe fort vélo entre la Jonction et Chancy (34-34 C5) et la future extension de la Voie verte Genève-Bernex (34-22 C5). Elle contribue enfin au maillage des chemins piétonniers qui s'opère dans le cadre d'une charte d'aménagement des espaces ouverts et publics pour l'entier du périmètre. Enfin, afin d'accompagner le report modal, des mesures de mobilité incitatives seront également mises en œuvre au sein de la zone des Rouettes (plans de mobilité d'entreprises, …).

Une attention particulière est portée aux mesures environnementales dans le développement de la zone des Rouettes. Il s'agit d'un EcoParc qui prévoit des mesures de protection et de valorisation environnementale: chemin des Rouettes, lisière à la forêt, noue gestion des terres, desserte TP et modes doux. Par le report modal induit, la mesure contribuera spécifiquement à la qualité de l'air et à la maîtrise des nuisances sonores pour les riverains. La végétalisation contribuera à insérer les aménagements dans le contexte existant de transition entre le bâti existant et la nouvelle frange urbaine en devenir.



34-33	**Aménagements pour la desserte TP et MD de la nouvelle zone industrielle des Rouettes**	**Coût : 2.6 MF**
		Priorité : A5

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Bernex – Lancy – Onex
UD4-13 Bernex
B5 34-13 Aménagement d'un axe TP en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines-Bernex
C5 34-22 Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le Bois de la Bâtie – tronçon Bernex Est et Nord
C5 34-34 Aménagement d'un axe fort vélo entre la Jonction et Chancy, en complément de la voie verte Genève - Bernex

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	terminée avril 2025
Étude d'avant-projet	**12.2025 / 12.2026**
Étude de projet	12.2026 / 12.2027
Autorisation / permis de construire	12.2027 / 12.2028
Début des travaux	03.2030
Mise en service	03.2031

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Plan directeur de la zone de développement industriel (PDZIA) des Rouettes adopté par le Conseil d'Etat en juin 2024
Etude préliminaire, avril 2025

COÛT

Estimation du coût global	2.6 MF HT
Estimation du coût imputable	2.6 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

38.5% Commune de Bernex (séquences 1, 2 et 3)
61.5% FTI (séquence 4)

35-26

Réaménagement du Pont de Lancy en faveur des TP et MD sur l'itinéraire de la ceinture urbaine, préfigurant un tram tangentiel et un axe fort vélo



Priorité
A5

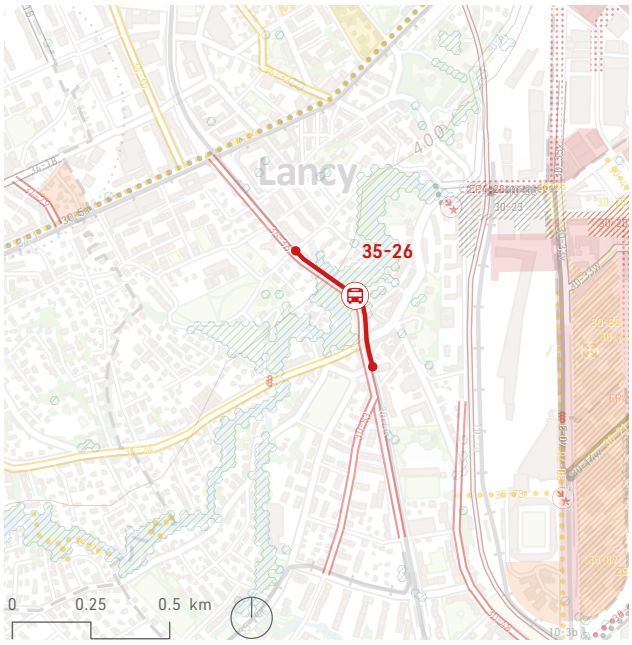
Historique
6621.4.065 (B4)

Coût : 32.8 MF
Avec demande de cofinancement

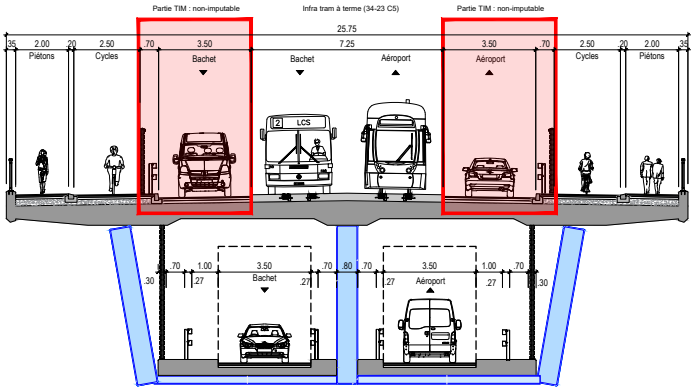
CATÉGORIE
Bus / Infrastructures des TP

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
-

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

L'axe route du Pont-Butin - Avenue des Communes-Réunies dans le secteur du pont de Lancy constitue un tronçon clé de la ceinture urbaine. Il permet le franchissement du vallon de l'Aire qui coupe le territoire communal de Lancy en deux parties distinctes (Petit et Grand Lancy), seul lien direct entre les deux entités communales. Plus globalement le pont de Lancy assure un franchissement important pour les grandes zones d'habitat et d'emplois du centre de l'agglomération.

Les lignes de bus TPG 22 et 23 empruntent actuellement le pont de Lancy dans les deux sens de circulation dont une en liaison avec Genève Aéroport. En l'absence de site propre, la vitesse commerciale des bus est prétéritée par les conditions difficiles de circulation sur le pont, surtout dans le sens de la descente. La connexion mobilité douce entre le Petit et Grand-Lancy présente également un déficit en matière de confort et de sécurité pour les piétons et les cyclistes puisqu'il n'y a actuellement qu'un trottoir étroit et une bande cyclable dans le sens de la montée.

La présente mesure portant sur une surface réaménagée de 7'300 m² et inscrite au Plan directeur cantonal genevois (état de coordination actuel : «en cours»), consiste à insérer depuis le chemin du Banc Bénit en amont du Pont de Lancy jusqu'au carrefour entre la route du Pont Butin, la route du Grand Lancy et l'avenue des Communes Réunies (dit carrefour GE 68), un site propre pour les bus d'une longueur d'env. 250 m dans chaque sens, dont le dimensionnement permettra d'implanter un tramway tangentiel dans un deuxième temps (mesure C5 34-26). La mesure prévoit également de part et d'autre du tronçon l'aménagement d'espaces continus, confortables et sécurisés (4.7 m de large dans chaque sens) pour les modes doux jusqu'à la place du 1er août. Pour ce faire, le projet prévoit la fermeture d'une voie TIM en surface et la dénivellation du trafic de transit TIM (voir mesure Ae5 35-36).

Suite à la première phase de l'étude d'avant-projet en cours, la nécessité de démolir et reconstruire le pont de Lancy a été actée due au fait qu'il n'y a actuellement pas de réserve de capacité portante pour augmenter les flux supportés par l'ouvrage. De plus, la mise en dénivellation des TIM impose la fermeture du tablier inférieur afin de limiter les nuisances sonores dans le vallon de l'Aire en contrebas et les habitations limitrophes, induisant une charge supplémentaire pour l'ouvrage. Enfin, celui-ci doit également être dimensionné pour prévoir l'implantation, dans un deuxième temps, de la ligne de tramway tangentiel

35-26	**Réaménagement du Pont de Lancy en faveur des TP et MD sur l'itinéraire de la ceinture urbaine, préfigurant un tram tangentiel et un axe fort vélo**	**Coût : 32.8 MF**
		Priorité : A5

susmentionnée. C'est pour cela que le coût a augmenté par rapport au projet présenté en horizon B du PA4. Toutefois, afin de contenir celui-ci, seuls les aménagements qui bénéficieront directement aux TP et aux MD ont été comptabilisés en coûts imputables. De plus, la présente mesure ne comprend pas l'infrastructure pour le futur tram tangentiel qui ne sera implantée qu'à l'horizon de réalisation de ce dernier.

La nécessité de reconstruire le pont permet d'étudier une nouvelle variante d'implantation de l'ouvrage qui, avec une portée plus courte, serait dépourvue de piles, ce qui permettrait de réduire son impact sur le Vallon de l'Aire, au bénéfice de la végétation et de la biodiversité (cette variante est en cours d'étude et son développement pour les phases suivantes sera décidé à la fin de la phase d'avant-projet en cours). D'autre part, une solution technique a été développée pour permettre le maintien de la circulation pendant toute la durée du chantier de démolition/reconstruction du pont de Lancy. La mise en service de ce projet d'envergure est envisagée à l'horizon fin 2033 et nécessitera cinq ans de travaux.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP03, EP06** par l'éventuelle possibilité d'un nouvel ouvrage sans piles réduisant l'impact sur le Vallon de l'Aire et par la contribution globale du projet au report modal vers les TP et les MD.
- **Urbanisation U09** par l'amélioration substantielle amenée par le projet à la qualité et au maillage des aménagements en faveur des piétons et des vélos, reconnectant les deux rives de l'Aire densément peuplées.
- **Mobilité M03, M04, M09, M10** par la contribution du projet au report modal vers les TP et les MD, préfigurant l'implantation dans un second temps d'une nouvelle ligne de tram tangentiel et d'un axe fort vélo tangentiel, et par l'amélioration de la sécurité pour tous les modes.

Cette mesure s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), acceptée en 2016 par le peuple genevois. Elle prévoit notamment la concrétisation d'une ceinture urbaine routière homogène et lisible, de façon à assurer aussi bien la fluidité du transport individuel motorisé que l'efficacité des transports publics et la sécurité des modes doux. Cette ceinture urbaine facilite les déplacements évitant le centre-ville et permet ainsi de favoriser les TP et MD dans celui-ci en particulier dans les zones 1 et 2 LMCE.

Grâce au site propre TP, les lignes de bus 22 et 23, dont la fréquence aux heures de pointes matin et soir est de 12 minutes, gagneront 2 à 3 minutes dans le sens descendant (estimation TPG) et, plus globalement, leurs temps de parcours seront fiabilisés. La réorganisation du carrefour GE 68 (intersection accroche sud du Pont de Lancy / route du Grand-Lancy / av. des Communes-Réunies), combinée à la dénivellation des flux de transit TIM, améliorera d'autant plus la situation des TP, en particulier la ligne 15 existante du tramway. Elle garantira dans un premier temps une bonne vitesse commerciale des lignes TP existantes, pour offrir, d'une part, un rabattement efficace vers la gare Léman Express de Lancy-Pont-Rouge et, d'autre part, fiabiliser la liaison entre l'aéroport et la ZIPLO. De plus la mesure est dimensionnée de façon conservatoire afin de préfigurer l'implantation d'un futur tram tangentiel (mesure 34-23 C5) qui permettra d'améliorer grandement les différentes dessertes TP dans ce secteur en pleine densification.

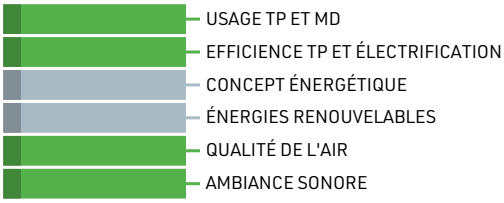
La mesure améliorera également le confort et la sécurité des déplacements à pied et à vélo, par des aménagements continus de part et d'autre séparés des autres modes, qui améliorera substantiellement la situation. Sur ce point également la mesure est dimensionnée de façon conservatoire afin de préfigurer l'implantation d'un futur axe fort vélo tangentiel (30-92 C5). Au global, le projet, combiné avec la mesure 35-36 Ae5, améliorera les relations multimodales entre les quartiers et zones d'emplois situés de part et d'autre du Vallon de l'Aire, mais aussi les liaisons tangentielles de plus longues distances.

La fermeture d'une voie TIM en surface et la dénivellation d'une grande partie du trafic de transit permettra une amélioration globale de la sécurité du trafic sur cet axe très fréquenté (près de 40'000 véhicules/jour actuellement au niveau du Pont de Lancy). La réorganisation du trafic permettra de réduire les flux TIM qui percolent sur les axes secondaires et de quartier aux heures de pointe, au bénéfice des riverains.

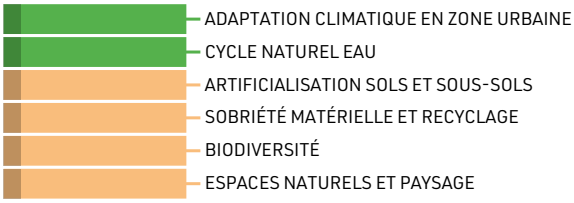
Au global, combinée avec la mesure 35-36 Ae5, la mesure permet de conforter la fonction et la lisibilité de la ceinture urbaine en tant qu'axe du réseau routier primaire, drainant le trafic d'échange entre les différents secteurs de l'agglomération à l'échelle de la première couronne urbaine. Par sa contribution au report modal, la mesure contribue à réduire les nuisances sonores et la pollution de l'air au centre-ville. La réalisation d'un nouveau pont, éventuellement sans piles, avec la fermeture de son tablier inférieur permettra de préserver les qualités paysagères et environnementales du vallon de l'Aire traversé par l'infrastructure tout en améliorant la situation des riverains.

35-26	**Réaménagement du Pont de Lancy en faveur des TP et MD sur l'itinéraire de la ceinture urbaine, préfigurant un tram tangentiel et un axe fort vélo**	**Coût: 32.8 MF**
		Priorité: A5

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Ae5 35-36 Requalification multimodale de la ceinture urbaine (secteur Pont de Lancy): dénivellation de la ceinture urbaine
C5 30-92 Aménagement d'un axe fort vélo tangentiel entre Pregny et Plan-les-Ouates
C5 34-23 Création d'une nouvelle ligne de tramway dite «la tangentielle» entre l'aéroport et Lancy (maillage réseau tramway radial)
C5 34-24 Requalification multimodale de la route du Grand Lancy entre la route du Pont-Butin et la route de Chancy

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	terminée en 2020
Étude d'avant-projet	**06.2023 / 02.2026**
Étude de projet	03.2026 / 05.2027
Autorisation / permis de construire	06.2027 / 05.2028
Début des travaux	01.2029
Mise en service	12.2033

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Etude préliminaire, 2020

COÛT

Estimation du coût global: (uniquement parties TP et MD)	32.8 MF HT
Estimation du coût imputable: (uniquement parties TP et MD)	32.8 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100% Canton de Genève

35-33

Amélioration de l'itinéraire MD et des aménagements paysagers le long de la route de St-Julien entre Lancy-Bachet et Grange-Collomb



Priorité
A5

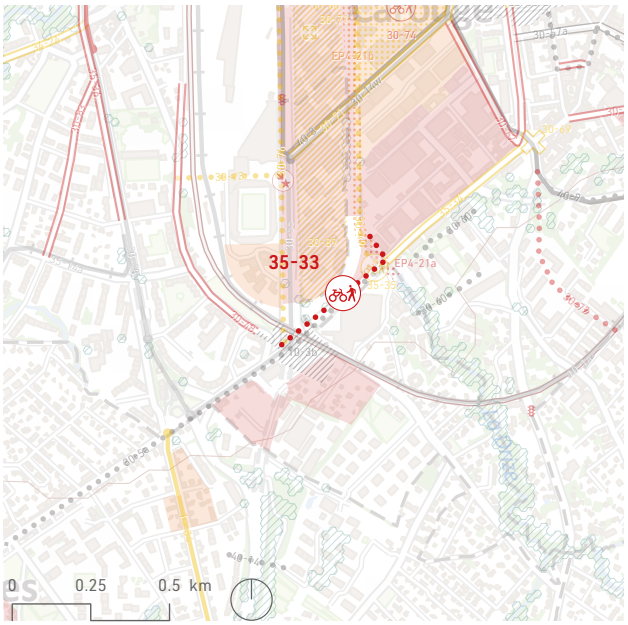
Historique
6621.4.020 (B4)

Coût : 10.3 MF
Avec demande de cofinancement

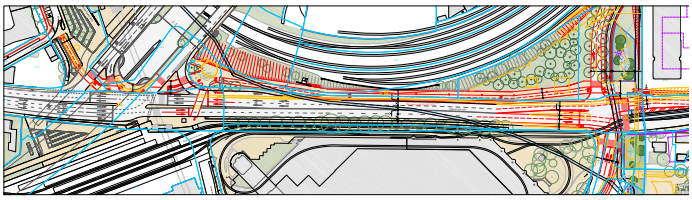
CATÉGORIE
Mobilité douce

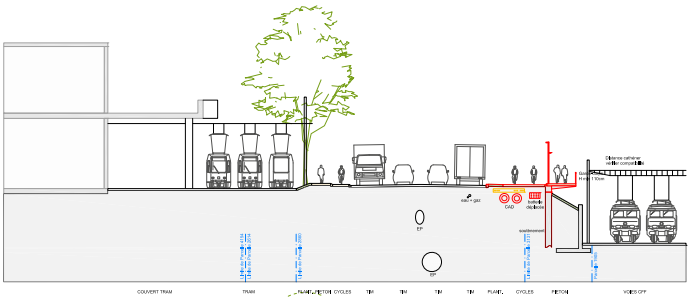
MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Ville de Carouge, Ville de Lancy

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE





DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Le sud du secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV) est très contraint par les infrastructures routières et ferroviaires existantes. Les cheminements de mobilité douce et les espaces publics manquent de cohérence, de fonctionnalité et de qualité, et doivent évoluer par étapes pour accompagner la densification et le renouvellement urbain du secteur. La présente mesure constitue une première étape permettant d'améliorer la connexion pour les mobilités douces entre l'avenue Eugène-Lance, la gare Léman Express de Lancy-Bachet et le secteur Grosselin en développement, tout en améliorant la qualité des espaces publics et paysagers des lieux.

Plus précisément, la mesure prévoit de réaménager 16'400 m², dont 2'100 m² en coûts non imputables liés au nouvel accès routier au futur quartier de Grange-Collomb (rue Plaisance), par :

- La transformation de la surface au nord de la route de Saint-Julien sur une longueur d'environ 340 m au moyen d'une estacade au-dessus du talus longeant le faisceau ferroviaire situé en contrebas, permettant d'implanter un axe de mobilité douce de 7 m environ et une bordure paysagère arbustive d'environ 2 m de large en tête du talus CFF ;
- L'aménagement et la sécurisation de la traversée du carrefour du Bachet, un carrefour clé du réseau routier structurant du canton (à la croisée de la route des Jeunes, pénétrante A1, et de la route de St-Julien), par l'élargissement du passage MD en site propre et une adaptation de la signalisation lumineuse pour assurer le raccord avec la rue Eugène-Lance côté Lancy, cette dernière étant réaménagée par la mesure 30-48 Paquet Sécurité A5 ;
- L'aménagement d'une connexion MD desservant le futur quartier Grosselin côté Carouge entre le carrefour de Grange Collomb et la rue Plaisance, préfigurant ainsi l'axe structurant Nord-Sud MD du PAV (mesures 30-49 C5 et 35-35 C5), en coordination avec la mise à ciel ouvert de la Drize dans ce secteur (mesure EP4-21b Ae5) ;
- Les emprises résultantes, non dédiées aux mobilités douces, seront désimperméabilisées et réaménagées en faveur d'un espace public végétalisé et arboré, contribuant à la biodiversité et à la réduction des îlots de chaleur dans ce secteur actuellement très minéral.

35-33	**Amélioration de l'itinéraire MD et des aménagements paysagers le long de la route de St-Julien entre Lancy-Bachet et Grange-Collomb**	**Coût : 10.3 MF**
		Priorité : A5

Du fait des nombreuses contraintes du secteur et de la domanialité multiple, l'étude préliminaire réalisée en 2021-2023 a été consolidée pour être livrée en juin 2025. En termes foncier, la mesure est située à 75% sur des terrains à caractère public, le solde empiétant sur l'emprise du centre de lavage de voitures existant et d'un concessionnaire automobile qui devront être relocalisés pour pouvoir démolir les bâtiments et réhabiliter le terrain en désimperméabilisant la plupart des surfaces bitumineuses liées à ces activités. La fondation Praille Acacias Vernets (FPAV), propriétaire des terrains, mettra tout en œuvre pour libérer ces parcelles afin de réaliser les aménagements prévus dans la mesure ainsi que la remise à ciel ouvert de la Drize.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06** par la revitalisation d'espaces verts et par l'amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore en milieu urbain.
- **Urbanisation U08, U09** par l'amélioration des espaces publics et la qualité paysagère dans ce secteur sud du PAV très contraint par les infrastructures existantes et devant accueillir un développement important dans le quartier Grosselin.
- **Mobilité M04, M05, M09, M10** par l'aménagement d'un site dédié aux mobilités douces en rabattement sur la gare Léman Express de Lancy-Bachet, et l'amélioration de la sécurité du trafic dans ce secteur très fréquenté notamment par le traitement d'une zone d'accumulation d'accidents.

Les objectifs ambitieux du PAV en matière de décarbonation et d'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers se traduisent par une cible de 65% des déplacements réalisés en mode doux et de 30% réalisés en TP, soit une réduction de plus de 80% de la part des TIM. Ces efforts importants en termes de part modale sont une des conditions pour rendre la mutation urbaine et la densification du PAV fonctionnelles et qualitatives.

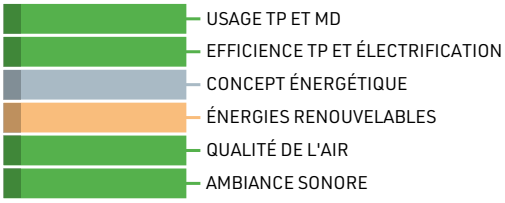
Dans cette optique, la mesure permettra d'améliorer la sécurité et le confort des piétons et cyclistes sur un tronçon très chargé de la route de Saint-Julien (TJM d'env. 37'000 véhicules/jour). Elle contribuera ainsi à l'amélioration du maillage des mobilités douces dans le secteur sud du PAV, en plein développement dans un contexte très contraint par les infrastructures existantes. Environ 13'000 vélos par jour sont estimés sur ce tronçon au terme du développement du PAV, confirmant son rôle d'axe important de maillage du plan vélo d'agglomération pour le sud du canton de Genève, qui permettra d'accompagner le report modal vers les mobilités douces et le rabattement vers le Léman Express dès l'arrivée des nouveaux habitants du quartier de Grosselin (3'500 nouveaux logements) mais également des autres quartiers existants ou projetés dans le secteur (Carouge, Lancy, Plan-les-Ouates).

La mesure participe également à l'amélioration qualitative des espaces paysagers, en accompagnement de la densification du secteur pour assurer la qualité de vie des futur habitants et usagers. Ainsi, les aménagements permettront de se déplacer facilement et rapidement sans voiture, réduisant le trafic motorisé et la pollution, tout en répondant au défi de l'urbanisation vers l'intérieur et de l'adaptation au changement climatique. A cet égard, la coordination avec la mise à ciel ouvert de la Drize représente une opportunité pour transformer les lieux. La connexion MD en direction de la rue Plaisance constitue également un point d'intervention important afin de garantir la bonne transition vers les espaces publics au sein du futur quartier de Grosselin.

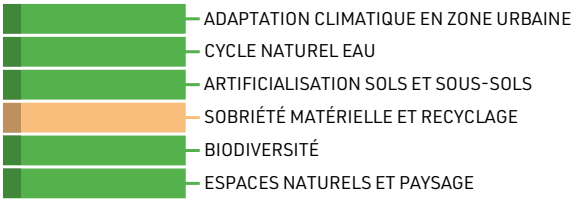
L'accroissement de la sécurité du trafic constitue également un avantage majeur. Les infrastructures spécialement conçues pour les piétons et les cyclistes, telles que les passages piétons sécurisés, les zones de ralentissement et les éclairages adaptés au plan ombre et lumière, minimisent les risques d'accidents. En séparant les flux de circulation motorisés et non motorisés, ces aménagements réduisent les conflits potentiels et offrent un environnement plus sûr pour tous les usagers de la route. La mesure contribuera à traiter une zone d'accumulation d'accidents située à l'intersection entre la route de Saint-Julien et la route des Jeunes.

En renforçant les infrastructures pour les piétons et les cyclistes, tout en les végétalisant et les arborisant et en gérant leurs eaux météoriques à ciel ouvert, il s'agit de créer un environnement urbain dense mais plus convivial, accessible, tempéré et adapté aux changements climatiques. La mesure facilite l'accès aux services et commerces locaux (vie de quartier) à pied et à vélo, réduisant les émissions de gaz à effet de serre, de polluants locaux, ainsi que les émissions sonores, ce qui est essentiel pour une urbanisation durable.

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

35-33	**Amélioration de l'itinéraire MD et des aménagements paysagers le long de la route de St-Julien entre Lancy-Bachet et Grange-Collomb**	**Coût : 10.3 MF**
		Priorité : A5

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique PAV
UD4-01 Praille Acacias Vernets
A4 Paquet MD 30-60 Maillage MD dans le secteur du Bachet en lien avec la gare Léman Express sur la commune de Carouge
A5 Paquet Sécurité 30-48 Requalification de l'avenue Eugène Lance en faveur de la mobilité douce pour compléter la promenade des Crêtes
Ae5 EP4-21b Renaturation de la Drize dans le secteur Praille-Acacias-Vernets - 2e étape (Grosselin, Grand parc)
C5 35-34 Requalification de la route de St-Julien en faveur des modes doux et mise en site propre du tramway : tronçon Grange-Collomb - Rondeau de Carouge
C5 35-35 Franchissement dénivelé de la route de Saint-Julien au niveau du carrefour Grange-Collomb en lien avec la croix MD nord-sud (PAV)
C5 30-49 Aménagement de la croix MD nord-sud en lien avec la renaturation de la Drize, y compris les rabattements transversaux, entre la Rte de St-Julien/Gare de Lancy-Bachet et l'av. de la Praille, incluant un ouvrage de franchissement de l'av. Vibert
C5 30-76 Réaménagement multimodal de la route des Jeunes entre Jolivet et Bachet

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	07.2024 / 06.2025
Étude d'avant-projet	**06.2025 / 06.2026**
Étude de projet	06.2026 / 01.2027
Autorisation / permis de construire	01.2027 / 01.2028
Début des travaux	06.2028
Mise en service	06.2030

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Route de Saint-Julien – étude de mobilité douce : études préliminaires, Janvier 2023
Amélioration mobilité douce Grange-Collomb / Bachet : études préliminaires complémentaires, Juin 2025

COÛT

Estimation du coût global	15.2 MF HT
Estimation du coût imputable	10.3 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

58% Canton de Genève
34% Ville de Carouge (sous réserve d'accords fonciers préalables avec la Fondation Praille-Acacias-Vernets)
8% Ville de Lancy (sous réserve d'accords fonciers préalables avec l'État de Genève et les CFF)

36-1-33

Réaménagement de la route de Chêne entre le chemin de Grange-Canal et le chemin de la Montagne



Priorité
A5

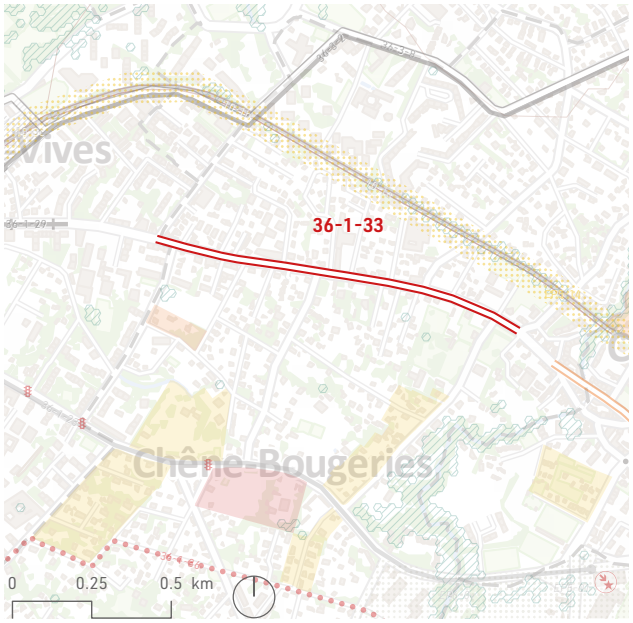
Historique
remplace la mesure abandonnée 6621.2.117 36-1-17 Ae2

Coût : 21.9 MF
Avec demande de cofinancement

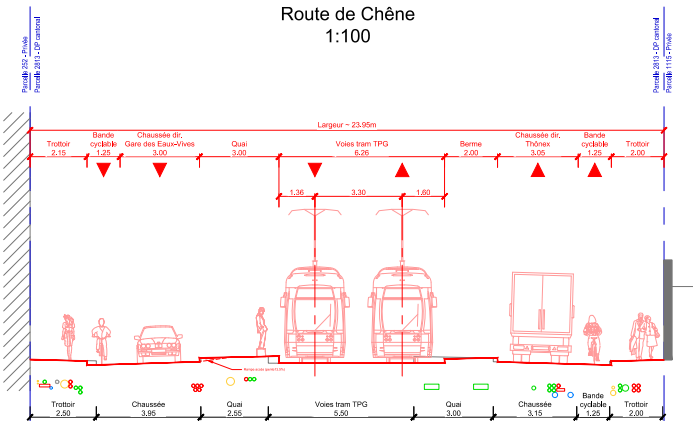
CATÉGORIE
Valorisation / Sécurité de l'espace routier

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
-

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La route de Chêne est un axe secondaire support des lignes de tramway 12 et 17 caractérisé par un aménagement très minéral, sans aménagement paysager. De plus, la vitesse commerciale du tram est limitée par de nombreux mouvements antagonistes. De nombreux accidents sont recensés du fait que la plateforme tram se situe au même niveau que les voies de circulation. De plus, les aménagements cyclables sont peu nombreux et discontinus, les traversées piétonnes sont très espacées, ce qui se traduit par un effet de coupure défavorables aux modes doux. Enfin, la chaussée est constituée principalement de dalles en béton qui sont avec le temps devenues très bruyantes, auxquelles s'ajoute le bruit causé par la vétusté des voies du tram.

En réponse à ces problèmes, la mesure, inscrite au Plan directeur cantonal genevois, prévoit un réaménagement sur un linéaire de 1'000 m entre le chemin de Grange-Canal et le chemin de la Montagne intégrant :

- une redistribution des espaces à disposition notamment par la suppression d'une partie du stationnement sur voirie (environ 15 places non compensées) pour réaliser 700 m de bandes cyclables supplémentaires (en additionnant les deux sens de circulation) ce qui représente env. 50% de plus qu'aujourd'hui ;
- la création de cinq nouvelles traversées piétonnes portant leur nombre à 14 ;
- le verdissement de la plateforme tram permettant de lutter contre les îlots de chaleur avec également la plantation de rudéral au droit de certain îlots (env. 300 m^2) ;
- la pose d'un enrobé phonoabsorbant ;
- la surélévation de la plateforme tram et suppression de la majorité des mouvements de tourne-à-gauche antagonistes au tram (3 zones de franchissement seront possibles à l'état futur contre une vingtaine actuellement) ;
- coûts non-imputables : la rénovation des voies de tram en y intégrant un système antivibratoire et la mise aux normes du site tram (distance entre voies, largeur et longueur des quais), ce qui conditionne d'ailleurs les gabarits à disposition pour les aménagements TIM et MD.

36-1-33	Réaménagement de la route de Chêne entre le chemin de Grange-Canal et le chemin de la Montagne	Coût: 21.9 MF
		Priorité: A5

La mesure est actuellement en phase d'avant-projet. Elle remplace la mesure 6621.2.117 Ae2 36-1-17, abandonnée car ne répondant plus aux besoins qualitatifs actuels. Sur les 28'250 m² réaménagés, seuls 0.4% d'emprises privés sont prévues donc le risque foncier est pleinement maîtrisé.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

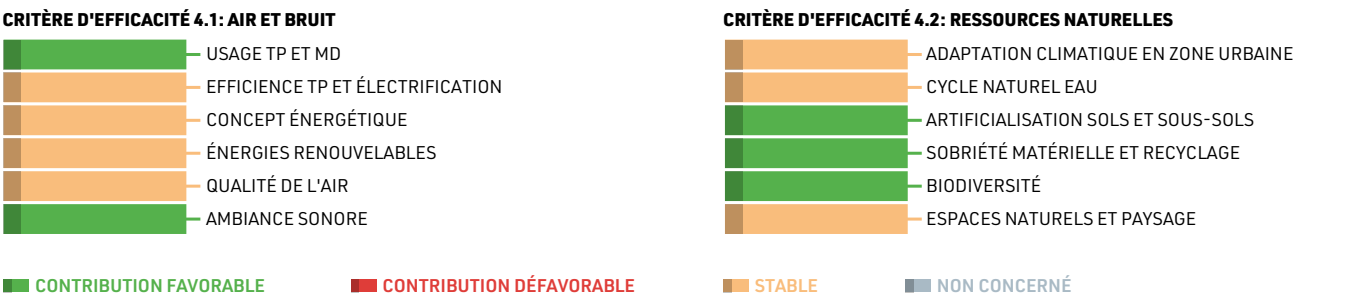
- **Environnement-paysage EP06** par la diminution des nuisances en milieu urbain et la végétalisation de la plateforme du tram permettant de lutter contre les îlots de chaleurs.
- **Urbanisation U09** par l'amélioration de la perméabilité piétonne réduisant l'effet de coupure de la route de Chêne.
- **Mobilité M04, M07, M08, M09, M10** par l'amélioration multimodale favorisant le report modal vers les modes doux et le tramway, et l'amélioration de la sécurité du trafic en réduisant les conflits entre modes.

La mesure s'inscrit dans le contexte global de requalification de l'axe Annemasse – Genève avec comme finalité de réaliser un aménagement garantissant une cohérence sur l'ensemble de l'axe. Elle est donc liée à la mesure 36-1-27 B5 «Requalification de la rue de Genève entre le chemin de la Fontaine et la douane de Moillesullaz» qui concerne le même axe multimodal et sera réalisée dans un second temps. La route de Chêne support un trafic actuel de 18'500 véhicules/jour et la mesure prévoit un trafic futur de 15'500 véhicules/jour grâce au report modal, malgré l'augmentation de la population.

En matière de mobilité, le réaménagement multimodal de la route de Chêne permet une amélioration de la vitesse commerciale des trams 12 et 17 par une réduction des points de franchissement TIM du site tram, en particulier au niveau de 11 carrefours, et par la suppression du site mixte pour l'accès à l'avenue de l'Ermitage, l'avenue des Arpillières et le chemin des Grangettes. La perméabilité piétonne entre le nord et le sud de la Route de Chêne sera améliorée du fait de l'augmentation du nombre de traversées piétonnes. Enfin, la liaison cyclable entre le quartier des Trois-Chêne et le centre-ville de Genève sera améliorée par la création de 700 m de bande cyclable supplémentaire, avec toutefois un gabarit plus faible qu'aujourd'hui en raison des contraintes du site. L'amélioration de la qualité multimodale de cet axe sera au bénéfice des 2'640 habitants et 2'090 emplois qui le bordent de part et d'autre. La mesure traverse le grand projet de densification urbain Chêne-Bourg/Chêne Bougeries (UD5-02 / As5-Bs5) et facilitera donc les connexions entre les différents quartiers le composant.

Pour la sécurité du trafic, la limitation des secteurs où le franchissement du site tram restera possible, combinée avec la surélévation du site tram vis-à-vis des autres flux, renforcera la sécurité des usagers par les réductions de conflits entre TIM et tram. Globalement le gabarit des trottoirs sera également légèrement inférieur à la situation actuelle. Cela est dû à la mise aux normes du site tram nécessitant d'augmenter l'espace entre les voies, dans un contexte urbain où le gabarit routier est limité par le bâti existant.

En ce qui concerne la qualité des espaces publics et de l'environnement, une plus-value proviendra du «verdissement» du site tram via la création de plantations rudérales, lorsque celui-ci n'est plus circulable. Cela permettra notamment de réduire l'effet îlots de chaleur existant actuellement. Pour les autres espaces, la contrainte de rester dans le domaine public actuel limite fortement la possibilité de végétalisation. L'usage de phonoabsorbant sur la route contribuera à réduire le bruit, améliorant ainsi l'environnement sonore. La création d'un bassin de rétention, si économiquement viable, permettra de mieux gérer les risques de pollution des eaux pluviales. Le projet prévoit également l'utilisation de matériaux recyclés lors de la réalisation des travaux, en conformité avec les prescriptions cantonales. Enfin, l'implémentation du plan lumière Optimalux permettra de réduire les émissions lumineuses, contribuant ainsi à la lutte contre la pollution lumineuse.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Rue de Genève
UD5-02 Chêne-Bourg - Chêne-Bougeries
B5 36-1-27 Requalification de la rue de Genève entre le chemin de la Fontaine et la douane de Moillesullaz

36-1-33	**Réaménagement de la route de Chêne entre le chemin de Grange-Canal et le chemin de la Montagne**	**Coût : 21.9 MF**
		Priorité : A5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	terminée en 2022
Étude d'avant-projet	01.2025 / 05.2025
Étude du projet de l'ouvrage	**06.2025 / 12.2025**
Autorisation / permis de construire	01.2026 / 02.2027
Début des travaux	01.2028
Mise en service	03.2030

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Dossier d'étude préliminaire, Juillet 2022
Dossier d'avant-projet, Juin 2025

COÛT

Estimation du coût global	34.6 MF HT
Estimation du coût imputable	21.9 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100% Canton de Genève

MESURE STRUCTURANTE

36-1-36

Aménagement d'un axe fort vélo transfrontalier entre Genève et Reignier passant par la douane de Thônex-Vallard



Priorité
A5

Historique
Nouvelle mesure

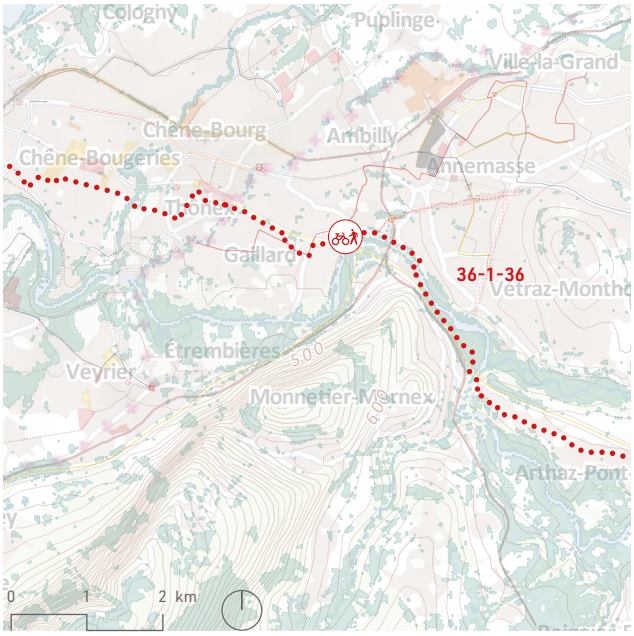
Coût : 8.7 MF
Avec demande de cofinancement

CATÉGORIE
Mobilité douce

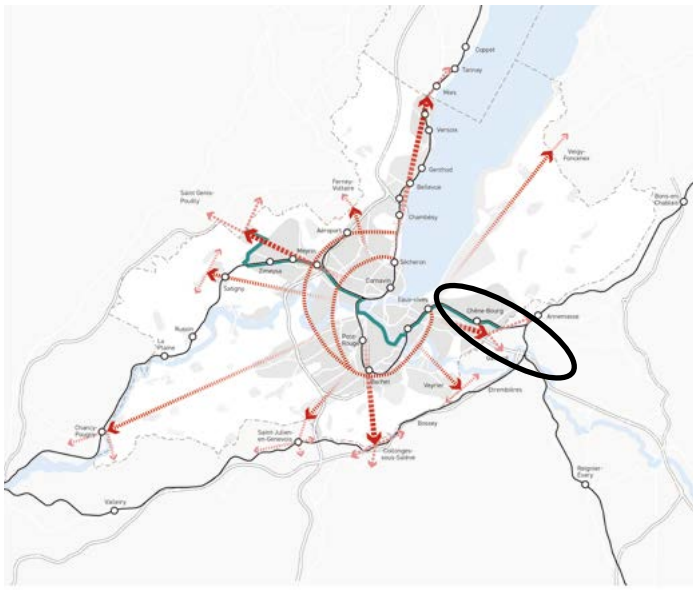
MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Communauté de communes Arve et Salève et Annemasse Agglo (partie française)
Canton de Genève (partie suisse)

AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
-

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Les axes forts vélos visent à être des itinéraires cyclables confortables, sécurisés et directs. Ils complètent les voies vertes qui proposent des espaces publics apaisés et inclusifs pour les cyclistes et les piétons. Cette complémentarité des infrastructures vise à proposer aux usagers un réseau complet et adapté à la pratique de chacun, notamment pour les déplacements transfrontaliers. La mesure propose un aménagement cyclable transfrontalier sécurisé et pour partie en site propre afin d'améliorer la sécurité des déplacements à vélo vers le cœur de l'agglomération transfrontalière. Les aménagements cyclables français et suisses se connecteront à hauteur de la douane de Thônex-Vallard. Ils répondront en particulier aux usages pendulaires et utilitaires, en complément de la voie verte d'agglomération existante entre Genève et Annemasse (6621.2.002 / 10-11).

La mesure a été identifiée comme prioritaire par les parties prenantes (plan d'actions mobilités actives du Canton de Genève, schémas cyclables des intercommunalités, schéma cyclable du Grand Genève). Du fait de l'émergence relativement récente du concept des axes forts vélo, elle n'est pas encore inscrite au Plan directeur cantonal genevois. Elle s'articule avec les mesures du paquet forfaitaire MD du PA4 et les poursuit en direction du centre de l'agglomération en créant un nouvel axe cyclable transfrontalier. La mesure, co-portée par Arve et Salève, Annemasse Agglo et le canton de Genève, se décompose ainsi :

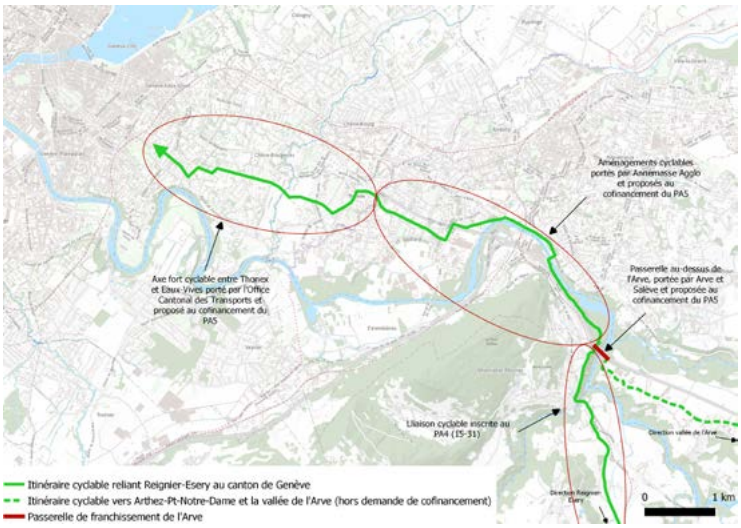
– Sur le territoire d'Arve et Salève : Aménagement d'une passerelle modes doux de 140 mètres, parallèle au viaduc autoroutier, à hauteur de Monnetier-Mornex. Grâce à l''itinéraire inscrit au PA4 (6621.4.043 / 15-31), les cyclistes venant de Reignier-Esery pourront poursuivre leur itinéraire en direction d'Annemasse Agglomération et du canton de Genève via ce nouveau franchissement et la passerelle du Casino.

36-1-36	**Aménagement d'un axe fort vélo transfrontalier entre Genève et Reignier passant par la douane de Thônex-Vallard**	**Coût : 8.7 MF**
		Priorité : A5

– Sur le territoire d'Annemasse Agglo : L'aménagement longe les quais d'Arve, qu'il traverse via la passerelle déjà aménagée sur l'Arve par la ville d'Annemasse (6621.3.135 / 36-2-18). Il se poursuit par l'avenue de l'Europe et la rue d'Arve, rejoignant ensuite la ViaRhôna en cours d'aménagement. L'itinéraire survole l'autoroute grâce à un ouvrage de franchissement situé rue de l'Industrie et remonte par le chemin du Bourno. Au niveau du château et du théâtre du Foron, l'itinéraire s'insère sur la rue des Vignes jusqu'au le pont au-dessus de l'autoroute, qu'il longe ensuite sur env. 750 mètres. L'itinéraire traverse enfin la frontière le long de la plateforme douanière de Thônex-Vallard, via le tronçon pour modes actifs aménagé conjointement par les communes de Thônex et de Gaillard.

– Puis, entre Thônex-Vallard et les Eaux-Vives, les aménagements prévus sont :

- L'aménagement de la traversée du carrefour de la route de Sous-Moulin (réseau primaire). L'étude devra permettre de trouver une solution afin de sécuriser et prioriser les cycles, sous maitrise d'ouvrage du canton de Genève.
- L'élargissement de la passerelle qui traverse la Seymaz entre Thônex et Chêne-Bougeries (projet en cours de développement sous maitrise d'ouvrage des communes de Thônex et Chêne-Bougeries).
- Le traitement du raccord route de Florissant - chemin du Velours afin de connecter au mieux l'axe fort aux aménagements existants, sous maîtrise d'ouvrage du canton de Genève.



L'étude de faisabilité pour la passerelle de franchissement parallèle à l'A40 a été conduite par Arve et Salève et a permis de préciser les éléments techniques, financiers et environnementaux de sa réalisation. L'ensemble de l'itinéraire programmé sur le territoire d'Annemasse Agglo a fait l'objet d'études de faisabilités menées par la SPL Ecomobilité, en particulier pour le tronçon parallèle à l'autoroute, incluant l'acquisition foncière nécessaire. Une étude préliminaire a été lancée en février 2025 par l'OCT pour les aménagements relatifs à la traversée du carrefour de la route de Sous-Moulin et l'élargissement de la passerelle de Seymaz. Elle mettra en application le guide de conception méthodologique des axes forts vélos du canton de Genève élaboré au premier semestre 2024 sur le périmètre identifié. Un traitement spécifique des raccords des projets entre eux sera fait.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP06** par la réduction de l'usage de la voiture individuelle et des effets positifs associés en matière d'amélioration de la qualité de l'air, de réduction des émissions de GES et des nuisances associées aux TIM.
– **Urbanisation U05 et U09** par l'aménagement d'un nouvel itinéraire transfrontalier connectant les communes de la vallée de l'Arve au cœur de l'agglomération et à l'ensemble des services d'envergure métropolitaine situées en son sein, par la création d'un itinéraire favorable au déplacements décarbonés de courtes distances vers et au cœur de l'agglomération.
– **Mobilité M04, M07, M09 et M10** par l'aménagement d'une nouvelle liaison transfrontalière structurante et complémentaires aux aménagements cyclables existants ou projetés, par la pacification de la circulation dans le cadre de l'aménagement du carrefour de Sous-Moulin et plus largement par la sécurisation des usagers cycles qui seront distincts du trafic automobile.

Le développement par étape du réseau d'axes forts vélos, composée des axes forts vélos n°1, 2 et 8 (A5 12-76, A5 33-40 et A5 36-1-36), vise à compléter la hiérarchie du plan vélo d'agglomération, en majeure partie pour répondre au besoin des pendulaires, et ce en complément des voies vertes. L'objectif est d'attirer, en plus des cyclistes d'aujourd'hui, les usagers actuels des transports individuels motorisés. La valorisation des caractéristiques de sécurité, de confort, de performances encouragera ce transfert modal conséquent vers le vélo et le vélo à assistance électrique.

Aujourd'hui, la principale problématique pour les déplacements transfrontaliers à vélo depuis le secteur de la base vallée de l'Arve vers le canton de Genève est le manque d'aménagements cyclables continus et sûrs. Les actifs frontaliers provenant des communes de la basse vallée de l'Arve sont contraints d'utiliser des axes quasi exclusivement routiers (RD1206 et RD2) qui intersectent le réseau autoroutier à hauteur du pont d'Etrembières. Ces deux axes ne disposent pas d'aménagements sûrs et continus, et sont autant de freins au développement de la pratique active pour les trajets transfrontaliers. L'un des principaux «point noir» est le nœud d'Etrembières qui enregistre des charges de trafic TIM quotidiennes de +48 000 véhicules/j sur le pont d'Etrembières (RD1206).

36-1-36	**Aménagement d'un axe fort vélo transfrontalier entre Genève et Reignier passant par la douane de Thônex-Vallard**	**Coût : 8.7 MF**
		Priorité : A5

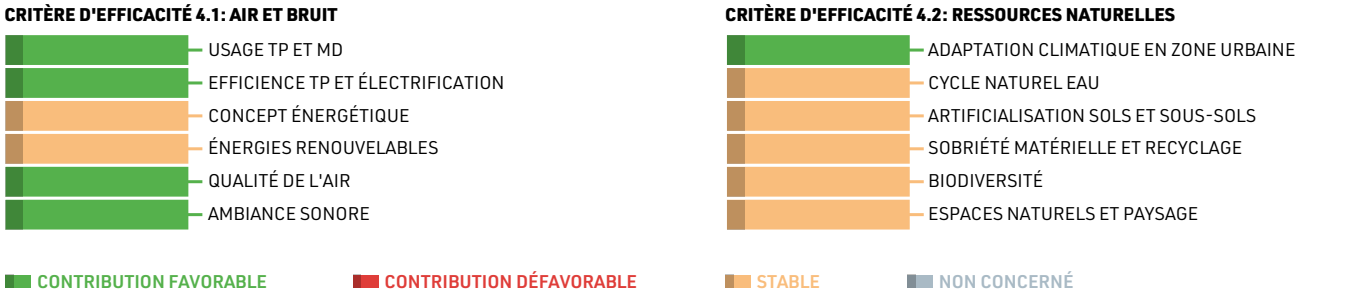
Sur la partie suisse de la mesure, la continuité cyclable et les connexions aux aménagements existants ou à venir doivent renforcer grandement la qualité du réseau cyclable et sont autant d'arguments pour capter une part toujours plus grande d'usagers cyclistes. En effet, selon les comptages effectués et les objectifs de report modal ce sont entre 400 et 800 cyclistes supplémentaires qui pourraient être attirés par cet aménagement cyclable. Il est attendu un renforcement de la sécurité par cet aménagement, étant donné que l'axe fort traverse un carrefour d'axe primaire et la route de Sous-Moulin. L'un des principaux enjeux est de sécuriser et prioriser les cyclistes qui emprunteront cet itinéraire.

Le caractère continu et transfrontalier de la mesure, coordonnant plusieurs maîtrises d'ouvrages, en fait un itinéraire efficace pour reporter une partie du trafic routier transfrontalier de transit et d'échange de la basse vallée de l'Arve et en direction du centre de l'agglomération, tout en étant complémentaire à la Voie verte d'agglomération existante et au Léman Express.

En outre, 11'000 actifs frontaliers résident dans l'une des 4 communes françaises concernées directement par la liaison cyclable transfrontalière. L'itinéraire dessert par ailleurs les zones d'activités d'Etrembières et de la Chatelaine à Gaillard, le lycée Jean Monnet (1'500 élèves), l'Hôpital Privé des Pays de Savoie (500 emplois). Sur la partie suisse de l'itinéraire, la liaison cyclable permettra de se connecter à plusieurs centre d'intérêts tels que le P+R de Sous-Moulin (7 lignes du réseau TPG dont 2 BHNS). le centre sportif de Sous-Moulin, la clinique de Beaulieu (115 lits, 5'000 hospitalisations annuelles, 400 employés), le collège de Claparède (800 élèves) ou encore le collège Emilie-Gourd (1'500 élèves). Dans le cadre des mobilités de loisirs, la mesure facilitera également l'accès aux espaces de délassement de la vallée de l'Arve et au massif du Salève. Malgré la déclivité et la longueur du parcours, l'essor des VAE dans le Grand Genève témoigne du potentiel d'usage quotidien accru de ce type d'itinéraire.

L'aménagement sécurise le trafic en améliorant la lisibilité des usages entre TIM et MD, et tend à réduire les conflits potentiels entre les modes de transports grâce à un aménagement dédié et continu, renforçant donc l'attractivité des modes actifs. Aujourd'hui, 2'300 cyclistes empruntent quotidiennement la voie verte d'agglomération (6621.2.002 / 10-11) selon le poste de comptage à la frontière franco-suisse. Pour la présente mesure, l'objectif de fréquentation est, à terme, au moins identique pour le franchissement de la frontière avec cette nouvelle perméabilité cyclable à Thônex-Vallard.

L'environnement est pris en compte dans les études à venir, un diagnostic de la flore existante sera réalisé afin de prendre les mesures nécessaires pour préserver la qualité pour chaque tronçon de cet axe fort transfrontalier.



EFFETS SUR SUISSE

Le projet d'axe fort cyclable transfrontalier aura des effets significatifs sur le territoire suisse, en facilitant et en sécurisant le report modal vers le vélo sur un couloir de déplacement où circulent actuellement environ 93'000 voitures chaque jour. En améliorant la continuité cyclable entre la France et la Suisse, ce projet contribue à décongestionner les routes suisses (avenue de Thônex, route de Malagnou, route de Sous-Moulin, etc.), le passage aux petites douanes (Fossard) et à sécuriser pour les modes actifs le passage à la douane de Thônex-Vallard (22'000 véhicules / jour) aujourd'hui exclusivement routière.

En se raccordant au réseau cyclable du canton de Genève, les mesures situées en France renforceront la connexion transfrontalière du schéma cyclable d'agglomération, améliorant la fluidité des déplacements et soutenant les objectifs suisses en matière de mobilité durable. Compte-tenu de la densité autour de l'axe et des origines (Annemasse et Reignier) et des destinations (Chêne-Bougeries, Champel, Carouge notamment) des automobilistes qui empruntent la douane de Thônex-Vallard, la mise en service de la mesure doit contribuer à l'évitement de 420 à 840 véhicules/jour sur les routes du canton de Genève, en prenant en compte une hypothèse de report modal de l'ordre de 10 à 20% d'usagers TIM vers les mobilités douces. Ce sont ainsi au moins 1'500 cyclistes quotidiens qui sont attendus sur l'axe fort à la suite de la mise en service de la mesure et, à terme, une fréquentation égale à celle enregistrée sur la Voie verte d'agglomération (2'300 cyclistes comptés au poste de douane franco-suisse de la voie verte d'agglomération en 2023).

36-1-36	**Aménagement d'un axe fort vélo transfrontalier entre Genève et Reignier passant par la douane de Thônex-Vallard**	**Coût : 8.7 MF**
		Priorité : A5

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Rue de Genève
UD5-17 Ecoquartier Château Rouge (Annemasse)
A2 10-11 Voie verte d'agglomération : aménagements MD entre Genève et Annemasse (phase 2 – tronçon France)
A2 36-1-13 Maillage MD et aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne (rue Jean Pelletier, av. de Thônex nord, av. Tronchet, rue Jacquier et av. de Thônex sud)
A4 Paquet MD 15-31 Aménagement modes doux en rabattement vers l'interface multimodale de Reignier-Esery
A5 Paquet MD 36-2-21 Connexion cyclable entre la ViaRhôna (secteur Brouaz) et la voie verte d'agglomération (rond-point du Livron) le long de la Géline
A5 Paquet MD 36-1-34 Création d'une vélostation de 150 places à la douane de Moillesullaz à Thônex
B5 36-2-24 Renforcement de l'axe cyclable entre la ViaRhôna et la voie verte le long de la Géline par l'aménagement d'une perméabilité cyclable sous les voies ferrées
B5 36-1-27 Requalification de la rue de Genève entre le chemin de la Fontaine et la douane de Moillesullaz
C5 36-1-35 Élargissement de la passerelle MD du chemin du Bois-des-Arts au-dessus de la Route Blanche dans le secteur Floraire

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	07.2024 / 06.2025
Étude d'avant-projet	**07.2025 / 07.2026**
Étude de projet	07.2027 / 12.2027
Autorisation / permis de construire	01.2028 / 12.2028
Début des travaux	01.2029
Mise en service	07.2032

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

- Étude préliminaire relative aux aménagements pour la traversée du carrefour de la route de Sous-Moulin et l'élargissement de la passerelle de Seymaz, OCT, juin 2025.
- Etude de faisabilité passerelle sur l'Arve – Communauté de communes Arve et Salève – 01/09/2024
- Etude de faisabilité sur tronçons d'Annemasse Agglomération –SPL Ecomobilité x Ingérop - 31/04/2025
- Cadrage de l'étude de faisabilité et acquisition foncière le long de l'autoroute – Annemasse Agglomération - 31/04/2025

COÛT

Estimation du coût global	8.7 MF HT
Estimation du coût imputable	8.7 MF HT
- dont part suisse 2.0 MF HT	
- dont part française 6.7 MF HT	

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

Partie suisse : 100% canton de Genève
Partie française : 40% Communauté de communes Arve et Salève – 60% Annemasse Agglo

36-2-22

Mise en site propre de la ligne 6 de la TAC et prolongement transfrontalier au P+R Sous-Moulin à Thônex



Priorité
A5

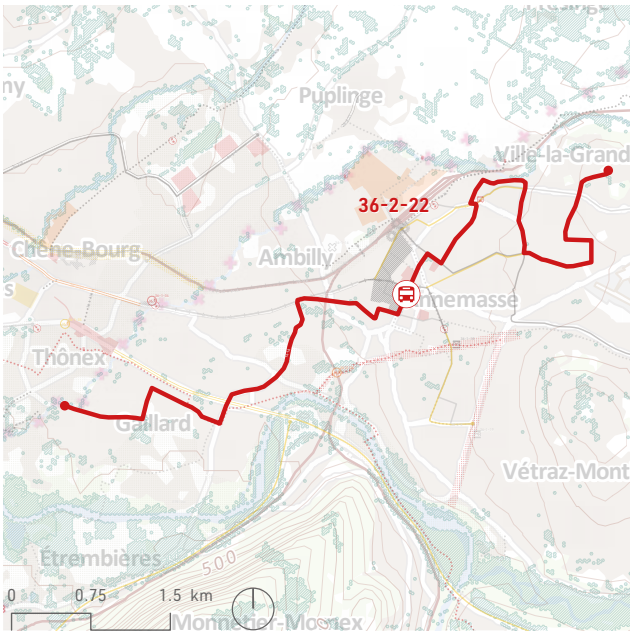
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 12.8 MF
Avec demande de cofinancement

CATÉGORIE
Bus / Infrastructures des TP

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Annemasse Agglomération
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
-

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Depuis 2019, la ligne 6 du réseau TAC gagne considérablement en fréquentation. Aujourd'hui, elle est l'une des plus chargées du réseau, avec quasiment 670'000 voyageurs en 2023 (soit +24% par rapport à 2022, +53% par rapport à 2019). Elle dessert 4 communes du cœur d'agglomération : Gaillard, Ambilly, Annemasse et Ville-la-Grand avec 83 courses journalières et une fréquence de 15 minutes toute la journée. Cette ligne connecte plusieurs établissements scolaires et des secteurs structurants comme la Croix d'Ambilly et l'arrêt du tramway 17 des TPG. Le niveau de demande est équivalent, voire plus important, à celle des lignes structurantes du réseau. Néanmoins, sa vitesse commerciale est la plus basse du réseau avec 14.5 km/h en moyenne en 2023. Cette dégradation est essentiellement due au temps perdu par la saturation de la circulation en HP liée au trafic TIM pendulaire au centre de l''agglomération annemassienne. La prolongation de cette situation pourrait induire d'aplanir l'augmentation régulière de la fréquentation d'une ligne présentant un important potentiel de rabattement vers des transports transfrontaliers lourds.

Cette mesure vise à améliorer et fiabiliser le temps de parcours de la ligne 6 afin d'en développer l'offre et l'attractivité. L'intervention principale consiste en la mise en site propre de plusieurs segments stratégiques de son tracé, ainsi qu'une révision des carrefours à feux traversés avec la mise en place d'insertions priorisées et le prolongement de la ligne jusqu'à P+R Sous-Moulin (Thônex, CH). La ligne 6 pourra alors être connectée aux lignes de bus structurantes 5, 6 et 25 des TPG au P+R Sous-Moulin (fréquence de passage à 7.5 min en heure de pointe) et aux lignes secondaires 31, 32, 37 et 41 au même P+R. Par ailleurs, la priorité donnée à la ligne 6 sur les segments visés par une priorisation sur son tracé permettra au TP de s'extraire de la congestion automobile, d'améliorer sa qualité de desserte et d'effectuer un redressement de sa vitesse commerciale.

Selon la solution préconisée, le tracé futur comptera une part d'environ 21% de son linéaire en site propre (contre environ 5% actuellement), soit environ 1.2 km de linéaire en site propre supplémentaire à aménager les zones stratégiques de cette ligne sont visées (Croix d'Ambilly, Douane de Gaillard-Fossard, Collège Jacques Prévert, Place des Marchés, Collège Paul Langevin) avec un réaménagement du gabarit routier seul (pas d'emprises privées), concentrant des arrivées de voies bus au droit de carrefours à feux.

36-2-22	**Mise en site propre de la ligne 6 de la TAC et prolongement transfrontalier au P+R Sous-Moulin à Thônex**	**Coût : 12.8 MF**
		Priorité : A5

La mesure est au stade de l'étude préliminaire où plusieurs opportunités d'améliorations du tracé ont été étudiées et évaluées. Un scénario est préconisé à ce stade. Il met en avant un réaménagement du gabarit routier seul, visant spécifiquement les secteurs les plus fréquentés de la ligne, et surtout, les plus vulnérables à la congestion.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06** par la réduction de l'usage des TIM et le report modal opéré vers le TP et les MD qui contribue à réduire la pollution atmosphérique, les émissions de GES et les nuisances associées au trafic TIM.
- **Urbanisation U02 et U05** grâce à la priorisation d'une offre TP structurante coordonnée avec l'accueil des populations et des emplois, favorable au report modal et en contribuant au renforcement du maillage mode doux et à la ville des courtes distances.
- **Mobilité M03, M05, M07, M09 et M10** par la priorisation donnée à une future offre de TP structurante, transfrontalière et tangentielle en rabattement sur l'interface multimodale de Sous-Moulin et les BHNS 5 et 6, par la modération du trafic et de la vitesse des TIM et la sécurisation de tous les modes dans l'espace public urbain et notamment le traitement de deux zones d'accumulation d'accidents.

Cette mesure permet de renforcer un axe TP structurant au sein de l'agglomération. En étendant la ligne 6 vers le P+R Sous-Moulin, celle-ci obtient une nouvelle vocation transfrontalière mais conserve le rôle de ligne tangentielle forte qui reliera le P+R de Sous-Moulin (Thônex, CH) au centre de Ville-la-Grand, via l'hypercentre annemassien. Outre le rabattement de la ligne étendue sur la P+R de Sous-Moulin, la desserte de l'arrêt «Croix d'Ambilly» après son déplacement au droit de l'arrêt du tramway du même nom permet ainsi une correspondance entre la ligne 6 de la TAC et le tramway 17 des TPG. Les gains de temps attendus à la suite des aménagements de priorisation de la ligne sur ses sections les plus congestionnées sont compris entre 5 et 6'30 minutes en HP. Ils seront obtenus grâce à la réalisation d'aménagement de priorités, fiabilisant le temps de trajet et réduisant l'impact du trafic sur la régularité de la ligne.

Une augmentation de la fréquence de passage de la ligne été opérée en mars 2025 afin de répondre à la demande croissante observée depuis 2022 (+24% entre 2023 et 2022), passant de 15 min en HP et 30 min en HC, à 15 min sur l'ensemble de ses courses journalières. La mise en site propre de la ligne sur ses sections les plus congestionnées doit permettre de réduire de 5 à 6'30 min le temps de parcours de la ligne, passant de 41 min actuellement à 35 min entre le départ de la ligne et son terminus actuel. À la suite de l'extension de la ligne 6 de la TAC vers le P+R Sous-Moulin, le temps de parcours de la ligne priorisée sera de 39 min en HP. Les gains de temps de parcours attendus sont de l'ordre de 15% (env. -6' sur les 41' actuelles). Du point de vue de la vitesse commerciale, celle-ci évoluera favorablement grâce aux priorisations permises par la mesure, passant de 14.5 km/h actuellement, à une vitesse estimée entre 17 et 17.5 km/h après intervention de la mesure.

La fréquentation de la ligne actuelle est de 670'000 voyages annuels. Avec le projet de mise en site propre de la ligne 6 compris, sa charge annuelle passerait à 785'000 voyages, soit un gain d'environ 115'000 voyages/an. Avec l'extension au P+R de Sous-Moulin, la fréquentation future estimée est de 827'000 voyages. Actuellement, la part de déplacement TP en transfrontalier depuis les communes de Ville-la-Grand, Annemasse et Gaillard est de 16.5% en moyenne. Avec le projet, la part modale TP gagne 4.2 % sur les déplacements transfrontaliers.

L'extension de la ligne 6 de la TAC entend une nouvelle possibilité de desserte transfrontalière pour le réseau TAC. Dans un premier temps, le déplacement de l'arrêt Croix d'Ambilly au droit de l'arrêt homonyme du tramway, améliore l'attractivité d'un rabattement transfrontalier sur le canton de Genève (A1 36-1-6). Dans un second temps, la prolongation du tracé au P+R Sous-Moulin crée un rabattement direct sur deux lignes BHNS des TPG, les lignes 5 et 6, qui traversent l'ensemble des pôles urbains du Canton et desservent des équipements générateurs d'importants déplacements (Hôpitaux Universitaires de Genève par exemple avec la ligne 5). La mise en place de voies réservées sera couplée avec la création de bandes cyclables, favorisant des rabattements en direction de la Voie-Verte (6621.2.002 / 10-11) et de la Via Rhôna (avenue Louis Lachenal).

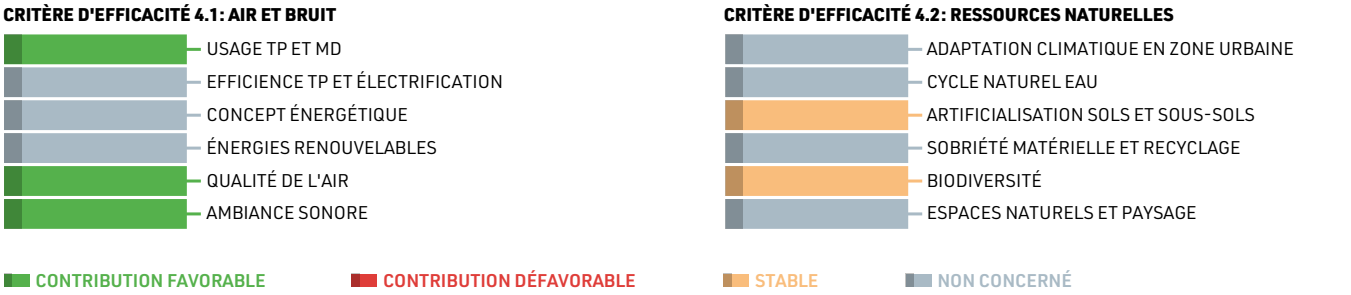
Le projet permet en outre de concentrer l'urbanisation dans le cœur de l'agglomération annemassienne. Le tracé concerne directement des secteurs densement peuplés et en renouvellement urbain (UD5-06 et UD5-17). Ces mesures de densification et de création de nouvelles unités de logement s'additionnent aux actifs frontaliers résidants déjà dans les communes traversées par la ligne de transports. Le nombre d'actifs frontaliers pour ces communes est de 13'750 en 2021 et est estimé à 17'000 (prise en compte de 3% de croissance du nombre de frontaliers) à l'horizon de mise en service de la mesure.

La mesure contribuera à abaisser la vitesse des TIM grâce aux aménagements et la reprise du gabarit routier. Les aménagements pour les TP permettent de réduire le trafic et la vitesse de circulation TIM, et de diminuer l'accidentalité en particulier aux intersections réaménagées. La hiérarchie du réseau sera requestionnée dans le cadre de cette mesure et du Plan de Mobilité, avec le but de limiter fortement le trafic de transit sur l'axe emprunté par la ligne 6 afin d'inciter à l'usage des TP le plus en amont possible du cœur de l'agglomération du Grand Genève. En particulier la mesure contribuera à traiter deux zones d'accumulation d'accidents, l'une au croisement Rue de Genève / Rue du Salève et l'autre au croisement Rue de la Résistance / Rue Jean Mermoz.

En restreignant l'accès du centre aux TIM, la mesure participe à la réduction de la pollution atmosphérique et sonore de secteurs densément peuplés. Par ailleurs, cette stratégie de réaménagement concerne exclusivement des voies et des rues exis-

36-2-22	**Mise en site propre de la ligne 6 de la TAC et prolongement transfrontalier au P+R Sous-Moulin à Thônex**	**Coût : 12.8 MF**
		Priorité : A5

tante, sans artificialisation supplémentaire d'espaces naturels et agricoles, et s'accompagne en outre de la re-végétalisation d'espaces aujourd'hui fortement minéralisés.



EFFETS SUR SUISSE

En réduisant la capacité routière des axes concernés par la priorisation au profit des transports publics et des modes doux, la mesure incite les automobilistes qui empruntent aujourd'hui le centre de l'agglomération d'Annemasse pour se rendre sur le canton de Genève par la douane de Fossard au report du TIM vers les TP et les modes actifs. La réduction du trafic routier de 8 500 véh/j deux sens confondus (comptages 2023 source Annemasse Agglo) à 8'150 véh/j au droit de la douane de Fossard permettra d'enlever 350 véhicules quotidiennement au franchissement de la frontière. La ligne 6 de la TAC, en complément de l'augmentation de la fréquentation entre 2022 et 2023 (+24%, soit +100'000 usagers), va voir sa fréquentation augmenter à nouveau grâce à la mise en place d'une desserte transfrontalière. Il est ainsi estimé une augmentation de +42'000 voyages supplémentaires après la mise en service de la mesure et en parallèle une évolution de la part modale sur l'axe desservant la douane de Fossard de 95% TIM, 0.5% TP, 5% MD à 88% TIM et 5% TP, 7% MD après la mise en service de la mesure.

Le rabattement de la ligne 6 de la TAC sur le P+R Sous-Moulin et la tête du réseau des TPG aura par ailleurs une incidence positive sur la fréquentation des lignes structurantes des TPG (lignes 5, 6 et 25, et 31, 32, 37 et 41). Les rabattements depuis les 4 communes concernées par la ligne 6 de la TAC concernent 13'750 actifs frontaliers résidents. La mesure ambitionne de capter parmi ces actifs frontaliers environ 300 nouveaux usagers (en intégrant les nouveaux arrêts sur Suisse et l'amélioration du transbordement à la Croix d'Ambilly, en fonction du facteur d'élasticité). La proximité entre les zones de desserte et la zone de prise en charge des lignes des TPG, couplée à la tarification zonale Léman Pass (zones 10+210) transfrontalière, optimise la correspondance et simplifie, pour les usagers, l'intermodalité entre les deux réseaux de transports publics.

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Agglomération d'Annemasse
UD5-12 Densification autour du BHNS Gare d'Annemasse - Cranves-Sales - Bonne
UD5-17 Ecoquartier Château Rouge (Annemasse)
A2 10-11 Voie verte d'agglomération : aménagements MD entre Genève et Annemasse (phase 2 – tronçon France)
A5 36-1-36 Aménagement d'un axe fort vélo transfrontalier entre Genève et Reignier passant par la douane de Thônex-Vallard
A5 Paquet MD 36-2-21 Connexion cyclable entre la ViaRhôna (secteur Brouaz) et la voie verte d'agglomération (rond-point du Livron) le long de la Géline
B5 36-2-24 Renforcement de l'axe cyclable entre la ViaRhôna et la voie verte le long de la Géline par l'aménagement d'une perméabilité cyclable sous les voies ferrées

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	03.2024 / 03.2025
Étude d'avant-projet	**04.2025 / 10.2025**
Étude de projet	11.2025 / 02.2026
Autorisation / permis de construire	01.2027 / 03.2028
Début des travaux	06.2028
Mise en service	01.2030

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Étude préliminaire pour la mise en site propre de la ligne 6 de la TAC, mars 2025. (Citec, Juin 2024)

COÛT

Estimation du coût global	12.8 MF HT
Estimation du coût imputable	12.8 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100% Annemasse Agglomération

38-8 Rabattement modes doux vers les interfaces multimodales de Bonneville : création de perméabilités sous le réseau ferré et sur l'Arve



Priorité
A5

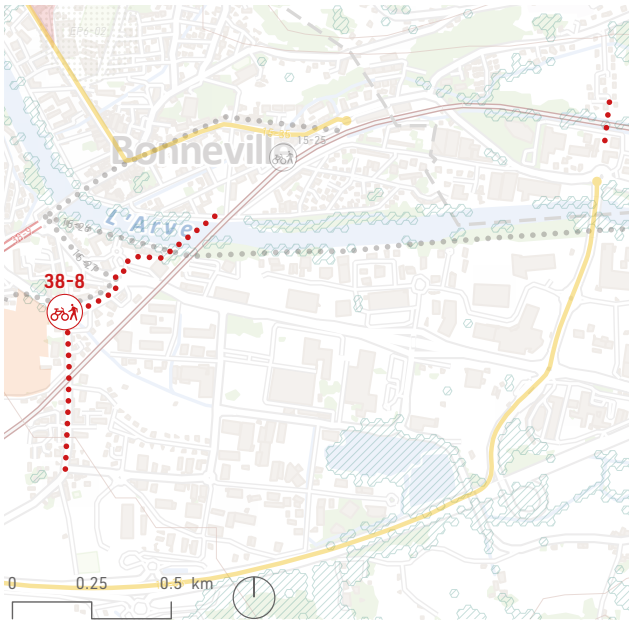
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 9.9 MF
Avec demande de cofinancement

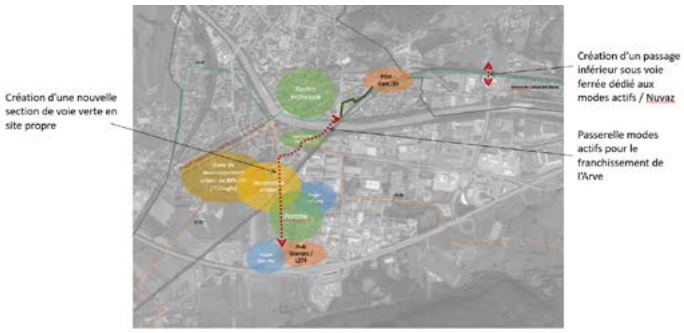
CATÉGORIE
Mobilité douce

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Communauté de communes Faucigny-Glières
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Communes de Bonneville et d'Ayze, Conseil départemental de la Haute-Savoie et SNCF Réseau

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La CC Faucigny-Glières dispose d'un réseau de 26 km d'aménagements cyclables, dont 61% sont en sites propres (voies vertes ou pistes cyclables). Lors de la réalisation de ce schéma cyclable, il s'est avéré impératif de résorber les discontinuités cyclables et d'étendre le réseau entre les pôles générateurs de mobilité, l'habitat et les têtes de réseaux de transports publics (gare Léman Express de Bonneville et arrêt de la ligne interurbaine transfrontalière 274 notamment). Cet enjeu s'inscrit dans la perspective de développer fortement le recours aux modes actifs pour les trajets du quotidiens tout motif et dans le cadre du rabattement des pendulaires usagers du train vers l'interface multimodale de Bonneville. Les zones d'habitat actuelles en forte densification comme Pontchy (1'500 hab) et les zones futures de développement urbain comme Bénéry (2'000 hab) à Bonneville ou Ayze (2'300 hab) sont concernés par ces intentions de développements du réseau de mobilité douce.

Cependant, les usagers du secteur sud de la commune de Bonneville doivent faire face à une circulation importante sur l'avenue de Pontchy (3'500 véh/jour) et doivent consentir à un détour important pour franchir l'Arve. Les usagers de la commune d'Ayze ne peuvent compter sur un itinéraire continu pour rejoindre la gare Léman Express de Bonneville, freinant le report modal des habitants vers les usages alternatifs aux TIM.

La présente mesure vise donc à créer des perméabilités sous le réseau ferré et sur l'Arve pour faciliter le rabattement vers l'interface multimodale en gare de Bonneville, et l'interface multimodale des Graviers pour une correspondance avec la ligne transfrontalière 274. Celle-ci se décompose en 3 points :

- L'aménagement cyclable de l'avenue de Pontchy, et de la traversée du Quartier de Bellerive (secteur sud-Est Bonneville) : création de 424 ml de voie verte, et 233 ml de route partagée avec limitation à 30km/h, sur des itinéraires jusqu'ici dépourvus d'aménagement favorable aux cycles, en maillage avec les aménagements existants (véloroute 61, zone d'activités notamment) ou projetés (6621.4.029 / 15-27),
- La création d'un ouvrage dénivelé pour le passage et la sécurisation des modes actifs sous la voie ferrée de la ligne du Léman Express vallée de l'Arve au niveau de la Nuvaz à Ayze : création de 170 ml de franchissement en voie verte

38-8	**Rabattement modes doux vers les interfaces multimodales de Bonneville : création de perméabilités sous le réseau ferré et sur l'Arve**	**Coût : 9.9 MF**
		Priorité : A5

pour accompagner la création d'un nouvel itinéraire de rabattement depuis Ayze vers la véloroute n°61 et l'interface multimodale de Bonneville

- Une passerelle modes actifs pour franchir l'Arve à Bonneville, complémentaire aux aménagements réalisés sur le pont de l'Europe : création de 1'150 ml pour structurer un nouvel itinéraire de rabattement vers l'interface multimodale de Bonneville depuis Bonneville Sud-Est.

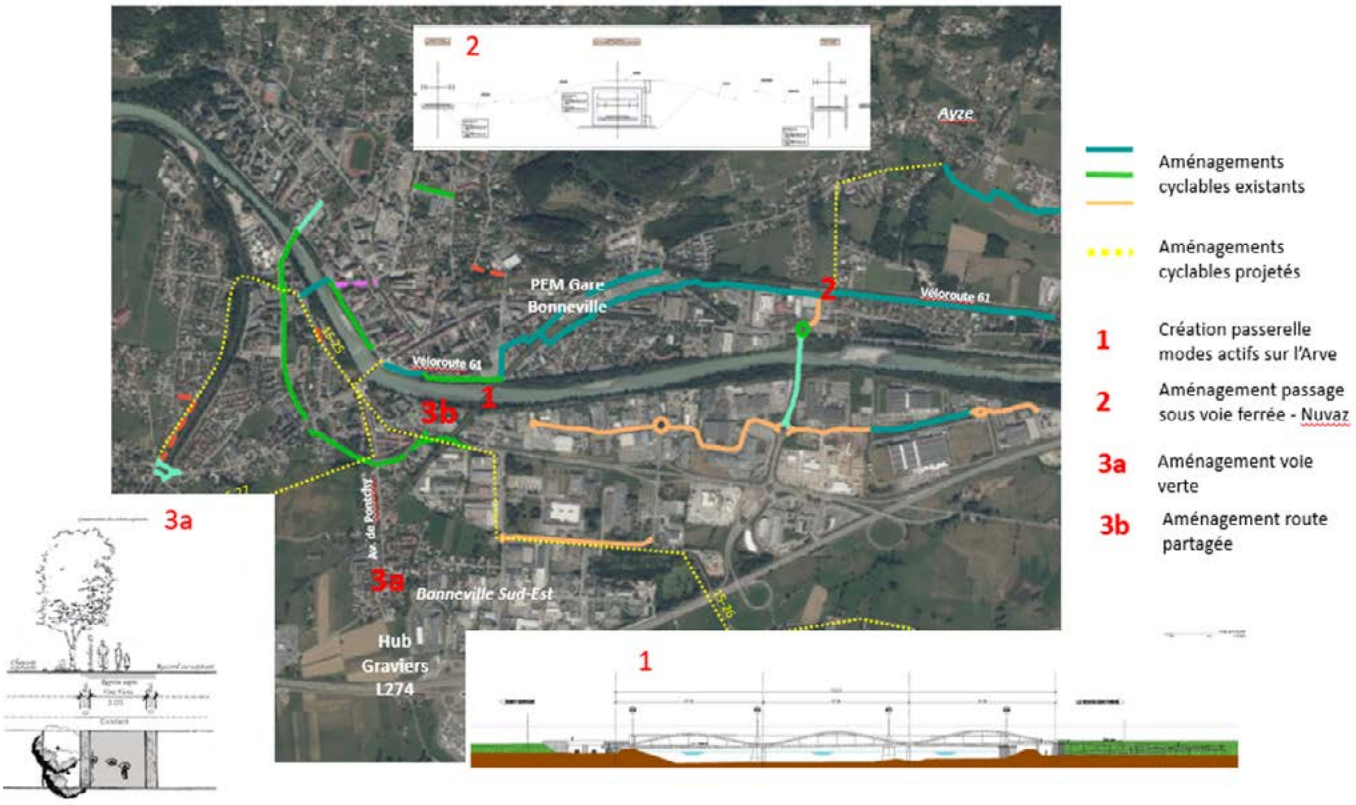
La programmation a été adaptée en fonction des points durs fonciers de sorte à assurer la meilleure faisabilité du projet. Un ouvrage spécifique dénivelé pour sécuriser le passage à niveau de Pontchy (PN n°10) est à l'étude et devrait compléter la mesure (non intégré au coût de la mesure). L'aménagement sécurisé de la traversée du passage à niveau qui complètera la mesure visera à accroître la sécurité des usagers tout en contribuant à la performance de l'itinéraire et à la suppression d'une coupure d'usage.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06** grâce à la réduction de l'usage des TIM en centre-ville de Bonneville et des externalités associées à leurs usages permettant une amélioration de la qualité de l'air et la réduction des nuisances sonores.
- **Urbanisation U02, U04 et U05** grâce au déploiement d'une solution de mobilité active favorable au report modal et à la ville des courtes distances, et par la mise en réseau des villes et petites villes destinées à accueillir une part importante de la croissance démographique projetée.
- **Mobilité M04, M05, M07, M09 et M10** par la poursuite du développement du réseau cyclable de la CC Faucigny, en rabattement sur les interfaces multimodales tel qu'initié aux PA3 et PA4, par la pacification d'axes aujourd'hui majoritairement routiers et leurs requalifications en faveur des mobilités actives et piétonnes et par la sécurisation apportée aux usagers les plus vulnérables.

La mesure s'inscrit dans le système d'urbanisation pensé en faveur de la ville de proximité, dans un rayon de 2 km des infrastructures de mobilité structurante. Elle finalise le maillage modes doux structurants visant à l'effacement des ruptures constituées par l'Arve et les infrastructures routières et ferrées pour le rabattement vers l'interface multimodale de Bonneville, initié dès les projets d'agglomération n°3 et n°4 par l'aménagement des itinéraires structurants intercommunaux de rabattement (6621.3.030 / 15-25 ; 6621.4.030 / 15-26 ; 6621.4.029 / 15-27).



38-8	**Rabattement modes doux vers les interfaces multimodales de Bonneville : création de perméabilités sous le réseau ferré et sur l'Arve**	**Coût : 9.9 MF**
		Priorité : A5

La mesure entend améliorer le système de transport en résorbant des discontinuités du réseau structurant et permettra :

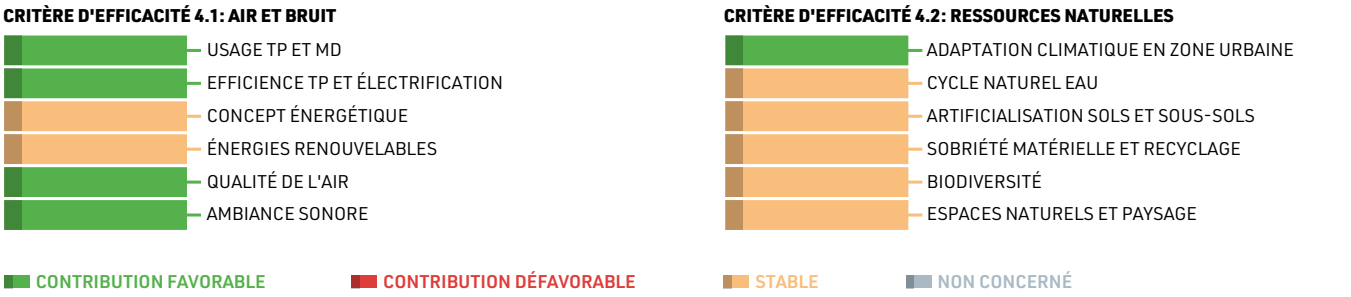
- la levée des freins d'usage dans l'aménagement des franchissements de la voie ferrée sur deux points névralgiques du réseau MD (Pontchy, Nuvaz)
- une connexion avec l'interface multimodale des Graviers pour permettre la correspondance avec la ligne de TP trans-frontaliers 274, futur car express (C5 15-36)
- La réduction du temps de parcours en vélo entre Pontchy et la gare LEX de Bonneville à 5 min après la mise en service de la mesure, contre 8 min actuellement.
- La réduction du temps de parcours en vélo entre le centre de la commune d'Ayze et la gare LEX de Bonneville à 8 min en vélo contre 14 min actuellement.

Par ailleurs, la mesure doit accroitre la sécurité du trafic à travers :

- L'aménagement de l'avenue de Pontchy, circulée par 3'500 véh/j, qui croise la RD1205 et ses 15'000 véh/j, afin de sécuriser la circulation des modes actifs en extrayant les cyclistes du trafic.
- Concernant le passage de la voie ferrée, la modernisation de la ligne ferroviaire de la vallée de l'Arve, prévue horizon 2030 (mesure SUPRA 70-01), va accroitre le nombre de trains, le nombre de coupures d'usage et risques d'accident, tout en amenant une pacification de l'avenue en coupant le trafic de transit. Le choix d'un passage dénivelé au niveau du PN10 permettra d'assurer des liaisons sécurisées et des temps de parcours fiables.
- Le passage sous voie à Ayze, permettra aux usagers de relier la véloroute par la voie la plus directe et la plus sécurisée.

La mesure présente les principaux effets sur l'environnement suivant :

- Elle vise à réduire la part modale des TIM en faveur du vélo (objectif 7% de part modale), le projet participe à réduire les émissions de polluants, et de consommations énergétiques.
- Afin de répondre aux objectifs environnementaux la passerelle sur l'Arve ne prévoit pas d'appui définitifs dans le lit de la rivière Arve.
- La mesure limite les consommations d'espaces perméables, et concourt aux objectifs de sobriété foncière du projet d'agglomération.
- Du fait des aménagements paysagers, la mesure optimisera le confort des usagers et permettra de lutter contre les ilots de chaleur urbains, en renforçant le lien social et la biodiversité en ville



EFFETS SUR SUISSE

En 2028, la CCFG accueillera 31'724 habitants, parmi lesquels 19'521 résidents sur les communes bénéficiant directement de l'infrastructure de rabattement (Bonneville, Ayze, Vougy). Parmi eux, 1950 travailleurs transfrontaliers se rendent en cœur d'agglomération chaque jour. Le report modal en direction des transports collectifs (10%) favorisé par la mesure réduit de 273 le nombre de déplacements quotidiens réalisés en TIM et d'autant les effets de congestion aux frontières.

En 2050, la CCFG accueillera 38'161 habitants, parmi lesquels 25'000 résideront sur les communes bénéficiant directement de l'infrastructure de rabattement. Parmi eux, ce sont 3'200 travailleurs transfrontaliers qui se rendront au cœur de l'agglomération genevoise chaque jour. Le report modal favorisé par la mesure en direction des transports collectifs (30%) réduit de 1'683 le nombre de déplacements quotidiens réalisés en TIM et d'autant les effets de congestion aux frontières.

La mesure permettra une connexion directe avec le réseau cyclable structurant, pour des itinéraires continus en rabattement vers les interfaces multimodales de Bonneville et Saint-Pierre-en-Faucigny, maillé sur 25.7 km à partir des mesures du PA3 et du PA4 (6621.3.030 / 15-25 ; 6621.4.030 / 15-26 ; 6621.4.029 / 15-27) et de la mesure de requalification de l'entrée ouest de Bonneville (A5 38-9).

38-8	**Rabattement modes doux vers les interfaces multimodales de Bonneville : création de perméabilités sous le réseau ferré et sur l'Arve**	**Coût : 9.9 MF**
		Priorité : A5

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Bonneville
UD6-01 Bonneville - centre élargi
SUPRA 70-01 Modernisation de l'infrastructure ferroviaire dans la vallée de l'Arve – mise à la ½ heure entre la Roche-sur-Foron et Saint- Gervais-les-Bains
– Le Fayet
A3 Paquet MD 15-25 Aménagements structurants modes doux en rabattement vers le pôle d'échanges multimodal de Bonneville
A4 Paquet MD 15-26 Aménagement modes doux en rabattement vers les interfaces multimodales de Bonneville (section Vougy-Bonneville)
A4 Paquet MD 15-27 Aménagement modes doux en rabattement vers les interfaces multimodales de Bonneville et de Saint-Pierre-en-Faucigny
A5 Paquet Sécurité 38-9 Requalification multimodale de l'entrée de ville Ouest de Bonneville (av. des Glières – axe central de la polarité Bonneville / Saint-Pierre-en-Faucigny)

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	07.2024 / 06.2025
Étude d'avant-projet	**06.2025 / 09.2026**
Étude de projet	09.2026 / 09.2027
Autorisation / permis de construire	01.2027 / 08.2026
Début des travaux	01.2028
Mise en service	09.2030

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Etude de faisabilité pour l'aménagement d'une véloroute avenue de Pontchy à Bonneville – juillet 2021
Etude de faisabilité d'une passerelle modes doux sur l'Arve à Bonneville – octobre 2019
Etude d'opportunité pour la sécurisation des passages à niveaux de la vallée de l'Arve – octobre 2022
Etude sommaire pour l'aménagement d'un passage sous voie ferrée à Ayze – juin 2024
Etudes préliminaires, juin 2025

COÛT

Estimation du coût global	29.0 MF HT
Estimation du coût imputable	9.9 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

50% CCFG/Communes
40% Département
5% Etat
5% SNCF Réseau

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

4.3 MESURES INFRASTRUCTURELLES DE TRANSPORT AVEC DEMANDE DE COFINANCEMENT HORIZON B



Réaménagement des espaces publics de la gare Genève Cornavin (mesure 30-45 du PA5)

© Groupement MAP - 2023

MESURE STRUCTURANTE

12-20

Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Rolle et requalification des espaces publics au Sud de la gare (2ème phase)



Priorité
B5

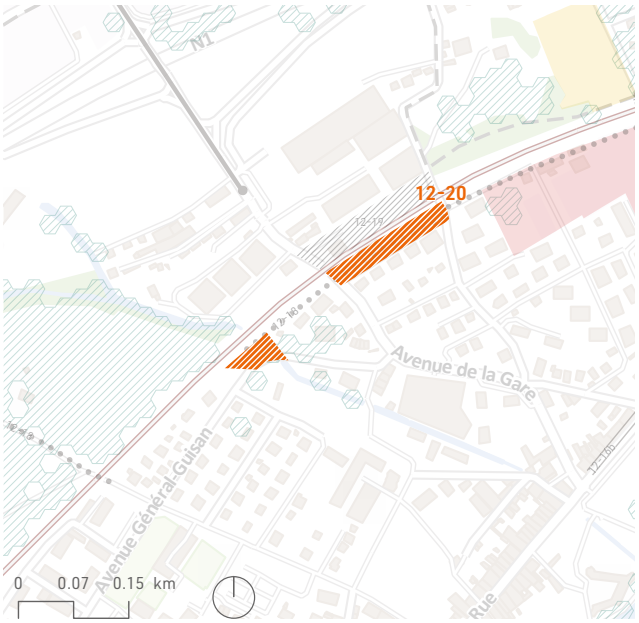
Historique
C4

Coût : 6.0 MF
Avec demande de cofinancement

CATÉGORIE
Interface multimodale

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Commune de Rolle
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Canton de Vaud (DGMR), CFF

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Le secteur de la gare de Rolle se situe dans une période clé de son développement. Le plan de quartier «Gare-Nord – Schenk», adopté, prévoit la réalisation d'un nouveau morceau de ville au nord des voies CFF (env. 900 habitants). Parallèlement, le développement de l'offre ferroviaire (3-4e voies) et de transports publics (lignes régionales) impose une révision complète du fonctionnement de l'interface de la gare. Ces évolutions doivent ainsi être planifiées à l'intérieur d'un espace limité et contraint, en lien avec la partie nord de l'interface inscrite au PA2 (mesure 6621.2.005 / 12-19).

Véritable plateforme d'échanges multimodale, l'interface de la gare devra répondre aux enjeux d'intermodalité et d'espace public qualitatif. Le projet prévoit, au sud, de revoir complètement le fonctionnement de l'avenue de la Gare et ses aménagements pour en faire une zone de rencontre facilitant l'accès aux quais et la circulation des flux (MD et TIM). La pacification du secteur sera atteinte par la modération du trafic, l'arborisation et la végétalisation. En outre, des infrastructures telles que 10 places de dépose-minute, environ 200 places de stationnement vélo, 1 place PMR, et 2 places taxi seront réalisées.

Le périmètre de la mesure s'étend sur environ 4'500 m^2 dont 62% sont sous domanialité publique, et 38% en mains privées.

Le Schéma directeur pour la plateforme de la gare a été validé en 2019, et une étude préliminaire a été lancée en 2021. Cette étude vise à élaborer un plan d'aménagement de l'interface et à définir les principes d'exploitation. Sa finalisation, prévue pour 2025, servira de base à l'élaboration d'un avant-projet et de poursuivre les études de projet.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies
- **Environnement-paysage EP06** par des mesures de végétalisation et d'arborisation en milieu urbain.
- **Mobilité M04, M05** par la création d'aménagements cyclables sécurisés et de stationnements vélo et l'amélioration du fonctionnement et de l'attractivité de l'interface multimodale.

12-20	**Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Rolle et requalification des espaces publics au Sud de la gare (2ème phase)**	**Coût : 6.0 MF**
		Priorité : B5

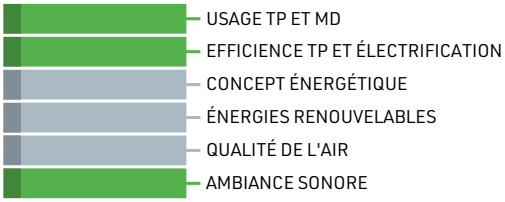
Ce projet encourage le report modal en améliorant le fonctionnement de l'interface multimodale de la gare, en particulier en faveur d'une utilisation des MD en rabattement vers les trains et les bus (CE1). La nouvelle centralité de la gare de Rolle sera renforcée par des espaces publics faisant le lien avec le cœur des quartiers alentours. Ceci permet de rendre plus attrayant le centre-ville ainsi que la plateforme d'échange multimodal et de rencontre sociale que constitue la gare (CE2).

La révision du schéma de circulation et la modération des vitesses visent à accroitre la sécurité du trafic, en particulier pour les MD. La pacification du secteur a pour but de réduire les conflits entre modes de transport et de faire de ce secteur un lieu de cohabitation entre tous les modes (CE3). De plus, les aménagements en faveur de la mobilité active influenceront un report modal vers les mobilités actives (CE4).

L'arborisation et la végétalisation contribuent à réduire les atteintes sur l'environnement et à réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain. La mesure n'a pas d'impact sur les SDA.

Lieu de convergence d'enjeux importants pour la mobilité et le développement urbain, l'amélioration du fonctionnement de la plateforme multimodale est indispensable pour parfaire le dispositif de coordination entre densification et desserte en transports publics mise en place dans le District.

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE | CONTRIBUTION DÉFAVORABLE | STABLE | NON CONCERNÉ

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

UD1-07 Rolle-Mont-sur-Rolle
SUPRA 70-09 Mise au ¼ d'heure des RegioExpress Genève – Lausanne avec desserte de Genève – Aéroport
A2 12-19 Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (1ère étape)

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude sommaire	12.2016 / 03.2019
Étude préliminaire	05.2021 / 06.2025
Étude d'avant-projet	**12.2025 / 06.2026**
Étude de projet	06.2026 / 12.2027
Autorisation / permis de construire	06.2021 / 09.2031
Début des travaux	01.2032
Mise en service	06.2033

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Plateforme multimodale de la gare de Rolle, Schéma directeur du périmètre élargi, mars 2019
Etude préliminaire interface multimodale de la gare de Rolle, Juin 2025

COÛT

Estimation du coût global	6.8 MF HT
Estimation du coût imputable	6.0 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100% Commune de Rolle
Canton de Vaud : subventions cantonales possibles
Région de Nyon : subvention régionale possible (DISREN)

12-59 Création d'aménagements MD sur la RC 94 et la RC 15 entre Chéserex et Eysins



Priorité
B5

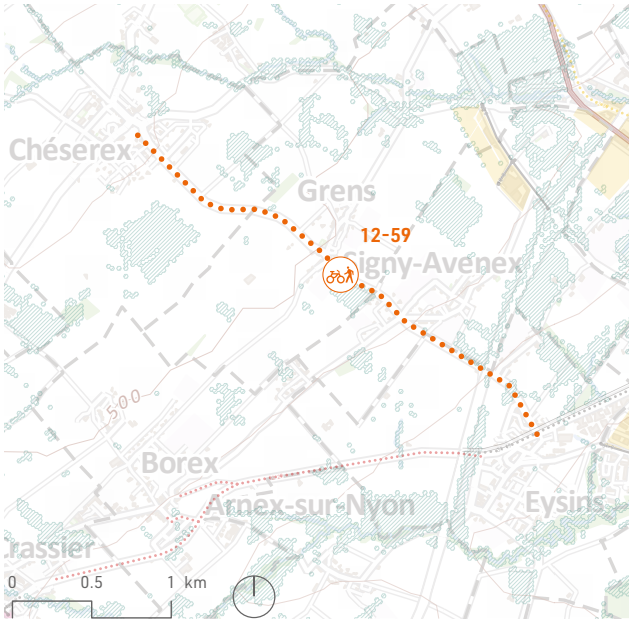
Historique
C4

Coût : 8.0 MF
Avec demande de cofinancement

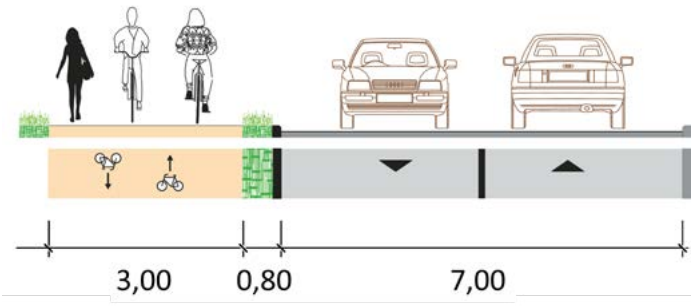
CATÉGORIE
Mobilité douce

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Vaud (DGMR)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Commune de Chéserex, Commune de Grens, Commune de Signy-Avenex, Commune d'Eysins

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La liaison cyclable entre Chéserex et Eysins est identifiée dans la planification d'agglomération en tant qu'itinéraire de maillage ainsi que dans la planification cantonale en tant que réseau cyclable structurant. En effet, cette liaison relie des pôles d'importance cantonale : les villages/bourgs de Chéserex, Grens et Signy-Avenex et Eysins. Des projets connexes assureront une continuité des aménagements vers Nyon et Divonne : réaménagement de la RC11 à Eysins (mesure 31-19 du PA3), réaménagement de la route de Divonne à Nyon (mesure 31-9 du PA2) et création d'aménagements MD sur la RC 11 entre Crassier et Eysins (mesure 12-29 du PA5).

A ce jour, aucun aménagement cyclable n'existe le long de la RC15 et de la RC94 entre Chéserex et Eysins. Quelques tronçons sont pourvus d'aménagements en faveur des piétons (sous forme de trottoir, voire de simple piste), mais ces derniers ne permettent pas d'offrir une continuité du réseau piétonnier. Le trafic varie de 1'400 véh/j à 5'200 véh/j selon les tronçons. La vitesse est de 80 km/h sur les tronçons hors localité (environ 1.8 km) et 50 km/h en traversées de localités (environ 1.5 km).

Sur les tronçons hors localité, le projet prévoit la réalisation d'un site propre pour piétons et cyclistes, à priori sous la forme d'une piste mixte de 3 m, séparée de la chaussée par une berme végétalisée (variante d'aménagement à valider lors de l'étude préliminaire ; une autre option envisagée est l'aménagement d'un trottoir mixte côté montant et une bande cyclable à la descente). La traversée du passage inférieur sous l'autoroute A1 nécessitera ponctuellement un léger rétrécissement du gabarit prévu. Des traversées de route adaptées seront aménagées aux carrefours où le besoin est avéré, notamment pour permettre aux usagers d'entrer/sortir de la piste cyclable mixte.

En traversée de localités, les aménagements sont définis en fonction des conditions locales parfois fortement contraintes (largeur disponible réduite par le bâti). Dans tous les cas, le dimensionnement des gabarits et des emprises a été effectué de façon à minimiser les impacts environnementaux. Le périmètre de la mesure s'étend sur environ 15'000 m^2 dont 70% sont sous domanialité publique, et 30% en mains privées. Le démarrage des études de projet aura lieu en 2026.

12-59	**Création d'aménagements MD sur la RC 94 et la RC 15 entre Chéserex et Eysins**	**Coût : 8.0 MF**
		Priorité : B5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

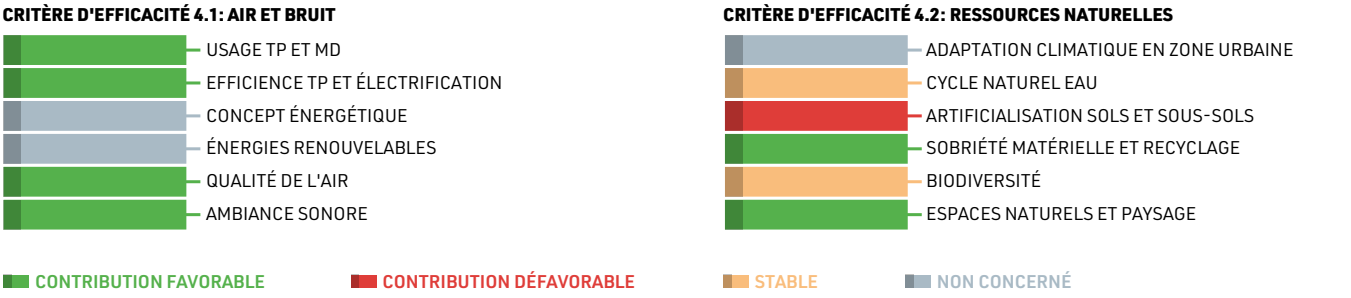
– **Mobilité M04, M07, M09, M10** par la création d'un itinéraire cyclable continu en site propre en direction de la gare de Nyon, par la création d'un cheminement piéton en site propre et en séparant les MD et les TIM sur les tronçons de route cantonale.

La réalisation de cette mesure permettra d'étoffer l'offre du système de transport grâce à l'aménagement d'une liaison MD sur un itinéraire qui en est dépourvu. Ainsi, le report modal vers la MD sera favorisé et encouragé sur cet axe actuellement utilisé très majoritairement par les TIM (CE1).

La sécurité des déplacements sera sensiblement améliorée par la réalisation de cette mesure grâce à la mise en site propre des MD. L'accidentalité sera ainsi réduite (CE3).

Le projet privilégie le report modal vers des modes de transport moins polluants, contribuant ainsi à la réduction des émissions et des nuisances sonores liées à la part modale TIM (CE4.1). Il n'aura toutefois aucun impact sur les volumes d'eau infiltrés. L'aménagement de pistes cyclables a un impact sur les terrains agricoles (emprise sur SDA de 3'000 m^2, imperméabilisation d'environ 6'500 m^2). Les travaux seront réalisés en matériaux recyclés, dans le respect des règles de l'art. Enfin, il permettra un accès sécurisé à des chemins vicinaux propices à la détente (CE4.2).

Par ces aménagements, les connexions entre bourgs et villages sont renforcées et l'agglomération multipolaire est favorisée. En lien avec plusieurs mesures d'agglomération connexes et complémentaires, le rabattement vers le pôle d'emplois de Terre-Bonne et le pôle majeur que représente Nyon, en termes d'emplois et d'habitants, est sensiblement amélioré.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

A3 31-12 Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise : 1e étape tronçon Eysins

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude sommaire	**01.2026 / 06.2026**
Étude préliminaire	07.2026 / 06.2027
Étude d'avant-projet	07.2027 / 12.2029
Étude de projet	01.2030 / 12.2031
Autorisation / permis de construire	01.2032 / 12.2032
Début des travaux	01.2033
Mise en service	01.2035

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Etude préliminaire, 2027

COÛT

Estimation du coût global	10.0 MF HT
Estimation du coût imputable	8.0 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

50% Canton de Vaud
15% Commune de Chéserex
15% Commune de Grens
10% Commune de Signy-Avenex
10% Commune d'Eysins
Région de Nyon : subvention régionale possible (DISREN)

12-73 Création d'aménagements cyclables sur la RC 24 entre Duillier et Genolier



Priorité
B5

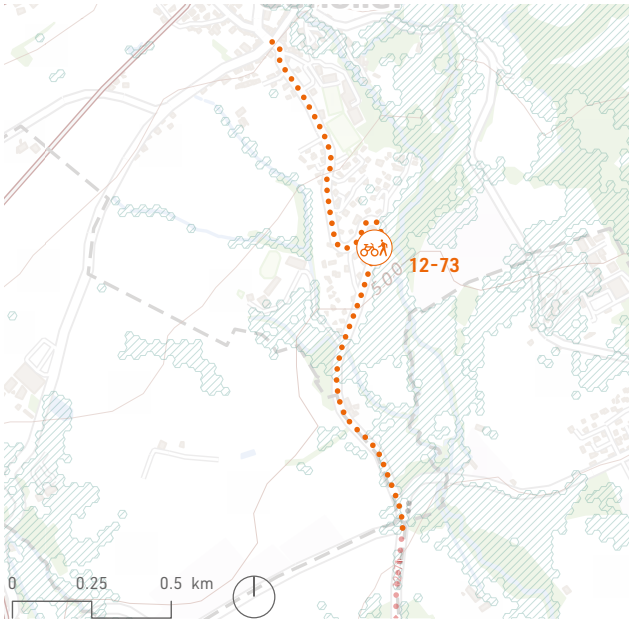
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 12.8 MF
Avec demande de cofinancement

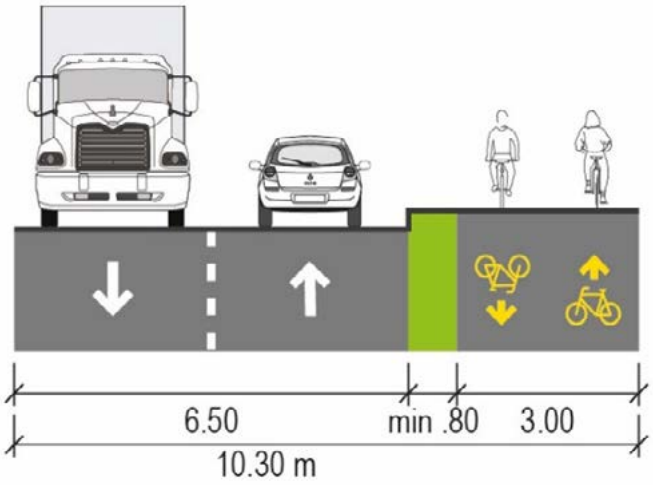
CATÉGORIE
Mobilité douce

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Vaud (DGMR)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Commune de Duillier, Commune de Genolier

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE

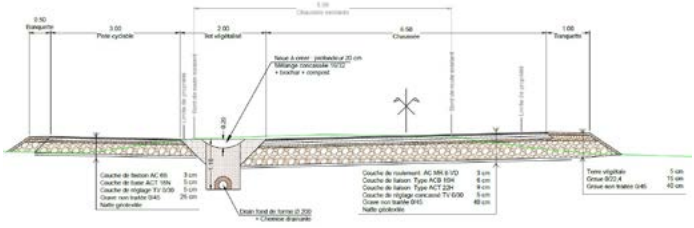


DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La liaison cyclable entre Duillier et Genolier est identifiée comme un maillon du réseau cyclable d'agglomération et du réseau cyclable cantonal structurant. A son extrémité sud, ce tronçon est prolongé par l'aménagement de pistes cyclables en priorité A jusqu'à Nyon (mesure A5 12-71).

La route cantonale 24 ne dispose actuellement d'aucun aménagement cyclable malgré une vitesse de 80 km/h hors localité qui justifie des aménagements selon les normes (charges de trafic de 1'900 à 2'600 véh/j selon les tronçons). De plus, le tracé de 3 km est sinueux, en pente (jusqu'à 7%) et le gabarit disponible est étroit en particulier dans la zone urbanisée de Genolier.

Le projet prévoit principalement l'intégration de pistes cyclables bidirectionnelles du côté droit (Lausanne) de la chaussée entre le carrefour du Mimorey et Genolier, hors localité. Dans Genolier, une piste mixte piéton-vélo est préconisée. Le projet vise à minimiser les impacts sur l'environnement et il permettra une requalification paysagère du périmètre d'étude.



Le périmètre de la mesure s'étend sur environ 10'700 m^2 dont 42% sont sous domanialité publique, et 58% en mains privées.

L'étude préliminaire a démontré la viabilité du projet tant en termes constructifs qu'en termes d'intégration environnementale (minimisation des impacts, identification des besoins de compensation). Les impacts engendrés sont proportionnés aux objectifs établis. Les plans finaux correspondent à une étude préliminaire avec des vérifications ponctuelles détaillées.

12-73	Création d'aménagements cyclables sur la RC 24 entre Duillier et Genolier	Coût: 12.8 MF
		Priorité: B5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Mobilité M04, M05** par la création d'un itinéraire cyclable continu, sécurisé et séparé de la chaussée en rabattement vers l'interface multimodale de la gare de Nyon.

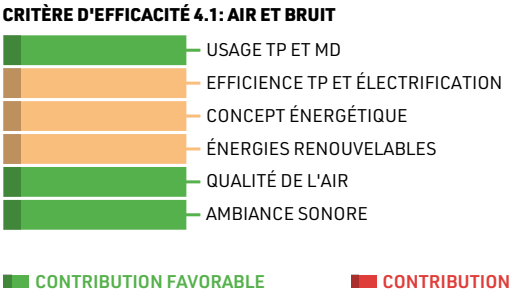
La réalisation d'infrastructures cyclables sécuritaires, confortables et suffisamment maillées dans le territoire permet d'encourager le report modal vers les vélos autant pour les déplacements pendulaires que pour les déplacements de loisirs (CE1).

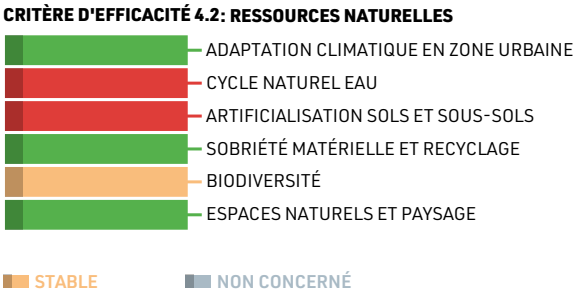
Les aménagements permettront de sécuriser le déplacement des cyclistes et donc contribueront à diminuer l'accidentalité. Des améliorations pourront également être apportées pour les piétons aux endroits où les deux fonctionnalités sont présentes. Le réaménagement du carrefour RC12/RC24 (Mimorey) permettra de résoudre un point accidentogène, en particulier pour les cycles, du réseau routier cantonal (CE3).

L'intervention sur la route permettra de mettre en œuvre des mesures en faveur de la préservation de la biodiversité, du patrimoine et du paysage. De plus, le report modal favorisé par la mesure accélérera la décarbonation des déplacements et permettra également de réduire les nuisances liées au trafic motorisé en termes de bruit et de pollution (CE4).

La réalisation de cette mesure implique la consommation de 4'700 m² de SDA et l'artificialisation de 3'600 m² de surfaces perméables.

L'itinéraire planifié permet de relier la localité de Genolier aux pôles d'emplois et à la gare de Nyon mais également d'offrir une possibilité de connexion avec Givrins et Vich. Avec les autres mesures d'aménagements cyclables, cette liaison permet de compléter la continuité du réseau structurant cyclable. Ce «tissu cyclable» permet d'offrir une alternative concrète à l'usage des modes de transports individuels motorisés.







LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Centre régional de Nyon
A5 12-71 Création d'aménagements cyclables sur la RC24 entre Nyon et Duillier

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	03.2024 / 04.2025
Étude d'avant-projet	**06.2029 / 09.2030**
Étude de projet	09.2030 / 09.2032
Autorisation / permis de construire	06.2032 / 12.2033
Début des travaux	01.2034
Mise en service	01.2036

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Etude préliminaire, juin 2025

COÛT

Estimation du coût global	12.8 MF HT
Estimation du coût imputable	12.8 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

67% Canton de Vaud,
31% Commune de Genolier
2% Commune de Duillier
Région de Nyon: subvention régionale possible (DISREN)
Canton de Vaud: subvention cantonale pour les parts communales en traversée de localité

MESURE STRUCTURANTE

14-27

Poursuite des aménagements modes doux sur la RD1201 à Neydens



Priorité
B5

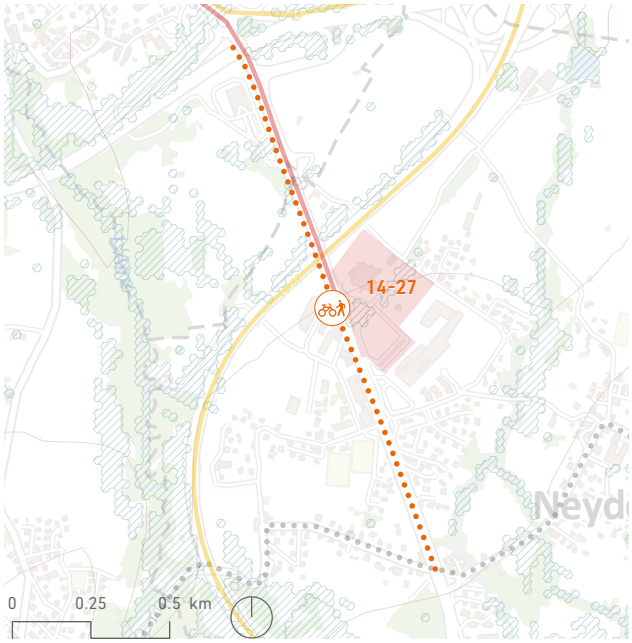
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 12.8 MF
Avec demande de cofinancement

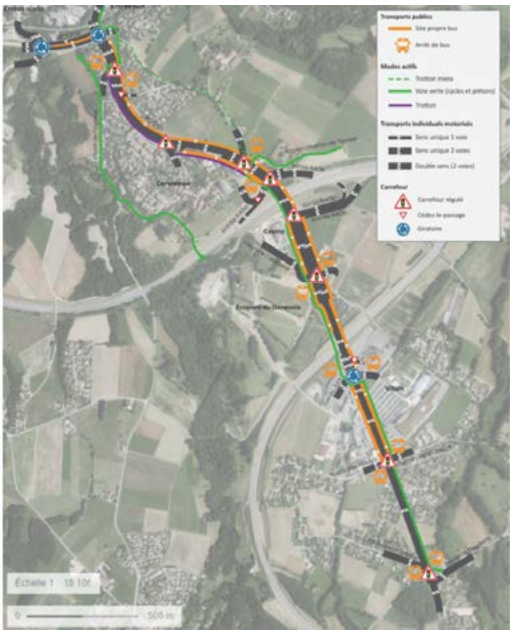
CATÉGORIE
Mobilité douce

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Communauté de communes du Genevois
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Commune de Neydens et Conseil départemental de la Haute-Savoie

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La portion de la route départementale RD 1201 concernée par la présente mesure et la mesure A5 14-26 représente environ 4 km et forme l'épine dorsale du réseau routier intercommunal pour la Communauté de communes (CC) du Genevois. Elle connecte les principaux pôles urbains et de loisirs de la CC du Genevois et fait également office d'alternative à l'autoroute A41 (payante) entre Annecy et Genève pour les échanges transfrontaliers sur le réseau secondaire : ce sont 5'000 véh/j qui empruntent cet axe chaque jour pour se rendre sur le canton de Genève. L'axe RD1201 est toutefois caractérisé par sa dimension exclusivement routière et par l'absence d'aménagements dédiés aux transports publics et aux modes doux. Un projet d'ensemble de réaménagement est programmé (A5 14-26 et B5 14-27) pour contenir l'usage des TIM, prioriser les TP et les MD sur la portion de la RD1201 entre le centre-bourg de Neydens et l'entrée sud de Saint-Julien-en-Genevois.

La première section du projet (A5 14-26) aura permis de contenir le flux TIM et prioriser les lignes M et 272 entre Neydens et l'entrée sud de Saint-Julien afin de fiabiliser les rabattements sur le tramway 15 des TPG (6621.2.040 / A2 35-14). Cette seconde section du projet entend conforter le maillage de mobilité douce préfiguré à l'horizon A5 en poursuivant le réaménagement de la RD1201 sur la commune de Neydens et ainsi faire bénéficier aux usagers des cycles d'une voie verte continue sur la RD1201 et de passerelles dédiées pour le franchissement du réseau autoroutier, tout en travaillant sur des espaces publics/paysagers de qualité.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP06** par la réduction de la capacité TIM de la RD1201, par l'amélioration de la qualité de l'air grâce à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et les nuisances sonores associés aux TIM.

14-27	**Poursuite des aménagements modes doux sur la RD1201 à Neydens**	**Coût : 12.8 MF**
		Priorité : B5

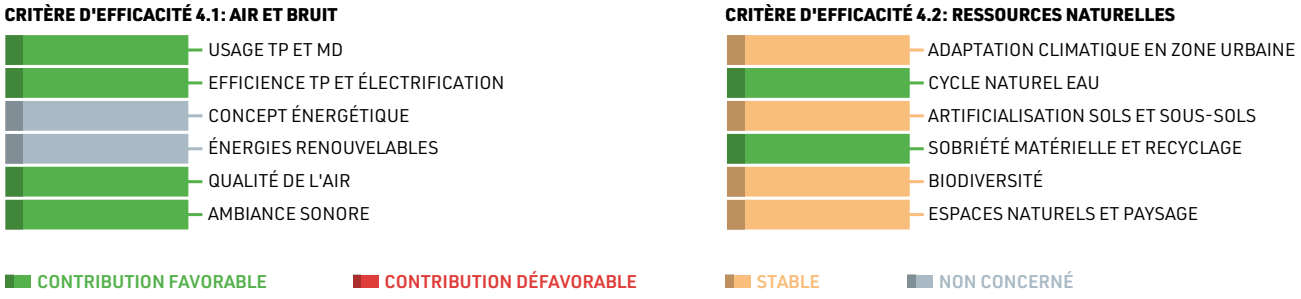
– **Urbanisation U04 et U05** par la mise en réseau des villes et petites villes destinées à accueillir une part importante de la croissance démographique projetée, en contribuant à la mise en réseau des localités grâce un maillage modes doux transfrontaliers.
– **Mobilité M02, M03, M05, M07, M10** par la réduction de la capacité TIM d'un axe routier structurant, par l'optimisation de l'intermodalité pour les correspondances TP-TP et MD-TP et par la réduction des potentiels conflits d'usages entre les modes.

La poursuite de l'aménagement de la voie verte, en parallèle à l'axe de TP sur la RD1201 permettra de sécuriser les usagers cycles qui souhaitent se rabattre sur le pôle des mobilités de Saint-Julien et le tramway 15 étendu (6621.2.040 / 35-14). Le traitement des franchissements autoroutiers permettra de ne plus avoir emprunter les axes alternatifs à la RD1201 pour leur liaison entre Neydens – Saint-Julien / canton de Genève et de rester sur l'itinéraire principal, par la RD1201, confortant un itinéraire direct et dédié aux modes doux pour rabattre sur le tramway Saint-Julien - Genève ou pour poursuivre par les itinéraires transfrontaliers de mobilité douce.

Ce renforcement de la voie verte aménagé par la mesure 14-26 sur la RD1201 entend dédier un axe structurant cyclable déporté du trafic automobile, sécurisant la pratique en vue de sa massification pour les liaisons transfrontalières ou pour assurer une intermodalité MD-TP. Afin d'assurer une intermodalité MD-tramway efficace, le pôle des mobilités de la gare de Saint-Julien-en-Genevois sera équipé d'un B+R d'environ 500 places à proximité immédiate de l'arrêt de tramway.

Le projet s'insère dans une vision plus globale de la densification urbaine et accompagnera la réalisation des futures opérations telles que les projets d'Ecoparc (6621.4.147 / UD4-09) ou la densification du quartier gare au cœur de la commune de Saint-Julien (6621.4.146 / UD4-07).

Une vigilance particulière sera portée à l'amélioration et à la sécurisation de tous les usagers. A ce stade, il est notamment prévu la création de plusieurs carrefours régulés, la reconfiguration de plusieurs giratoires et la création d'aménagements piétons spécifiques sur la section nord très urbaine afin de sécuriser la pratique des modes actifs sur cet axe et réduire les conflits entre les modes.



EFFETS SUR SUISSE

La mesure de renforcement de la voie verte entre Neydens et le tramway Saint-Julien-Genève contribuera à réduire l'usage de la voiture individuelle grâce à la réduction de la capacité de la RD1201. Ce projet d'ensemble doit permettre de juguler le trafic automobile et inciter au report modal depuis les TIM vers les modes alternatifs. La continuité cyclable en rabattement sur le pôle des mobilités contribuera en outre à assurer le remplissage du tramway étendu, notamment grâce au B+R de 500pl construit à proximité de l'arrêt du tramway. Cet itinéraire se connectera en outre aux aménagements cyclables à la frontière (ViaRhôna) pour une continuité cyclable transfrontalière.

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Saint-Julien – Archamps – Neydens
UD4-07 Saint-Julien-en-Genevois
UD4-09 Ecoparc du Genevois (St-Julien/Neydens)
A2 35-14c Construction d'un axe tram entre Genève et St-Julien-en-Genevois et requalification de l'espace-rue, y compris desserte sud de Perly - Partie France
A5 14-26 Première étape pour la priorisation des transports publics sur la RD1201, en rabattement sur le tramway Saint-Julien – Genève
A5 Paquet Sécurité 35-40 Requalification et sécurisation du centre-ville de Saint-Julien-en-Genevois en lien avec l'arrivée du tramway
A5 Paquet MD 14-28 Création d'une voie verte entre l'interface multimodale de Saint-Julien-en-Genevois et le technopôle Archparc (par Lathoy)
A5 Paquet MD 14-30 Sécurisation MD entre Archparc (hub multimodal) et Landecy

14-27	**Poursuite des aménagements modes doux sur la RD1201 à Neydens**	**Coût : 12.8 MF**
		Priorité : B5

A5 Paquet MD 14-31 Création d'une voie cyclable entre Viry et Saint-Julien-en-Genevois
B5 Paquet MD 35-41 Création d'un passage MD en gare de Saint-Julien-en-Genevois pour sécuriser la traversée de la voie ferrée

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	02.2023 / 12.2024
Étude d'avant-projet	**11.2025 / 05.2026**
Étude de projet	06.2027 / 12.2028
Autorisation / permis de construire	01.2030 / 12.2031
Début des travaux	01.2032
Mise en service	10.2033

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Etude de faisabilité Requalification de la RD1201 en Boulevard Urbain - 2024

COÛT

Estimation du coût global	12.8 MF HT
Estimation du coût imputable :	12.8 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

Répartition du financement en cours de définition entre la CC du Genevois, les communes de Saint Julien en Genevois et Neydens et le conseil départemental de la Haute-Savoie

MESURE PHARE

30-45

Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2 – secteur Montbrillant)



Priorité
B5

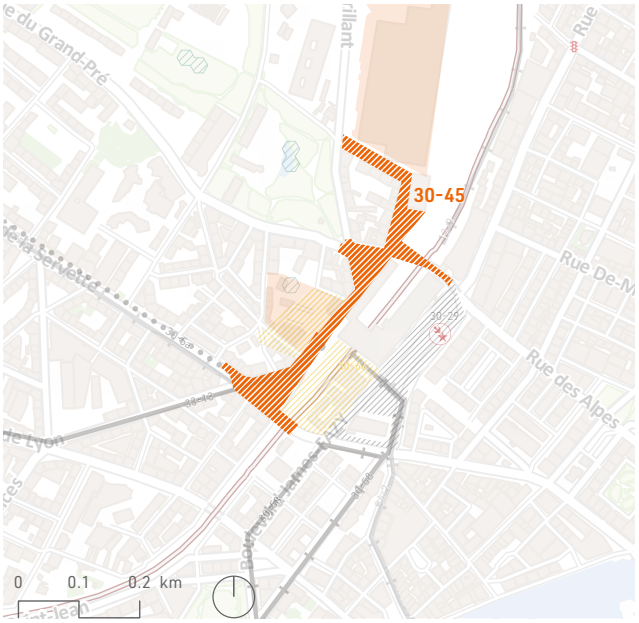
Historique
6621.4.053 (B4)

Coût : 65.7 MF
Avec demande de cofinancement

CATÉGORIE
Interface multimodale

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Ville de Genève
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
CFF (vélostation)

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Future place de Montbrillant – illustration provisoire.
Source : groupement MAP

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La présente mesure constitue la 2ème étape du réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Cornavin. Elle s'inscrit dans la continuité du réaménagement de la Place de Cornavin (mesure 6621.4.008 / A4 30-29 – 1ère étape), et était auparavant inscrite en horizon B4. En raison du report des travaux de la gare souterraine (démarrage prévu en 2030), la mesure reste en horizon B du PA5 car elle ne pourra démarrer qu'après la réalisation de la dalle de couverture de la future gare souterraine. La mesure est inscrite au Plan directeur cantonal genevois (état de coordination actuel : «information préalable»).

Couvrant une surface de 24'100 m², dont quelques emprises sur terrains privés appartenant à la Ville de Genève et aux CFF la mesure porte spécifiquement sur :

- Le réaménagement des espaces publics du secteur «Pépinière – Montbrillant – Gares» : le trafic individuel motorisé (6'300 véhicules/jour) sera supprimé et les lignes de bus seront réorientées, à l'exception des lignes de tramway qui traversent la place de la Pépinière, au profit de l'augmentation de l'espace à disposition des piétons et de la réalisation d'un axe cyclable secondaire, pour plus de confort et de sécurité en matière d'intermodalité (pour desservir ce versant nord de la gare, TIM et bus passeront désormais en périphérie du périmètre de la mesure, aux rues des Alpes et de la Servette) ;
- La plantation d'arbres majeurs en pleine terre, en nombre limité mais dans des conditions de croissance adéquates, et la végétalisation de plusieurs autres surfaces pour la qualité des espaces publics et la lutte contre les îlots de chaleur ;
- Le réaménagement des passages inférieurs (PI) Servette et Alpes (hors élargissement prévu dans le cadre du projet ferroviaire), afin d'améliorer les conditions d'accessibilité pour les TP et les connexions avec le maillage de mobilité douce des quartiers environnants ;
- La construction d'une passerelle piétonne élargie sur la rue des Alpes, reliant les places Montbrillant et Gares ;
- La réorganisation de l'arrêt TP du PI Servette, l'un des trois arrêts de TP urbains qui concentreront les lignes de bus et de tram pour une meilleure orientation des usagers TPG en lien avec l'interface multimodale ;
- La construction d'une vélostation souterraine d'environ 1'900 places sur le secteur Pépinière (construite par CFF avec un financement par la Ville de Genève dans le cadre de la présente mesure).

30-45	**Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2 – secteur Montbrillant)**	**Coût : 65.7 MF**
		Priorité : B5

Le réaménagement du passage inférieur des Grottes, la création d'un passage inférieur le long de la Haute Ecole d'art et de design (HEAD) et la construction d'une vélostation supplémentaire dans le quartier des Grottes font l'objet de la mesure C5 30-64. La construction de cette vélostation supplémentaire ne sera possible qu'à l'issue des travaux de la gare souterraine (horizon 2038).

La construction de plusieurs émergences de la gare souterraine sur la place Montbrillant faisait auparavant l'objet de la présente mesure mais est désormais intégrée au projet ferroviaire et cofinancées par l'OFT. La création d'une vélostation supplémentaire, sous la place des Gares, faisait également partie de la mesure du PA4, mais a depuis été abandonnée en raison de difficultés techniques. Son abandon sera compensé par une augmentation du nombre de places dans les autres vélostations à construire autour de la gare (vélostation Pépinière susmentionnée et vélostation de la mesure A4 30-29). Ces deux évolutions du contenu de la présente mesure expliquent la diminution de son coût par rapport au montant annoncé au PA4.

L'ensemble des aménagements projetés donne suite à plus de 12 ans d'études menées entre la Ville de Genève, le canton de Genève et les CFF. Un mandat d'études parallèles a été jugé en avril 2018 et un plan directeur de quartier (PDQ) adopté début 2021, liant les autorités cantonale et communale autour des objectifs et principes de requalification de l'interface. Juillet 2020, la Ville de Genève a adjugé un mandat d'études et de réalisation, conduit simultanément et en coordination avec les études d'extension souterraine de la gare pilotées par CFF. Aujourd'hui, la mesure se situe en phase de projet de construction. Le planning de réalisation se base sur le planning prévisionnel du projet ferroviaire connu à fin 2024.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06, EP07** par la revitalisation d'espaces publics majeurs au centre-ville et la prise en compte des enjeux environnementaux au travers d'une démarche d'accompagnement environnemental spécifique.
- **Urbanisation U09** par un réaménagement complet des espaces publics favorisant la fonctionnalité et l'attractivité des lieux dans un contexte urbain dense.
- **Mobilité M01, M05, M09, M10** par l'amélioration de l'interface multimodale principale du Grand Genève en coordination avec l'extension souterraine de Cornavin, et la fermeture au TIM contribuant au report modal et à la sécurité du trafic, notamment le traitement d'une zone d'accumulation d'accidents.

Le réaménagement de l'interface multimodale de Cornavin accompagne le projet d'extension de la gare ferroviaire de Genève Cornavin (mesure SUPRA 70-04), visant à permettre que 100'000 voyageurs par jour transitent sur les lignes CFF Genève-Lausanne d'ici à 2038 (date prévue de mise en service). À noter que suite à sa mise en service en décembre 2019, le Léman Express génère déjà aujourd'hui environ 65'000 montées et descentes par jour en gare de Cornavin, ce qui en fait la première gare du nouveau RER transfrontalier. En 2023, 140'000 montées et descentes par jour additionnelles se font dans les lignes TPG au niveau de l'interface de Cornavin, dont plus de la moitié sur 3 lignes de tramway uniquement (n° 14, 15 et 18). A l'horizon 2030, il est prévu une augmentation de 15% de cette fréquentation (70% des passagers des TPG arrivant à Cornavin transbordent, montent ou descendent à Cornavin, ce qui en fait de loin la première interface du réseau TPG et la principale interface du Grand Genève).

Pour les collectivités locales, il s'agit d'éléments déclencheurs pour le réaménagement des espaces publics et la réorganisation des arrêts TP de toute l'interface multimodale en les regroupant sur trois lieux stratégiques (Place Cornavin, Pl Servette, Pl Montbrillant). Les places de la Pépinière, de Montbrillant, des Gares (présente mesure) et de Cornavin (mesure A4 30-29) seront fermées au trafic individuel motorisé, pour un meilleur fonctionnement de l'interface et pour la sécurité et le confort des vélos et piétons, notamment les voyageurs en correspondance. De plus le trafic TIM résiduel sur la rue de la Servette sera considérablement réduit. En effet, du point de vue des espaces publics, le pôle urbain de Cornavin est un espace actuellement fortement péjoré par le trafic motorisé. Le cumul de différents modes de déplacement et fonctionnalités dans un périmètre exigu génère des frustrations et des défis quotidiens pour les usagers. Par ailleurs, de nombreux édifices aux alentours ont une valeur patrimoniale avérée et ne sont pas suffisamment mis en valeur. Enfin, il s'agit de l'une des premières «cartes postales» de la ville et du canton de Genève pour ceux qui arrivent depuis la gare.

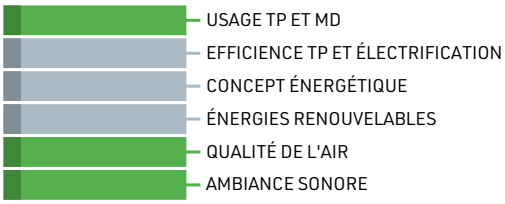
La mesure contribue donc à mieux valoriser un espace urbain porteur de fortes valeurs symboliques et patrimoniales tout en assurant les fonctionnalités nécessaires aux mobilités du 21ème siècle. Elle privilégie les qualités d'usage du site en supprimant les obstacles et la présence du trafic motorisé au profit d'un espace dédié à la mobilité douce composé, lorsque possible, de matériaux plus perméables et de nouvelles plantations, afin d'atténuer les effets du réchauffement climatique. Les conflits entre différents modes de déplacement devront aussi diminuer, notamment côté rue de la Servette (zone d'accumulation d'accidents avec des piétons au croisement rue de la Servette / rue de Malatrex).

L'ensemble du projet (mesures A4, B5, C5) permettra de requalifier par étapes soutenables l'intégralité des espaces publics emblématiques situés de part et d'autre de la gare et d'améliorer les perméabilités à travers le faisceau ferroviaire des CFF. Tout cela s'inscrit dans la continuité des choix opérés en 2015 de privilégier une extension souterraine de la gare Cornavin visant à préserver les qualités patrimoniales du quartier de la gare.

30-45	**Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2 – secteur Montbrillant)**	**Coût : 65.7 MF**
		Priorité : B5

La mesure permettra de réduire la surface imperméable et d'augmenter la végétation en ville. Des fosses de plantation de type «Stockholm» seront mises en place pour garantir la pérennité des arbres majeurs. Une étude est en cours pour récupérer, dans la mesure du possible, les eaux de surface et de toiture et les acheminer vers les fosses de plantation. Un bassin-fontaine sera installé sur l'une des places réaménagées pour améliorer le confort thermique et esthétique. L'éclairage public sera conçu pour respecter la vie de la faune locale et préserver les nouveaux habitats. Une grande attention sera portée à l'utilisation de matériaux recyclables et locaux. Au-delà de l'optimisation du fonctionnement de l'interface multimodale, les espaces autour de la gare Cornavin offriront aussi davantage d'espaces de verdure, pour la détente et de délassement. Enfin, une démarche d'accompagnement environnemental est en cours avec l'appui d'un mandataire spécialisé.

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

SUPRA 70-04 Augmentation de capacité du noeud de Genève Cornavin (extension souterraine de la gare)
A4 30-29 Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 1)
A4 30-58 Adaptation de l'infrastructure tram Cornavin - Terreaux du Temple y compris requalification du boulevard James Fazy
C5 30-64 Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 3) : construction PI HEAD, amélioration PI Grottes, et vélostation îlot 5-7 du quartier des Grottes

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	terminée en 2018
Étude d'avant-projet	terminée en 2023
Étude de projet	**03.2023 / 04.2030**
Autorisation / permis de construire	01.2030 / 12.2031
Début des travaux	01.2033
Mise en service	12.2038

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Plan directeur de quartier (PDQ) «Pôle Cornavin», Mars 2021
Avant-projet, Octobre 2022

COÛT

Estimation du coût global	73.6 MF HT
Estimation du coût imputable	65.7 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100% Ville de Genève

MESURE PHARE

31-44

Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon - Côté Jura



Priorité
B5

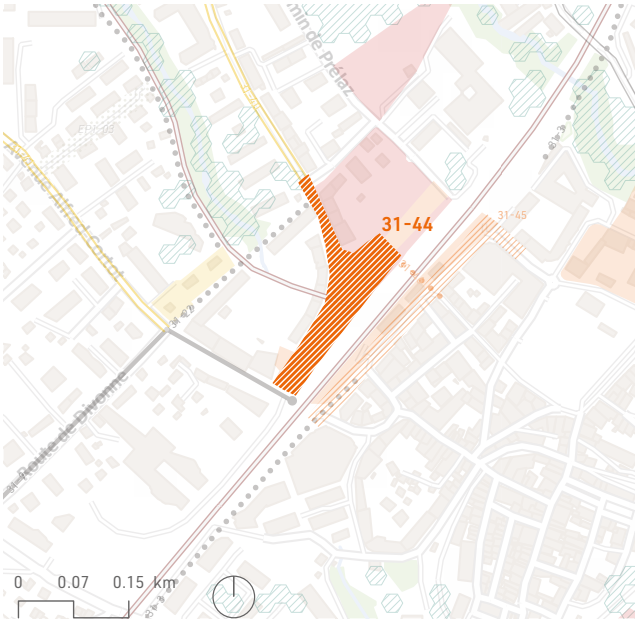
Historique
6621.3.081 (A3)
abandonnée

Coût : 29.0 MF
Avec demande de cofinancement

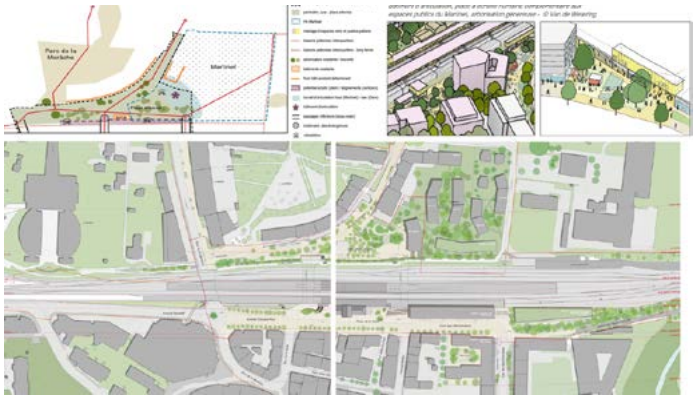
CATÉGORIE
Interface multimodale

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Ville de Nyon
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
CFF

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Le pôle Gare est un périmètre majeur pour le développement de la ville de Nyon, stratégiquement identifié depuis plusieurs années. Ce projet est en lien étroit avec le planning CFF et était inscrit en PA3. En 2020, l'OFT avait accordé un délai supplémentaire de 3 ans pour la réalisation de la mesure. Au regard des nouvelles prises de retard CFF suite aux demandes de l'OFT, la Ville de Nyon a abandonné la mesure initialement planifiée en PA3 pour la réinscrire en PA5. La planification-test menée en 2022/2023 a permis de faire mûrir le projet et ainsi d'affiner son périmètre. La mesure initiale a ainsi été scindée en 2 (mesure B5 31-44 et B5 31-45). Les délais et le périmètre de cette mesure restent dépendants du projet et du planning CFF ; ces derniers ont annoncé en début d'année 2025, le souhaite d'intégrer une 4ème voie induisant une extension supplémentaire du plateau ferroviaire de 4 à 10 m côté Jura.

Le côté Jura a pour enjeu principal d'offrir un nouvel espace public majeur (place arborée), faisant la couture avec les quartiers au nord des voies, notamment le nouveau quartier du Martinet. Il participera également au pôle multimodal : notamment avec du stationnement vélo et des déposes minute. Cet espace sera animé par des équipements et l'insertion d'un éléments de référence (bâtiment d'articulation).

Le projet imaginé vise à répondre aux fortes attentes d'une population fréquentant de plus en plus cette émergence nord de la gare en aménageant qualitativement l'espace public qui, jusqu'à présent, a muté au gré des opportunités. L'enjeu est primordial, il s'agit – au-delà de créer un espace public à l'échelle de la ville – de lier les deux côtés de la plateforme ferroviaire mais, plus largement, les deux parties de la ville, Nord et Sud. Il sera important de définir le juste équilibre entre les besoins propres aux usages d'une interface multimodale d'envergure régionale (infrastructures de mobilité, stationnement vélo, dépose-minute, etc.) tout en mettant au même niveau le besoin d'offrir des espaces de permanence pour les habitants des quartiers environnants et des visiteurs mais aussi la végétalisation.

Le périmètre de la mesure s'étend sur environ 11'600 m^2 dont 80% sont sous domanialité publique, et 20% en mains de propriétaires tiers (CFF, NStCM).

31-44	**Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon - Côté Jura**	**Coût : 29.0 MF**
		Priorité : B5

Il convient de souligner que cette mesure est indépendante des autres mesures du secteur Gare. Son horizon de réalisation devra s'ajuster au calendrier des CFF. L'étude sommaire a déjà été réalisée dans le cadre de la planification-test menée en 2022-2023 et les études préliminaires sont en cours de préparation.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06** par la création d'une place arborée en centre-ville de Nyon.
- **Urbanisation U09** par la création d'un espace public majeur dans un environnement urbain dense.
- **Mobilité M05, M09** en améliorant la qualité et les aménités de l'interface multimodale de la gare de Nyon et en réduisant la coupure induite par l'infrastructure ferroviaire entre le nord et le sud de la ville de Nyon.

La mesure concernée s'avère être primordiale pour améliorer le système global de transport (CE 1.1) en favorisant le report modal des habitant·e·s de Nyon - et de tout le district. En effet, il s'agit d'une pierre angulaire de ce système au niveau régional grâce à ses infrastructures de pôle multimodal, augmentant considérablement l'attractivité des TP (CE1.1, 1.2 et 1.3). Le périmètre côté Jura met par ailleurs un point d'orgue à faciliter les transbordements vers des mobilités actives en prévoyant les aménagements nécessaires au stationnement (vélostation) et en lien avec la requalification de la route de Saint-Cergue, devenant un axe apaisé et structurant pour cyclistes et piétons en direction des quartiers au Nord (CE1.5).

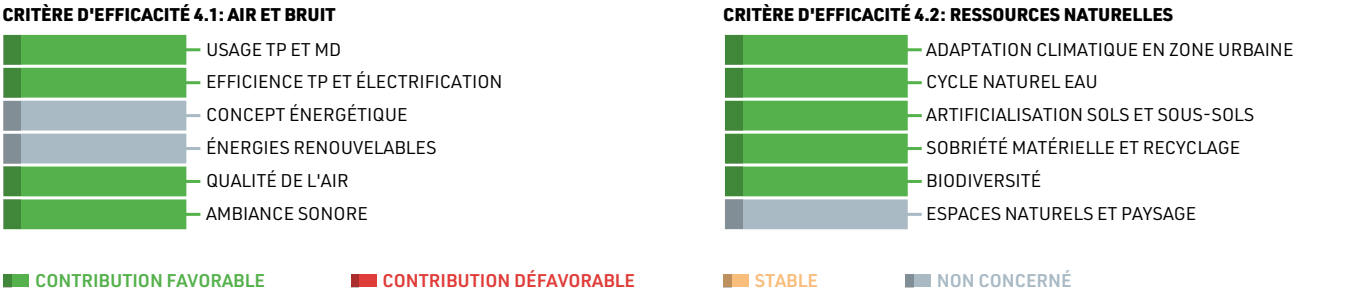
Le cœur de la mesure réside dans la création d'un espace public structurant, végétalisé et inclusif, véritable lien entre centre-ville et quartiers au nord des voies ferrées (CE2.1). Le projet prévoit le développement de l'urbanisation par la création de logements dans son périmètre immédiat (quartier Martinet), par la création d'activités (le long des cours ferroviaires) et par la création d'un équipement public qui prendra la forme d'un bâtiment pivot (C2.2).

La mesure répond également à une problématique phare au sein de ce périmètre : à savoir la concentration des flux sur un espace restreint et l'accidentalité qui en découle. En prévoyant de faciliter les déplacements pour chacun des modes en atténuant les conflits d'usage, la mesure répond au critère d'efficacité CE3.1. Chaque mode trouvera sa place entre voies apaisées et place de quartier piétonne.

Enfin, la mesure 31-44 répond aux objectifs de réduction des atteintes sur l'environnement et d'utilisation raisonnée des ressources par la réduction des pressions du trafic TIM (CE4.1 & 4.2), mais également en créant un espace arboré et désimperméabilisé dans un espace très dense, qui connait une forte pression anthropique (CE4.3). Cet espace public arboré permettra d'améliorer tant le confort climatique que la biodiversité en Ville.

En favorisant les modes actifs, cet aménagement contribuera à réduire les émissions de polluants atmosphériques. Il s'inscrit dans le projet global de requalification de l'interface multimodale de la gare, qui vise également à diminuer la pollution sonore dans le périmètre.

La désimperméablisation et le concept de ville éponge permettra la gestion de l'eau. Enfin, une attention particulière sera apportée sur l'utilisation des ressources, la réutilisation des matériaux constructifs, la gestion locale des terres d'excavation.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Centre régional de Nyon
UD1-05 Nyon-Eysins-Prangins
SUPRA 70-05 Amélioration des installations d'accueil de la gare de Nyon (augmentation, élargissement et prolongement de quais, nouveau passage inférieur y compris rampes d'accès)
B5 31-45 Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon - Côté Lac
B5 31-46 Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon - Création d'un passage inférieur (PI) Viollier
C5 31-40 Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et des MD : rte de St Cergue (partie sud)

31-44	**Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon - Côté Jura**	**Coût : 29.0 MF**
		Priorité : B5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude sommaire	2022 / 12.2024
Étude préliminaire	**06.2025 / 2026**
Étude d'avant-projet	2026 / 12.2027
Étude de projet	2027 / 2029
Autorisation / permis de construire	2032 / 2035
Début des travaux	12.2035
Mise en service	2042

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Etude sommaire, décembre 2024

COÛT

Estimation du coût global	29.0 MF HT
Estimation du coût imputable	29.0 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100% Ville de Nyon
Canton : subvention cantonale possible
Région de Nyon : subvention régionale possible (DISREN)

MESURE PHARE

31-45

Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon - Côté Lac



Priorité
B5

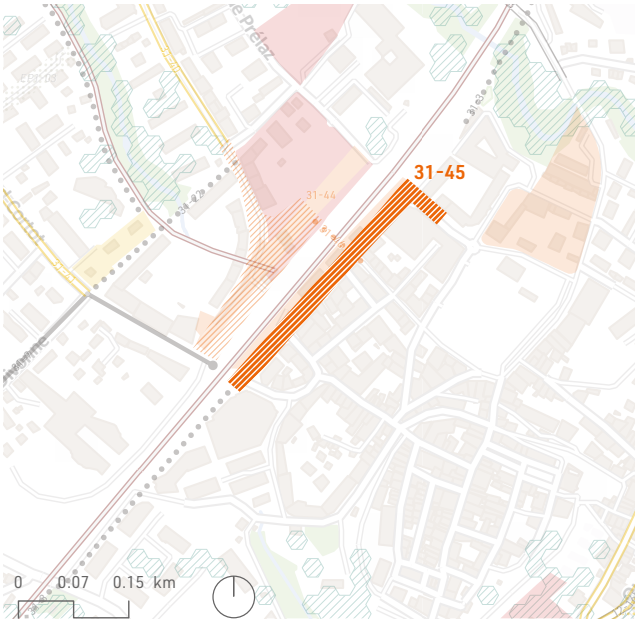
Historique
6621.3.081 (A3)
abandonnée

Coût : 22.0 MF
Avec demande de cofinancement

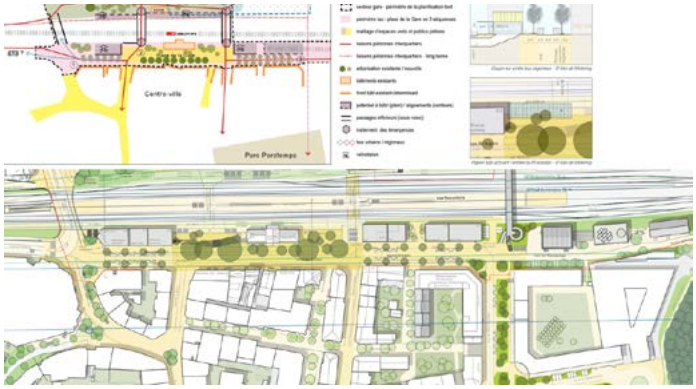
CATÉGORIE
Interface multimodale

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Ville de Nyon
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
CFF

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La plateforme multimodale de la Gare de Nyon est un nœud de transport régional et urbain : il s'agit d'une porte d'entrée majeur de l'agglomération du Grand Genève accueillant près de 21'400 usagers / jours ouvrés. Aujourd'hui, ce pôle d'échange devient obsolète dans son accessibilité et arrive à saturation aux heures de pointe ; mettant potentiellement en danger les usagers et perturbant les transbordements entre TP. Il est à noter que la fréquentation du pôle Gare va augmenter avec l'amélioration de la desserte ferroviaire.

D'une manière générale, la mesure 31-45 vise à créer une porte d'entrée quotidienne sur le réseau de transport public, créer une interface multimodale performante, créer un espace public agréable, planifier un quartier de la Gare. Pour atteindre ces objectifs, la place de la Gare est fermée aux TIM (ayants-droits exceptés) au profit d'une plateforme multimodale et des mobilités actives.

Pour encourager et faciliter l'usage des transports publics en vue d'un report modal, la place de la gare est réorganisée en 3 parties : une place centrale, une côté Genève dédiée aux bus urbains, une côté Lausanne dédiée aux bus régionaux. Cette organisation des bus vise à augmenter la lisibilité de l'interface de transport, de faciliter l'accès aux bus et la connexion entre les modes (piétons, cyclistes, bus, train). Cet espace permettra donc la desserte d'environ 10 lignes de bus, soit près de 60 bus/h.

Pour favoriser les modes actifs, les piétons seront également à l'honneur avec un espace de façade à façade conçu pour être le plus facilement franchissable possible, tout en étant accueillant, convivial et végétalisé. Les éléments planifiés ont pour objectif de faciliter les flux en transit en lien avec la gare – mais aussi ceux transversaux – tout en concevant une placette vouée à la permanence et un aménagement en épaisseur permettant de rendre attractifs commerces et services environnants. Le défi est de taille, mais correspond à l'ambition nyonnaise d'en faire une entrée de ville digne de la porte régionale que constitue ce pôle gare. La réorganisation des flux permet également de favoriser un accès vélo.

31-45	**Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon - Côté Lac**	**Coût : 22.0 MF**
		Priorité : B5

Ce projet est en lien étroit avec le planning CFF et était inscrit en PA3. En 2020, l'OFT avait accordé un délai supplémentaire de 3 ans pour la réalisation de la mesure. Au regard des nouvelles prises de retard CFF suite aux demandes de l'OFT, la Ville de Nyon a abandonné la mesure initialement planifiée en PA3 pour la réinscrire en PA5. La planification-test menée en 2022/2023 a permis de faire murir le projet et ainsi d'affiner son périmètre. Le périmètre initial est ainsi scindé en 2 (mesures B5 31-44 et B5 31-45).

Le périmètre de la mesure s'étend sur environ 10'820 m² dont 60% sont sous domanialité publique, et 40% en mains de propriétaires tiers (CFF).

Il convient de souligner que cette mesure est indépendante des autres mesures du secteur Gare. Son horizon de réalisation devra s'ajuster au calendrier des CFF. L'étude sommaire a déjà été réalisée dans le cadre de la planification-test menée en 2022-2023 et les études préliminaires sont en cours de préparation.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

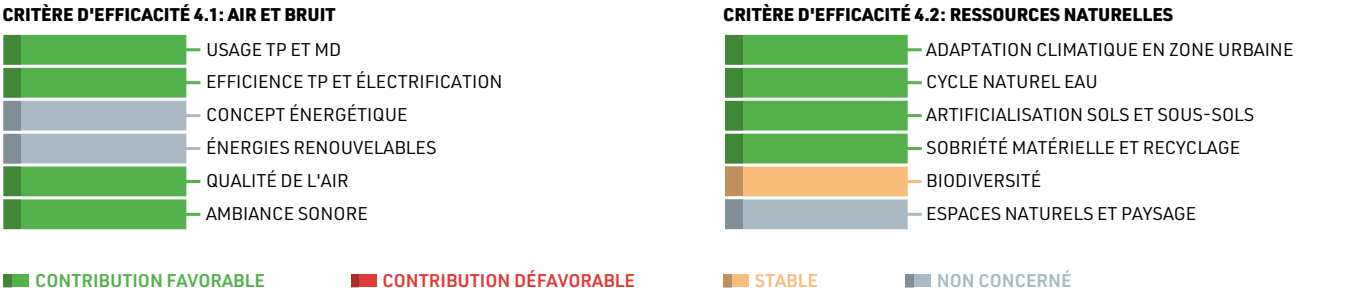
- **Urbanisation U09** par la création d'un espace public majeur dans un environnement urbain dense.
- **Mobilité M05, M07, M09** en améliorant la qualité et les aménités de l'interface multimodale de la gare de Nyon, en réduisant la coupure induite par l'infrastructure ferroviaire entre le nord et le sud de la ville de Nyon et par la limitation du trafic individuel motorisé sur la place de la gare.

La mesure susmentionnée, par ses réalisations, contribue massivement à l'amélioration qualitative du système de transport (CE1.1). En effet, il s'agit d'une pierre angulaire de ce système au niveau régional grâce à ses infrastructures de pôle multimodal, augmentant considérablement l'attractivité des TP, en particulier par la création d'un véritable pôle multimodal (CE 1.2 & 1.3). Le périmètre côté Lac, en lien avec la mesure 6621.4.070 / 31-24 - B4, prévoit une facilitation considérable des trajets en mobilités actives en prévoyant l'accroche avec la plateforme ferroviaire d'axes mobilité active maillant l'ensemble du territoire communal, mais aussi régional (CE1.5).

Le projet prévoit le développement de l'urbanisation avec la création de nouveaux bâtiments le long des voies (CE 2.1) et la mise en valeur des espaces publics (CE2.2).

La substitution d'une chaussée fortement encombrée au profit d'un espace public majeur, permettant la permanence et le transit en toute sécurité de plusieurs milliers d'usagers par jour, répond aux enjeux de mise en valeur d'espaces ouverts dans le cadre d'une densification urbaine (CE2.2), mais également à la problématique de sécurité du trafic en agglomération (CE3.1).

Enfin, la mesure 31-45 répond aux objectifs de réduction des atteintes sur l'environnement et d'utilisation raisonnée des ressources par la réduction des pressions du trafic TIM (CE4.1 & 4.2). Il est ambitionné de créer des espaces publics pouvant être végétalisés permettant d'améliorer tant le confort climatique que la biodiversité en ville. Le traitement de la gestion de l'eau est au centre des ambitions. Enfin, ce projet est conçu en vue d'une sobriété : utilisation raisonnée des ressources, réutilisation des matériaux constructifs, gestion locale des terres excavées (CE 4.3).



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Centre régional de Nyon
UD1-05 Nyon-Eysins-Prangins
SUPRA 70-05 Amélioration des installations d'accueil de la gare de Nyon (augmentation, élargissement et prolongement de quais, nouveau passage inférieur y compris rampes d'accès)
B5 31-44 Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon - Côté Jura
B5 31-46 Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon - Création d'un passage inférieur (PI) Viollier
C5 31-40 Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et des MD : rte de St Cergue (partie sud)

31-45	**Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon - Côté Lac**	**Coût : 22.0 MF**
		Priorité : B5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude sommaire	2022 / 06.2024
Étude préliminaire	**04.2025 / 01.2026**
Étude d'avant-projet	10.2025 / 06.2027
Étude de projet	2027 / 2029
Autorisation / permis de construire	2032 / 2035
Début de travaux	12.2035
Mise en service	2042

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Etude sommaire, décembre 2024

COÛT

Estimation du coût global	22.0 MF HT
Estimation du coût imputable	22.0 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100% Ville de Nyon
Canton : subvention cantonale possible
Région de Nyon : subvention régionale possible (DISREN)

MESURE PHARE

31-46

Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon – Création d'un passage inférieur (PI) Viollier



Priorité
B5

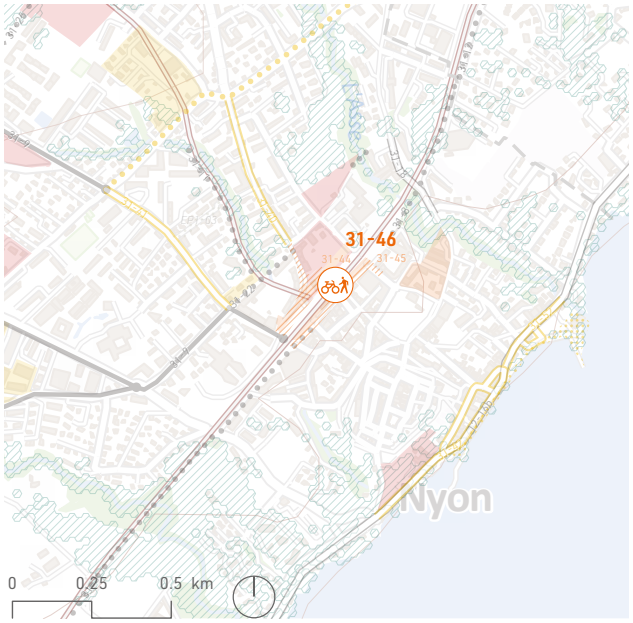
Historique
6621.2.027 (A2)
partiellement abandonnée

Coût : 4.5 MF
Avec demande de cofinancement

CATÉGORIE
Interface multimodale

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Ville de Nyon
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
CFF

PLAN DE LOCALISATION



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La gare de Nyon est l'interface de transport la plus fréquentée du District de Nyon. Elle compte en moyenne 21'400 voyageurs/jours ouvrés. Les usagers viennent principalement du côté Jura des voies et cette tendance tant à croitre au regard des planifications urbaines à venir. La création d'un nouveau passage inférieur est une opportunité pour renforcer les liens entre le côté Jura et le côté Lac des voies ferroviaires (traversée supplémentaire de la plateforme ferroviaire). Ce passage inférieur permettra également d'accroitre le fonctionnement de l'interface multimodale : transbordement entre le train et les autres moyens de transport urbains et interurbains, particulièrement les bus.

Il est donc prévu de créer cette nouvelle transversalité Nord – Sud dans la continuité de l'avenue Viollier, en direction du futur quartier du Martinet, répondant ainsi à des besoins d'accessibilité à l'échelle locale, communale et même régionale. Le futur passage sous-voies sera dimensionné pour l'affluence actuelle et future, permettant de répondre qualitativement aux besoins des usagers, et surtout en préservant leur sécurité. Cet élément clé pour le développement futur de l'interface multimodale, mais plus globalement pour la ville entière, permettra d'absorber les flux des voyageurs accédant aux quais CFF et des piétons traversant le périmètre de la gare.

La réalisation de ce passage inférieur est étroitement liée au projet mené par les CFF qui a pris du retard. Face à ce constat et à la sollicitation de la Ville de Nyon, l'OFT a offert à la Ville de Nyon dans son courrier 11 septembre 2020 la possibilité de renoncer à la mesure et de l'inscrire dans une génération de Projet d'Agglomération ultérieure. Cette opportunité offerte par l'OFT a donc été saisie, ce qui explique cette réinscription. Une étroite coordination avec les CFF pour mener à bien ce projet est en cours. Une étude préliminaire a déjà été réalisée en 2019 et l'avant-projet a été réalisé en 2023. Cette mesure est dépendante du calendrier CFF qui semble, encore une fois, prendre du retard.

La mesure s'étend entièrement sur des parcelles en mains des CFF.

Il convient de souligner que cette mesure doit rester indépendante des autres mesures du secteur Gare. Son horizon de réalisation devra s'ajuster au calendrier des CFF.

31-46	**Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon – Création d'un passage inférieur (PI) Viollier**	**Coût : 4.5 MF**
		Priorité : B5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

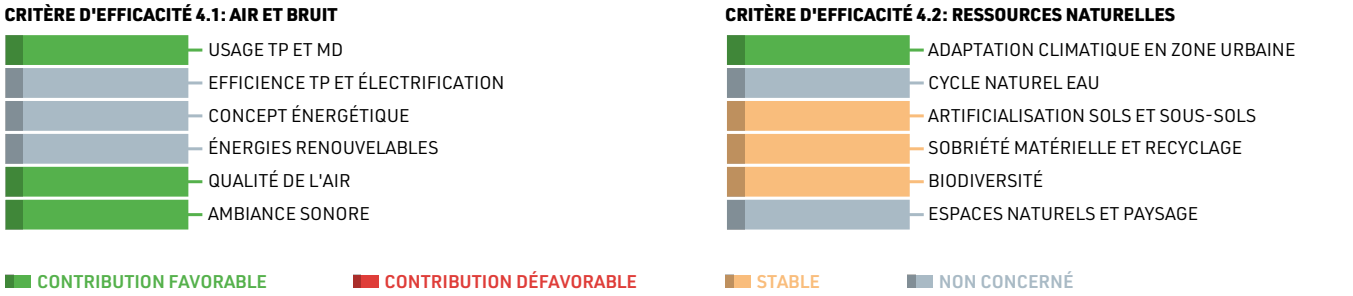
– **Mobilité M05, M09** en améliorant la qualité et les aménités de l'interface multimodale de la gare de Nyon et en réduisant la coupure induite par l'infrastructure ferroviaire entre le nord et le sud de la ville de Nyon.

La mesure 31-46 a un impact décisif sur le système de transport à l'échelle locale, mais aussi à l'échelle régionale puisqu'elle est liée à la refonte du pôle multimodal de la gare de Nyon. Cette mesure stratégique répond à de nombreux besoins et améliore globalement la mobilité MD et TP et l'accessibilité sur le territoire nyonnais.

Premièrement, le nouveau passage inférieur permet de soutenir le développement de l'offre de TP et lier plus efficacement les différents points névralgiques de transport, et ce pour l'ensemble des modes (CE1.1&1.2). Cette nouvelle perméabilité nord-sud, entre des périmètres stratégiques, facilite considérablement les trajets des modes actifs (CE1.5).

De plus, ce projet de passage sous-voies s'inscrit dans une vision plus large pour le périmètre amenant un espace public majeur, jalon du territoire, densifiant une zone autour d'un pôle de transport de premier plan et réduisant l'effet de coupure des infrastructures ferroviaires (CE2.1&2.2).

La réalisation d'une telle infrastructure permet d'accroître la sécurité des usagers du périmètre (CE3) et de renforcer le report modal vers des modes moins énergivores et polluants (CE4.1). Elle s'inscrit dans le projet global de requalification de l'interface multimodale de la gare, qui vise également à diminuer la pollution sonore dans le périmètre.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Centre régional de Nyon
UD1-05 Nyon-Eysins-Prangins
SUPRA 70-05 Amélioration des installations d'accueil de la gare de Nyon (augmentation, élargissement et prolongement de quais, nouveau passage inférieur y compris rampes d'accès)
B5 31-44 Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon - Côté Jura
B5 31-45 Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon - Côté Lac
C5 31-40 Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et des MD : rte de St Cergue (partie sud)

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude sommaire	2018 / 2025
Étude préliminaire	06.2025 / 2025
Étude d'avant-projet	**2025 / 2027**
Étude de projet	2027 / 2029
Autorisation / permis de construire	2029 / 2032
Début des travaux	2032
Mise en service	2042

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Étude sommaire, 2025

COÛT

Estimation du coût global	9.0 MF HT
Estimation du coût imputable	4.5 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

50% Ville de Nyon
50% CFF
Canton : subvention cantonale possible
Région de Nyon : subvention régionale possible (DISREN)

32-1-29

Réaménagement de la route de Colovrex entre le carrefour de la Foretaille et la Voie-du-Coin au Grand-Saconnex



Priorité
B5

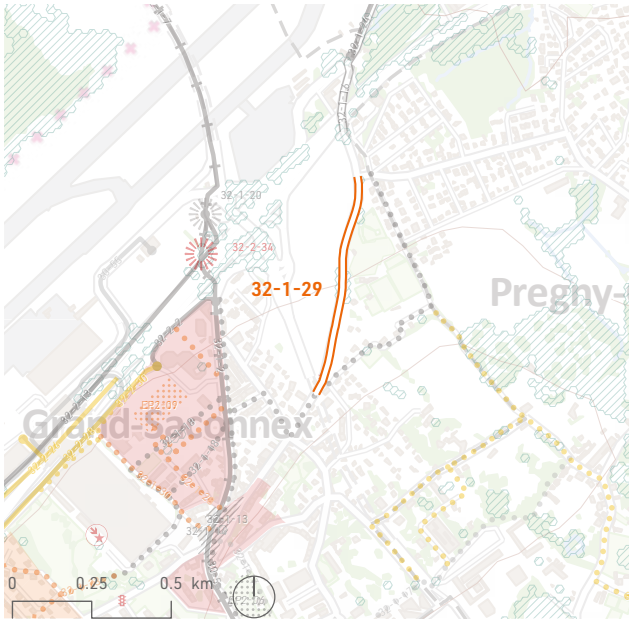
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 7.9 MF
Avec demande de cofinancement

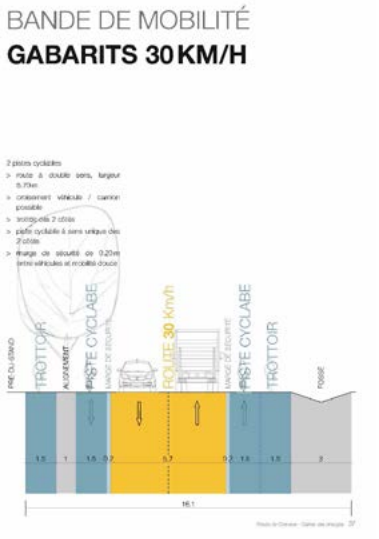
CATÉGORIE
Valorisation / Sécurité de l'espace routier

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Ville de Grand-Saconnex
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Canton de Genève

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Vue en coupe des futurs gabarits de la route de Colovrex

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Le réaménagement de la route de Colovrex met en valeur la continuité de l'axe structurant est-ouest Terroux-Sarasin-Colovrex, véritable colonne vertébrale reliant les différents quartiers au niveau intercommunal et contribuant à la desserte de la façade sud de l'aéroport. L'extension du centre sportif du Blanché et la réalisation de la route des Nations en 2024 sont l'occasion d'un traitement paysager de cet axe améliorant le confort pour les mobilités douces.

La route des Nations (mesure SUPRA 80-01) contribue à soulager la route de Colovrex de son trafic de transit provenant du canton de Vaud et du Pays de Gex. Il s'agit d'une opportunité pour améliorer le trafic piétonnier et cycliste par la création d'itinéraires MD dédiés reliant les futurs pôles urbains majeurs de la commune comme le centre sportif et le PLQ Carantec (UD2-03a). La mesure consiste à réaménager l'axe depuis le carrefour de la Foretaille jusqu'à la Voie-du-Coin pour sécuriser les piétons et les vélos, dans un contexte d'évolution des charges de trafic d'accessibilité en lien avec la réorganisation des circulations induite par le tramway Nations-Grand-Saconnex (6621.3.086 / 32-1-2).

La mesure propose :

- La création d'une zone 30km/h pour une continuité avec le tronçon entre la route de Ferney et la Voie-du-Coin et un apaisement de la route ;
- L'amélioration de la sécurité du trafic par la mise en place d'un réseau MD lisible et confortable avec la création de deux voies cyclables sécurisées et la création de trottoirs confortables pour les piétons de part et d'autre de l'axe routier et par la réorganisation des différents flux ;
- Une arborisation selon les opportunités ;
- Le réaménagement des arrêts TPG ;
- L'assainissement du bruit routier.

32-1-29	**Réaménagement de la route de Colovrex entre le carrefour de la Foretaille et la Voie-du-Coin au Grand-Saconnex**	**Coût : 7.9 MF**
		Priorité : B5

Actuellement les autres tronçons de la route de Colovrex sont déjà réaménagés ou en cours d'étude, à savoir :

- Vieux-Village : réalisé en 2019
- Pont suspendu (PS) Colovrex (jonction autoroutière) : réalisé en 2023 (OFROU)
- Barreau Carantec, entre la route de Ferney et le vieux-village : en cours d'autorisation
- PDZIA Bois-Brûlé : études d'avant-projet à lancer (6621.3.083 / 32-1-16 – Ae3 et 6621.4.158 / 32-1-24 – Ae4)

La requalification de la route de Colovrex s'inscrit donc dans cette logique d'aménagement continu le long de la route en favorisant les modes doux et le report modal.

La surface réaménagée est de 12'500 m^2, entièrement sur foncier public.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

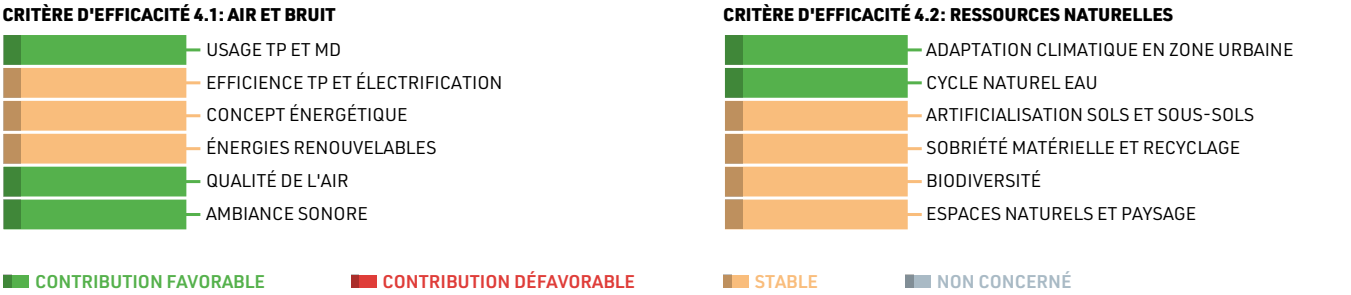
– **Environnement-paysage EP04, EP06, EP07** en réduisant les nuisances liées au trafic routier et en intégrant les enjeux climatiques et environnementaux dans le projet (eaux, sols, végétalisation).
– **Urbanisation U03, U09**, en favorisant des liaisons de proximité sûres, confortables et continues entre les quartiers en densification du Grand-Saconnex.
– **Mobilité M04, M07, M09** en développant le réseau communal de mobilité douce et piétonne tout en s'inscrivant dans le réseau d'agglomération.

Actuellement, l'axe a un régime de circulation de 50 km/h avec une charge de trafic de 4'500 véhicules/jour (comptages avril 2024). Les résultats de la modélisation développée dans le cadre de la route des Nations et du projet de tramway ont montré une réduction des charges de trafic à 3'000 véhicules/jour sur la route de Colovrex d'ici 15 ans. Un plan stratégique multimodal est mis au point pour assurer le fonctionnement global du système de mobilité dans un périmètre élargi et assurer les conditions d'un fort report modal. La requalification de la Route de Colovrex en zone 30 km/h sur le tronçon Pré-du-Stand s'inscrit pleinement dans cette stratégie et contribuera au confort et à la sécurité des usagers MD et TP, notamment aux abords du centre sportif du Blanché, dont l'affluence va augmenter avec son extension.

Concernant les transports publics, deux lignes de bus transitent sur cet axe (lignes TPG 50 et 53) avec 28 descentes et 3 montées par jour dans une direction et de 33 montées et 5 descentes dans l'autre.

La mesure contribue à la qualité de l'air et à l'adaptation climatique grâce à la réduction des émissions de polluants et des nuisances sonores liées au trafic routier et (réduction des émissions de gaz à effet de serre) et à l'augmentation de l'attractivité des mobilités douces et des transports publics.

Le projet intègre un revêtement phonoabsorbant sur la chaussée pour diminuer le bruit et ajouter de la pleine terre pour éviter la création d'îlots de chaleur. Il vise également à rediriger les eaux de surface vers les zones de pleine terre, tout en réutilisant la terre végétale pour les aménagements extérieurs. Bien que le projet soit encore en développement et restreint par les contraintes foncières, la commune souhaite valoriser la végétation existante et augmenter les plantations, avec un éventuel alignement d'arbres pour améliorer l'ombrage. L'intégration d'un traitement des eaux à ciel ouvert est également envisagée côté est.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Façade sud de l'aéroport
UD2-03a Grand-Saconnex
B5 Paquet MD 32-1-30 Promenade de la Paix (prolongement) : réaménagement de la Voie-de-Moëns entre la route de Ferney et la route François-Peyrot et connexion Palexpo
Be5 32-1-23 Promenade des Parcs (séquence Mail Sud) – Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport

32-1-29	**Réaménagement de la route de Colovrex entre le carrefour de la Foretaille et la Voie-du-Coin au Grand-Saconnex**	**Coût : 7.9 MF**
		Priorité : B5

Be5 32-1-28 Réseau d'espaces publics structurants dans le nouveau quartier mixte de La Susette au Grand-Saconnex
Be5 EP2-09 Aménagement d'un parc agro-urbain dans le nouveau quartier mixte de La Susette au Grand-Saconnex
C5 32-1-26 Promenade des serres et extension du Cours des Nobel entre l'OMS et la campagne Tournay

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	09.2018 / 11.2019
Étude d'avant-projet	**05.2031 / 01.2032**
Étude de projet	02.2032 / 07.2032
Autorisation / permis de construire	08.2032 / 05.2033
Début des travaux	06.2034
Mise en service	02.2036

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Projet d'assainissement du bruit routier L'Ancienne-Route – Route de Colovrex, 14.09.2015
Étude préliminaire, «Route de Colovrex, Cahier des charges», Novembre 2019
Analyses circulation. Etats actuels, JAG/NAT et TNGS, 27.01.2021
Plan Directeur Communal 2006, mesures fiches N°4, 7 et 8
Plan Directeur Communal en révision, mesures fiches N°I21, IV3, V4, V6, V7, V12 – version 2025

COÛT

Estimation du coût global	7.9 MF HT
Estimation du coût imputable	7.9 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

Ville du Grand-Saconnex

33-31 Réaménagement de la route de Peney entre la route de Canada et la Via de Coisson



Priorité
B5

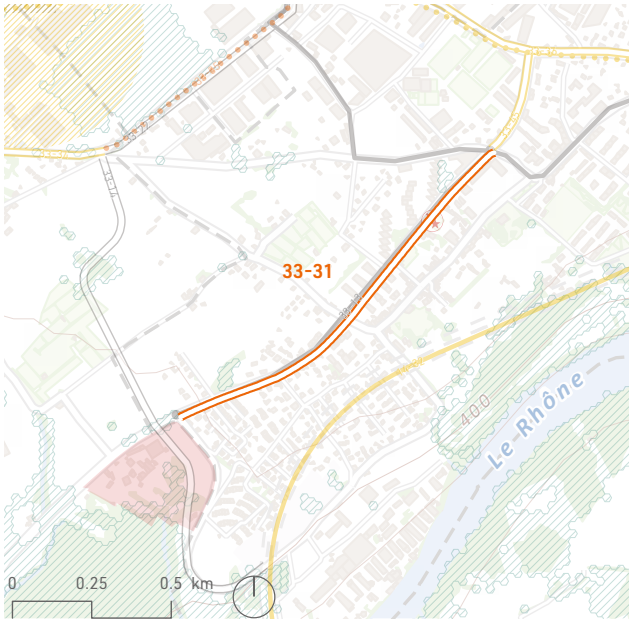
Historique
6621.4.017 (B4)

Coût : 10.9 MF
Avec demande de cofinancement

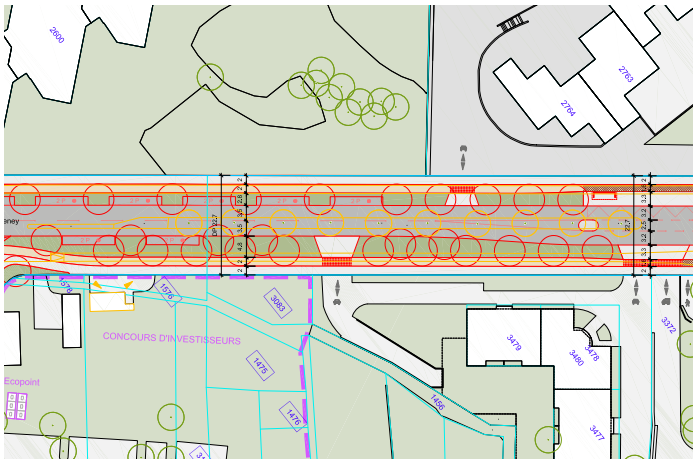
CATÉGORIE
Valorisation / Sécurité de l'espace routier

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
-

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La mesure concerne le réaménagement multimodal de la route de Peney dans sa section comprise entre le futur carrefour avec le nouveau barreau de Montfleury (6621.3.100 / 33-14 - Ae3) et la route du Canada d'une part, et l'intersection avec la Via de Cosson d'autre part, soit un linéaire d'env. 890 m. Il s'agit d'apaiser le TIM, d'améliorer les TP et de sécuriser les modes doux sur l'ensemble du tronçon tout en réduisant le phénomène d'ilots de chaleur. La mesure s'inscrit dans un ensemble de réaménagements multimodaux prévus dans le secteur stratégique de la Zimeysaver en lien avec le futur barreau de Montfleury.

Cet axe souffre actuellement d'un fort trafic de transit, notamment poids-lourds en accès à la zone industrielle de Peney, et d'aménagements peu qualitatifs. En coordination avec la mise en service du barreau de Montfleury prévue en 2031 (lien avec mesure SUPRA 80-03) qui permettra de réduire le trafic sur la route de Peney, la mesure prévoit sur un total de 8'000 m² :

- De réduire le gabarit dédié au TIM afin d'améliorer le respect de la limite de vitesse de 50 km/h, et de supprimer environ 50 places de stationnement TIM pour permettre de gagner l'espace nécessaire aux aménagements suivants,
- D'élargir les trottoirs situés de chaque côté de la route,
- D'aménager des pistes cyclables de 2 m de large dans chaque sens de circulation sur la partie du linéaire actuellement équipée en bandes cyclables et de traiter les intersections de manière à assurer la continuité des aménagements,
- D'augmenter l'espace dédié aux arrêts TP existants et de modifier leur configuration pour faciliter la réinsertion des bus dans la circulation,
- De supprimer la berme centrale en mauvais état et de déplacer le maillage arboré des deux côtés de la route, afin de séparer les aménagements MD de la chaussée, en plantant environ 50 arbres de façon à rendre plus confortables les voies en site propre pour les piétons et les vélos, grâce à l'ombrage.

L'étude de faisabilité réalisée en 2020 de manière mutualisée avec les études du BHNS Genève-Vernier-Zimeysaver (6621.3.099 / 33-13a - A3) garantit la compatibilité entre les deux projets. Cependant, la mise en service du BHNS n'étant pas conditionnée par le réaménagement multimodal de ce tronçon, il s'agit de deux mesures distinctes. Le retard pris dans la mesure du barreau de Montfleury, dont la mise en service est un préalable au réaménagement de la route de Peney, a conduit à l'inscription de

33-31	Réaménagement de la route de Peney entre la route de Canada et la Via de Coisson	Coût: 10.9 MF
		Priorité: B5

la présente mesure en horizon B5. Enfin, la mesure est située sur domaine public cantonal avec de très légères emprises du terrain privé. Sa faisabilité foncière est donc assurée.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP03, EP06** par la requalification paysagère des espaces publics de la route de Peney améliorant la qualité de l'air et l'ambiance sonore ainsi que les connexions biologiques.
- **Urbanisation U09** par l'amélioration de la qualité des espaces publics le long de la route de Peney qui traverse un milieu bâti de part et d'autre.
- **Mobilité M07, M08, M09, M10** par le réaménagement multimodal favorisant les TP et les MD, la réduction du stationnement TIM et l'amélioration de la sécurité du trafic notamment par une réduction du trafic TIM et poids-lourds.

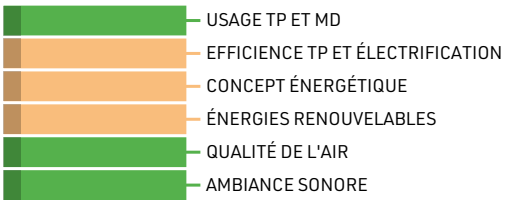
La mise en service de la nouvelle jonction de Vernier-Canada (mesure SUPRA 80-03) et le barreau de Montfleury (6621.3.100 / 33-14 - Ae3) permettront de supprimer le trafic de transit qui circule actuellement sur la route de Peney et de réduire la part des poids lourds dans le trafic total. Ainsi, la route de Peney sera déclassée en route de réseau secondaire, avec une fonction de desserte de quartier. Cette apaisement du trafic va non seulement améliorer la qualité de vie des quelques 10'300 habitants du secteur, par la réduction des nuisances liées au TIM, mais aussi la sécurité pour tous les usagers. Le respect de la limitation actuelle de vitesse à 50 km/h sera renforcé par le gabarit réduit de la chaussée et les arrêts de bus bloquants.

La mesure favorisera les TP en améliorant l'efficience du futur BHNS Genève-Vernier-Zimeysaver (6621.3.099 / 33-13a - A3), qui empruntera une partie de ce tronçon de la route de Peney, ainsi que de trois autres lignes de bus TPG 53, 73 et 83. Elle favorisera également les MD en sécurisant les flux piétons et cyclistes sur cet axe qui va accueillir environ 8'000 véhicules/jour à l'horizon 2031 (mise en service du barreau de Montfleury), contre 14'500 aujourd'hui. La connexion au cœur d'agglomération des quartiers de la Ville de Vernier situés de part et d'autre de la route de Peney s'en trouvera ainsi renforcée.

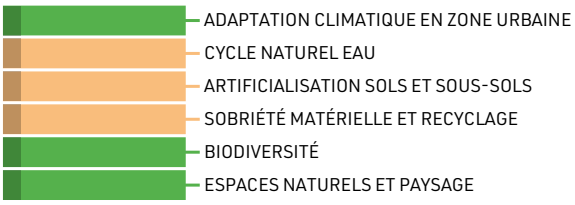
Le réaménagement de la route de Peney est un élément complémentaire au développement de la zone industrielle des Tuileries, dont la desserte sera améliorée par la mesure. L'aménagement d'un futur pôle foot au droit de l'intersection entre la route de Peney et la route du Canada, mais aussi la desserte de la zone jusqu'à l'arrêt Parfumerie par les lignes de bus 6 et 53 à une cadence élevée va inciter les nouveaux usagers à adopter des habitudes vertueuses dans leurs déplacements.

La réduction du trafic TIM et poids-lourds au profit des TP et MD contribueront à réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores pour les riverains. En parallèle, la végétalisation accrue de l'axe aidera à lutter contre les îlots de chaleur, au bénéfice des usagers et des riverains, tout en offrant une meilleure continuité pour la biodiversité. Ces nouvelles plantations d'espèces indigènes amélioreront également la qualité de l'inventaire végétal dans cette zone, actuellement très minéralisée et routière. Le projet prévoit d'améliorer la gestion des eaux pluviales en intégrant, si possible, des solutions pour une gestion des eaux de surface à ciel ouvert.

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Vernier – Meyrin – Saint-Genis
UD2-09 ZIMEYSAVER
SUPRA 80-03 Demi-jonction autoroutière de Vernier-Canada
A3 33-13a Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier, partie a «Route de Meyrin, av. Jacob-Daniel Maillard, rue de Veyrot, rte du Nant d'Avril, rte de Satigny, ch. de Delay / rte de Montfleury, Vernier Ecole, Champ-Claude»
B4 33-29 (en cours de réalisation hors PA) Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route du Nant d'avril Ouest
Ae4 33-22 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route de Satigny Est – Côté Sud (accompagnement de la mesure 33-14)
B5 Paquet MD 33-35 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route de Satigny Est – côté Nord

33-31	**Réaménagement de la route de Peney entre la route de Canada et la Via de Coisson**	**Coût : 10.9 MF**
		Priorité : B5

C5 33-34 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route de Satigny Ouest
C5 33-36 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route du Nant d'Avril Est entre la route de Satigny et la jonction autoroutière de Vernier
C5 33-45 Réaménagement multimodal de l'avenue Louis-Pictet à Vernier

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	**06.2026 / 09.2027**
Étude d'avant-projet	10.2027 / 09.2028
Étude de projet	10.2028 / 09.2029
Autorisation / permis de construire	10.2029 / 09.2031
Début des travaux	01.2032
Mise en service	08.2033

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Étude sommaire, 2021

COÛT

Estimation du coût global	10.9 MF HT
Estimation du coût imputable	10.9 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100% Canton de Genève

33-41 Réalisation d'une passerelle pour les modes doux à la Savonnerie au-dessus de l'autoroute A1 à Vernier



Priorité
B5

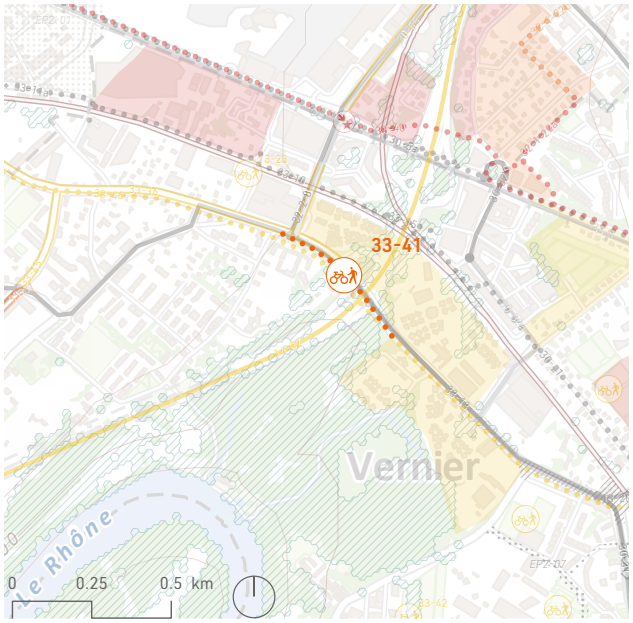
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 13.8 MF
Avec demande de cofinancement

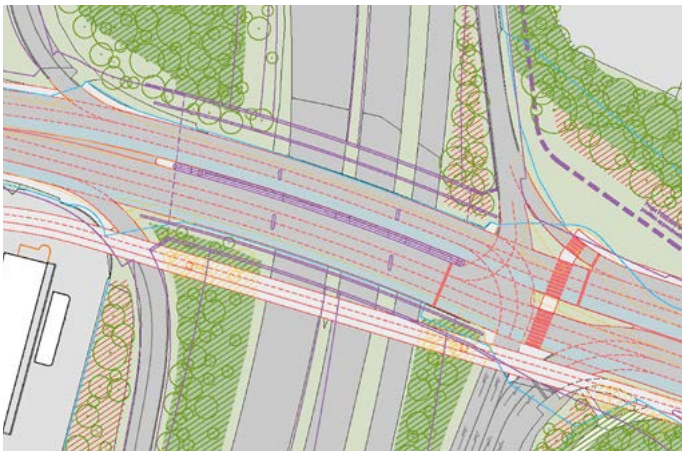
CATÉGORIE
Mobilité douce

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
-

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La mesure prévoit la réalisation d'une passerelle dédiée aux piétons et vélos en franchissement de l'autoroute A1 le long de la route de Vernier qui supporte actuellement près de 38'000 véhicules par jour dont un nombre important de poids lourds. Actuellement les vélos souhaitant traverser le Pont de la Savonnerie doivent circuler sur la chaussée, ou emprunter la passerelle des Tattes au prix d'un détour. Les piétons traversant le pont sont amenés à franchir des bretelles d'accès à l'A1 sans passages piétons. Complètement séparée du trafic TIM, la future passerelle s'inscrit dans un cadre d'aménagements de liaison interquartiers, rendus nécessaire par la forte urbanisation de la commune de Vernier (Etang, Aïre, le Lignon, Vernier village…) dans un contexte territorial entrecoupé de nombreuses infrastructures lourdes dont l'autoroute. Elle vise également à améliorer la liaison cyclable entre le centre de Genève, la Ville de Vernier et la Zimeysaver qui fait partie du plan vélo d'agglomération.

La passerelle fera 6 mètres de largeur et 460 mètres de longueur pour franchir l'A1 tout en étant compatible avec le futur élargissement de cette dernière et le réaménagement de la jonction de Vernier y relatif (mesure SUPRA 80-06). C'est notamment pourquoi la passerelle est longue afin de franchir l'autoroute et les bretelles d'accès d'un seul tenant. Elle assurera la connexion des aménagements cyclables projetés sur la route de Vernier de part et d'autre, contribuant ainsi au maillage du réseau cyclable dans ce secteur très contraint par les infrastructures routières existantes. L'impact foncier et l'impact environnemental constituent des enjeux importants pour le projet. Ces paramètres sont pris en compte dans le cadre de l'évaluation des variantes.

À l'état actuel des études, la mesure concerne une surface aménagée de 2'760 m^2, dont 400 m^2 de surfaces nouvellement artificialisées. L'implantation du projet est majoritairement sur des terrains publics, et la faible part sur domaine privé intègre des réserves pour cession futur au domaine public, le foncier ne devrait donc pas être un élément bloquant pour le projet.

33-41	**Réalisation d'une passerelle pour les modes doux à la Savonnerie au-dessus de l'autoroute A1 à Vernier**	**Coût: 13.8 MF**
		Priorité: B5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

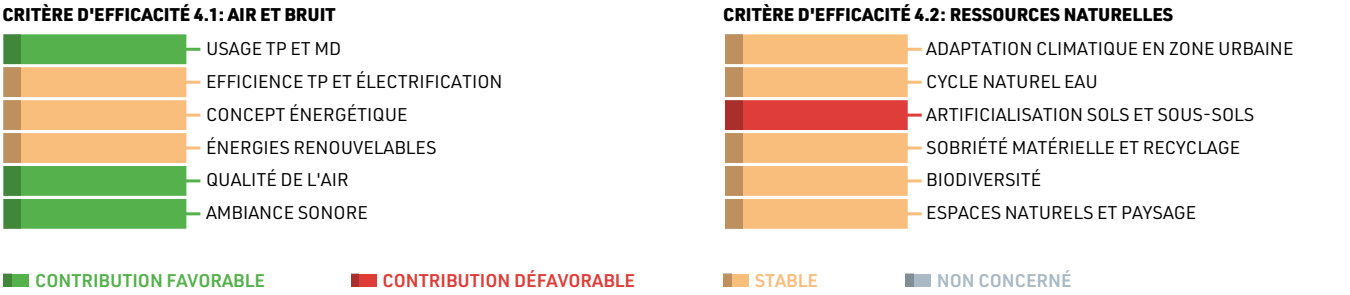
- **Environnement-paysage EP06** par l'amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore induite par le report modal en faveur des modes doux.
- **Urbanisation U09** par l'amélioration de la connexion des quartiers et secteurs d'emplois existants et futurs situés de part et d'autre de l'autoroute A1 en atténuant l'effet de coupure de cette dernière.
- **Mobilité M04, M09, M10** par la création d'un franchissement dédié aux modes actifs qui contribue au maillage du réseau cyclable d'agglomération, favorise la mobilité piétonne et améliore la sécurité du trafic notamment par le traitement d'une zone d'accumulation d'accidents.

Même si la demi-jonction Vernier-Canada et le barreau de Montfleury (à l'horizon 2031) vont induire une baisse des charges de trafic sur la route de Vernier, cet axe restera une pénétrante importante du réseau cantonal. Selon les projections, cet axe accueillera près de 6'000 vélos par jour à l'horizon 2050. Il est donc indispensable de prévoir un aménagement sécurisé et confortable, séparé du trafic routier, afin de franchir la coupure majeure qu'est l'autoroute pour connecter les pistes cyclables et les trottoirs qui seront créés ou améliorés d'une part sur la route de Vernier (dans le cadre du BHNS Genève Vernier Zimeysaver – mesure 33-13b A3) et d'autre part sur la route du Nant d'Avril (dans le cadre de la mesure C5 33-36). De plus, la passerelle facilitera la réalisation, dans un second temps, d'un axe fort vélo entre Genève et Satigny (C5 33-46).

La nouvelle passerelle permettra d'assurer une connexion cyclable efficace entre la Zimeysaver (20'000 emplois en 2030 au total, soit le double par rapport à l'actuel), la zone d'activités Pré-Bois/Genève Aéroport (5'500 emplois supplémentaires en 2030) et le centre de Vernier (environ 7'500 habitants actuels), avec les développements prévus par le grand projet Châtelaine (4'500 logements et 2'500 habitants supplémentaires en 2030), le centre-ville de Genève et au-delà. En outre, les infrastructures existantes ou en cours de réalisation, comme la passerelle des Tattes ou la passerelle de l'Etang ne sont pas adaptées pour accueillir de tels flux de cyclistes, car leur conception (géométrie, largeur utile, mixité piétons-vélos, tracé indirect) ne le permet pas. En effet, la passerelle de la Savonnerie va compléter le réseau avec un trajet structurant et direct, qui permettra de soulager les ouvrages précités dont la vocation est plutôt le trafic d'accessibilité ou de loisirs. Ainsi elle favorisera un report modal vers les modes doux en les sécurisant et en offrant un cadre plus confortable et agréable.

La mesure contribuera au traitement d'une zone d'accumulation d'accidents importante située sur la route de Vernier au niveau de l'entrée sur la bretelle autoroutière depuis Vernier en direction de la France.

La réduction du TIM et le transfert modal vers les MD améliorera la qualité de l'air et l'ambiance sonore pour les usagers MD mais également pour les riverains de la route de Vernier. Le projet s'inscrit dans un contexte très sensible, entre des secteurs en développement, l'élargissement autoroutier et des valeurs naturelles à préserver (notamment les vipères). Il s'agira de réduire les impacts notamment liés à la construction des piliers et des rampe d'accès de la passerelle, et si possible de proposer des améliorations en termes de biodiversité tout en soignant l'intégration paysagère.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Vernier – Meyrin – Saint-Genis
UD2-09 ZIMEYSAVER
SUPRA 80-06 Mise à 2x3 voies de l'autoroute A1 – section Meyrin/Vernier - Bernex
A3 33-13b Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier, partie b «Route de Vernier, av. de Châtelaine, rue de Lyon»
B4 33-29 (en cours de réalisation hors PA) Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route du Nant d'avril Ouest
C5 33-36 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route du Nant d'Avril Est entre la route de Satigny et la jonction autoroutière de Vernier
C5 33-46 Aménagement d'un axe fort vélo entre Jonction et Satigny

33-41	**Réalisation d'une passerelle pour les modes doux à la Savonnerie au-dessus de l'autoroute A1 à Vernier**	**Coût : 13.8 MF**
		Priorité : B5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude sommaire	**01.2026 / 06.2026**
Étude préliminaire	07.2026 / 06.2027
Étude d'avant-projet	07.2027 / 12.2029
Étude de projet	01.2030 / 12.2031
Autorisation / permis de construire	01.2032 / 12.2032
Début des travaux	01.2033
Mise en service	01.2035

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Etude d'opportunité dans le cadre des études du BHNS Genève-Vernier-Zimeysaver avec chiffrage (juillet 2021) et note technique sur les impacts environnementaux et l'approfondissement nécessaire (septembre 2021)

COÛT

Estimation du coût global	13.8 MF HT
Estimation du coût imputable	13.8 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100% Canton de Genève

34-13 Aménagement d'un axe TP en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines – Bernex



Priorité
B5

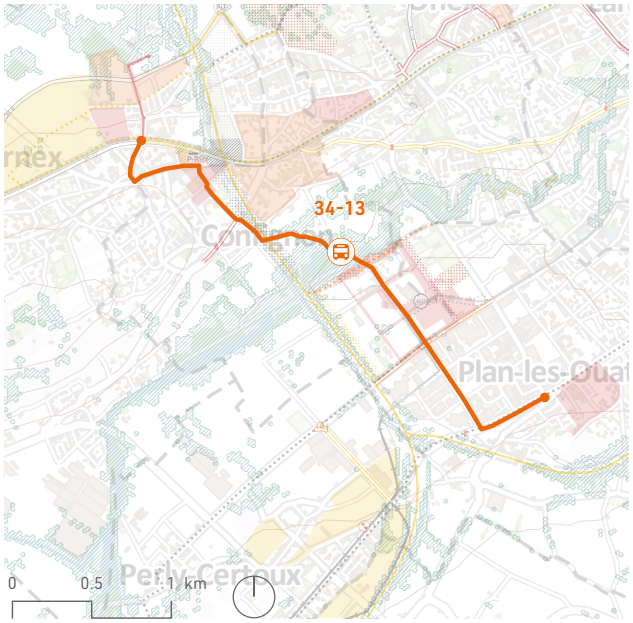
Historique
6621.4.069 (B4)

Coût : 12.8 MF
Avec demande de cofinancement

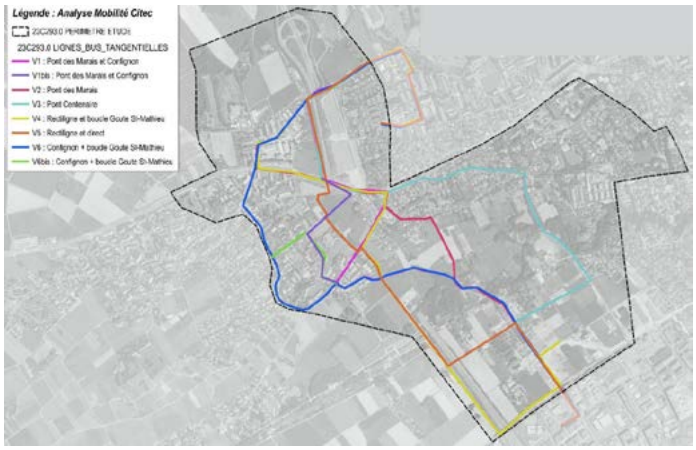
CATÉGORIE
Bus / Infrastructures des TP

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Commune de Confignon
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Canton de Genève (OCT), Commune de Bernex

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Variantes de tracé à l'étude

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La réalisation de cette mesure a pour objectif de créer une liaison TP par la future ligne TPG 25 inscrite au Plan d'actions genevois des transports collectifs (PATC) entre les développements urbains de Bernex et des Cherpines avec un lien direct vers la gare Léman Express de Lancy-Bachet. Cette liaison directe est absente à ce jour, impliquant un usage accru du TIM pour ces trajets tangentiels.

Dans le PA4, cette mesure présentait un tracé figé, empruntant le pont des Marais. Aujourd'hui, le tracé est requestionné eu égard aux enjeux de développement des quartiers (Cherpines, Bernex, Vuillonnex), aux enjeux politiques, aux enjeux de mobilité et aux enjeux environnementaux. Des projets connexes s'ajoutent aussi aux variantes de tracés possibles de cette nouvelle tangentielle bus (renouvellement du pont des Marais, étude du réseau viaire Bernex-Onex-Confignon-Plan-les-Ouates - BOCPLO).

La mesure prévoit également des aménagements pour les modes doux, en complément des transports publics, et une attention particulière aux enjeux environnementaux notamment pour le franchissement du coteau et de la plaine de l'Aire entre Confignon et Plan-les-Ouates.

Inscrite au Plan directeur cantonal genevois (état de coordination actuel : «en cours»), la variante de tracé présentant le plus d'impact concernerait l'aménagement d'une surface de 19'000 m², dont 6'165 m² de sols nouvellement artificialisés touchant 2'800 m² de SDA. Dans cette variante le foncier serait à 55% en mains publiques, et 45% en emprises sur propriété privé dont une majorité serait obtenue dans le cadre des développements des quartiers desservis.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP03, EP06** par la prise en compte des enjeux de reconnexion des espaces naturels et d'amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore induite par le report modal.

34-13	**Aménagement d'un axe TP en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines – Bernex**	**Coût : 12.8 MF**
		Priorité : B5

– **Urbanisation U03, U09** par l'accompagnement multimodal au développement et à la densification de quartiers et l'amélioration des espaces publics des quartiers desservis par la future ligne de bus tangentielle.
– **Mobilité M03, M07, M09, M10** par le développement d'une nouvelle desserte TP tangentielle et le réaménagement apaisant le TIM au profit des TP et MD et d'une meilleure cohabitation favorable à la sécurité du trafic.

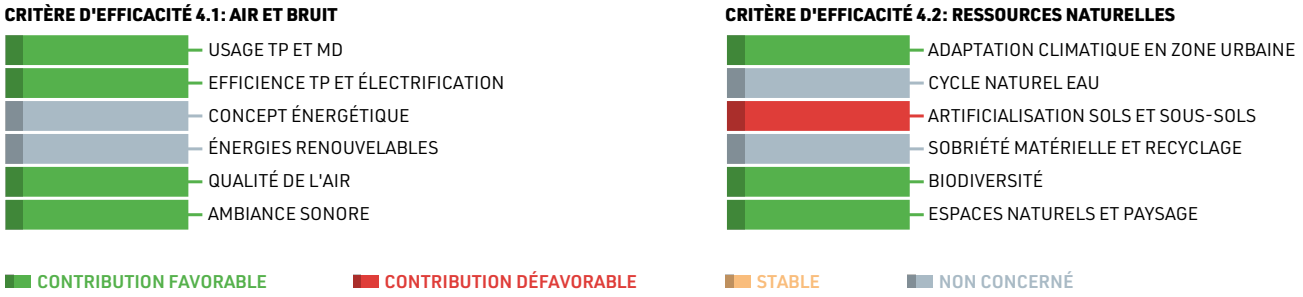
La création d'un aménagement TP en site propre et d'un itinéraire MD avec traitement paysager sur le tronçon Cherpines-Bernex permet de répondre aux besoins de déplacements sur les liaisons tangentielles tout en offrant de nouvelles connexions efficaces et sécurisées à un secteur en fort développement. La nouvelle ligne tangentielle TPG n°25 offrira une fréquence à 7.5 min aux heures de pointe et de 10 min le reste du temps. Elle sera exploitée avec des bus électriques.

L'important développement urbain prévu autour du quartier des Cherpines et de Bernex impliquera une forte augmentation de la demande de déplacements. La mesure favorisera le report modal en faveur des TP / MD sur cette liaison tangentielle qui permettra d'interconnecter les différentes centralités de logements, d'activités, d'équipements et de services. Cette mesure conforte les concepts multimodaux qui ont été développés dans le cadre de ces projets de développements urbains connexes (Cherpines, Bernex, Vuillonnex), ceux-là même qui ont mis en exergue le besoin de cette ligne comme axe fort de desserte tangentielle.

La mesure permet également un renforcement de l'intermodalité grâce au rabattement offert par la nouvelle ligne TPG 25 sur le réseau TP structurant, qu'il s'agisse des deux axes de tramways (Bernex et St-Julien-en-Genevois) ou du réseau Léman Express à Lancy-Bachet. La connexion de cette future ligne avec les interfaces multimodales de Lancy-Bachet, renforce ainsi son potentiel et participe ainsi à une efficacité accrue du réseau TP.

La mesure permettra d'accroitre la sécurité du trafic bus et MD car il s'agira principalement d'une liaison en site propre. Le nombre de voiture sur les axes TIM actuels sera réduit.

La mesure aura un impact en termes de SDA mais permettra de réduire la pollution atmosphérique et le bruit par le report modal induit. L'infrastructure écologique de l'axe sera renforcée, notamment par l'intégration paysagère de haute qualité le long de la césure verte, assurant la préservation et la mise en valeur des espaces naturels.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opérations stratégiques Cherpines et Bernex - Lancy - Onex
UD 4-04 Cherpines
UD 4-13 Bernex
A5 34-33 Aménagements pour la desserte MD et TC de la nouvelle zone industrielle des Rouettes
B5 35-28 Réaménagement de la route de Base (à l'endroit des Cherpines) et du carrefour avec le chemin des Mattines
B5 Paquet MD 35-37 Aménagements MD le long de l'Aire aux Cherpines
Be5 EP4-25 Aménagements paysagers des abords de l'Aire (Jardins de l'Aire) aux Cherpines
C5 34-15 Réalisation de l'interface multimodale de la Croisée de Bernex

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	**06.2025 / 06.2026**
Étude d'avant-projet	09.2026 / 09.2027
Étude de projet	03.2028 / 03.2029
Autorisation / permis de construire	03.2029 / 09.2030
Début des travaux	01.2032
Mise en service	12.2033

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

PLQ Cherpines, octobre 2024, version pour enquête publique
Etude de la ligne 90 (minibus) préfigurant la tangentielle 25, décembre 2024
Étude du réseau viaire – BOCPLO – résultat prévu pour l'automne 2025

COÛT

Estimation du coût global	12.8 MF HT
Estimation du coût imputable	12.8 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

Répartition à préciser suite aux études à venir

35-28

Réaménagement de la route de Base (à l'endroit des Cherpines) et du carrefour avec le chemin des Mattines



Priorité
B5

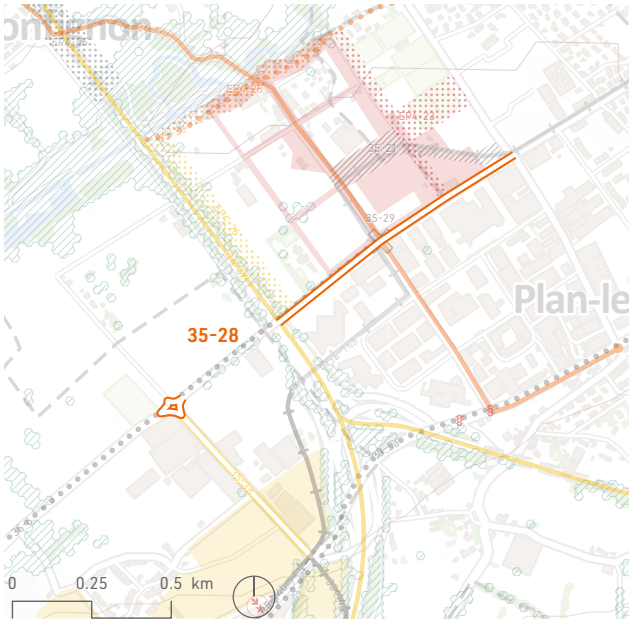
Historique
C4

Coût : 9.8 MF
Avec demande de cofinancement

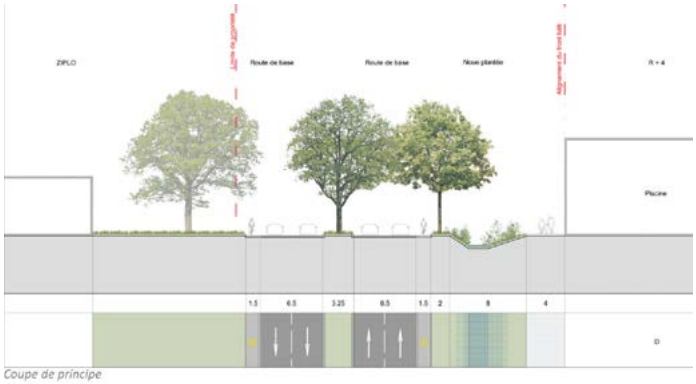
CATÉGORIE
Valorisation / Sécurité de l'espace routier

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Commune de Plan-les-Ouates
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Commune de Confignon, Canton de Genève (OCT)

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Coupe de principe

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Le développement du quartier des Cherpines, ainsi que la densification de la zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO), nécessitent l'élargissement de la route de Base, celle-ci distribuant l'ensemble des pièces urbaines. Par rapport au PA4, la présente mesure se recentre au droit des Cherpines. La continuité de l'axe côté Perly (chemin de Mattines) se réalisera dans un horizon plus lointain (mesure C5 35-38), à l'exception du carrefour entre route de Base et chemin des Mattines qui est maintenu dans la présente mesure du fait de son intérêt stratégique en termes de gestion/rétention des flux TIM en accès au secteur Cherpines/ZIPLO.

La présente mesure concerne donc le réaménagement multimodal de tronçons de la route de Base non-traités par le tramway (6621.2.040 / 35-14a – mesure A2 réalisée), soit deux sous-secteurs entre le Pont-de-Base et la route de la Galaise d'une part, et la route de la Galaise et le chemin du Pont-du-Centenaire d'autre part, auxquels s'ajoutent les axes entrants et sortants existants, planifiés ou potentiels (env. 16'000 m^2 pour 8.3 MF), ainsi que le réaménagement du carrefour route de Base – chemin des Mattines (env. 2'000 m^2 pour 1.5 MF).

Pour la route de Base, l'aménagement en section prévoit un passage à 2 voies de circulation dans chaque sens, au lieu d'1 voie actuellement, afin de permettre les capacités aux multiples carrefours à feux avec voies de présélections. La configuration sera encore affinée suite aux études en cours (étude du réseau viaire – Bernex-Onex-Confignon-Plan-les-Ouates BOCPLO – 2024-2026), compte tenu d'une ré estimation des charges de trafic attendue (TIM+TP+MD) et des gabarits routiers minimum. Cet axe comprendra des aménagements paysagers, avec séparations des flux MD intégrant notamment une pénétrante vélos desservant par capillarité le futur quartier des Cherpines (itinéraire du réseau de maillage du plan vélo d'agglomération).

Le foncier de la mesure est à 85% en main publique, et des cessions sont prévues par la planification des Cherpines pour les emprises sur terrains privés. La route de Base relèvera donc principalement du domaine public de la commune de Plan-Les-Ouates et un peu du domaine public de la commune de Confignon, alors que le carrefour route de Base – chemin des Mattines est en domaine public cantonal. Le risque foncier est donc maîtrisé.

35-28	**Réaménagement de la route de Base (à l'endroit des Cherpines) et du carrefour avec le chemin des Mattines**	**Coût : 9.8 MF**
		Priorité : B5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

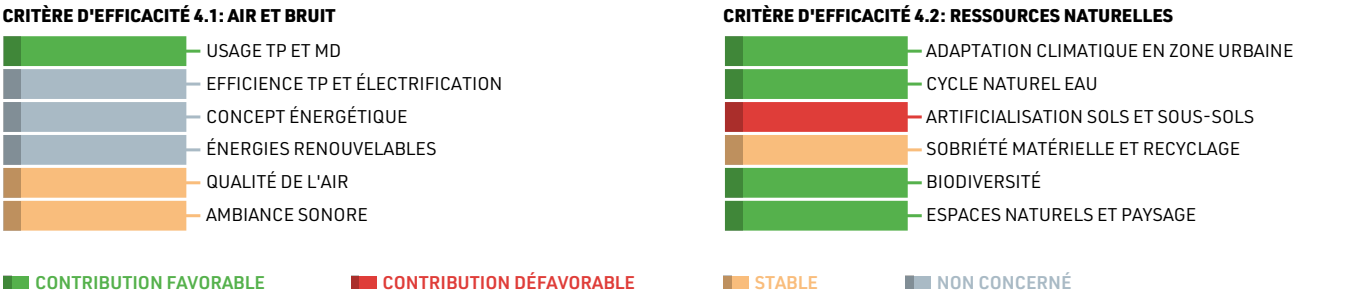
Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06** par le réaménagement de la route de Base en boulevard urbain intégrant une forte composante paysagère et environnementale.
- **Urbanisation U03, U06, U09** par l'accompagnement de l'accueil d'habitants et d'emplois dans le secteur stratégique des Cherpines et de la densification des activités économiques de la ZIPLO.
- **Mobilité M04, M07, M09, M10** par l'amélioration de l'accessibilité multimodale au futur quartier des Cherpines et à la ZIPLO, la séparation des modes favorisant les modes doux et garantissant la sécurité du trafic.

La route de Base accueille déjà une grande partie du TIM notamment généré par la ZIPLO. À terme, cette voirie accueillera l'ensemble du trafic du secteur des Cherpines (3'800 logements et 1'500 emplois), y compris le quartier du Rolliet (1'000 logements), ainsi que la densification progressive constatée sur la ZIPLO (13'000 emplois actuel + 2'000-3'000 emplois supplémentaires d'ici 2035). La mesure fait partie du concept d'accessibilité multimodale au futur quartier des Cherpines qui prévoit également des mesures spécifiques pour les TP, les MD et les services de mobilité. La mise en service du tramway jusqu'à ZIPLO en décembre 2023 a marqué une première étape importante dans la mise en œuvre de ce concept.

L'opportunité offerte de réaménager cet axe en amont de l'arrivée des habitants et employés aux Cherpines est de s'assurer de l'accessibilité générale au site, tout en y garantissant un niveau d'ambition élevé en matière d'insertion paysagère. Le concept retenu s'appuie sur une limitation de l'augmentation des flux engendrées par la réalisation des Cherpines, au travers de nombreuses mesures dans la conception du quartier. Toutefois, les charges de trafic attendues sur la route de Base impliqueront vraisemblablement une augmentation du nombre de voies de circulation afin de gérer efficacement les carrefours d'accès. S'agissant des MD, l'objectif principal est d'offrir des aménagements en site propre sur la route de Base pour l'attractivité et la sécurité des cheminements piétons et cyclables. Il s'agit aussi d'assurer des franchissements MD tout au long de l'axe afin de relier le futur quartier des Cherpines à la ZIPLO et au centre historique de Plan-les-Ouates. Ainsi la mesure contribuera au transfert modal en faveur des TP et des MD pour les Cherpines.

En termes d'environnement, bien que la mesure puisse initialement détériorer la qualité de l'air et l'environnement sonore du fait d'une concentration du trafic d'accès TIM, des mesures de protection sont envisagées, telles que des dispositifs phono-absorbants et des régulations de vitesse. Le projet intègre également des noues paysagères pour la gestion des eaux en surface et une meilleure adaptation au changement climatique, tout en améliorant la biodiversité. La canopée et la pleine terre seront préservées, voire augmentées, malgré certains abattages liés à l'élargissement des voiries et au remodelage topographique. Un concept de gestion des matériaux excavés est prévu. Tout cela contribuera à transformer la route de Base en un boulevard urbain paysager. Enfin, sur les impacts en termes de SDA, c'est respectivement la modification de zone (en force) et la prochaine adoption du plan localisé de quartier des Cherpines qui légaliseront le projet en la matière.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Cherpines
UD 4-04 Cherpines
Ae2 35-21 Connexion MD Plan-les-Ouates – quartier des Cherpines et réalisation de la place des Cherpines
PA4 Hors FI 35-29 Accessibilité du quartier des Cherpines : aménagement du carrefour d'accès à la zone industrielle (route de Base)
B5 34-13 Aménagement d'un axe TC en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines- Bernex
C5 EP4-26 Aménagement d'une transition paysagère en bordure de l'autoroute aux Cherpines
C5 35-38 Accessibilité du quartier des Cherpines : réaménagement du ch. des Mattines

35-28	**Réaménagement de la route de Base (à l'endroit des Cherpines) et du carrefour avec le chemin des Mattines**	**Coût : 9.8 MF**
		Priorité : B5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	**03.2026 / 03.2027**
Étude d'avant-projet	06.2027 / 09.2028
Étude de projet	12.2028 / 03.2030
Autorisation / permis de construire	06.2030 / 06.2032
Début des travaux	01.2033
Mise en service	09.2034

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Plan-Guide des Cherpines, octobre 2022,
PLQ Cherpines, octobre 2024, version pour enquête publique
Étude du réseau viaire – BOCPLO – 2024-2026

COÛT

Estimation du coût global	9.8 MF HT
Estimation du coût imputable	9.8 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

Répartition à préciser suite aux études à venir

36-1-27

Requalification de la rue de Genève entre le chemin de la Fontaine et la douane de Moillesulaz



Priorité
B5

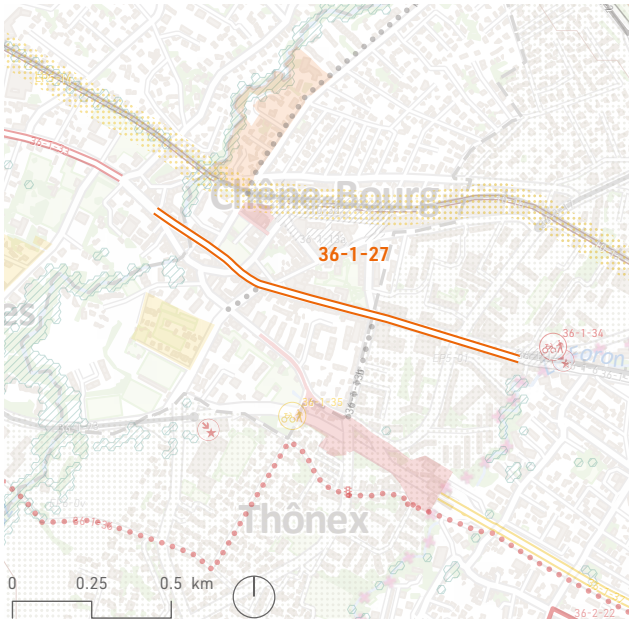
Historique
6621.4.068 (B4)

Coût : 18.0 MF
Avec demande de cofinancement

CATÉGORIE
Valorisation / Sécurité de l'espace routier

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
-

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Au cours des dernières années, l'axe Annemasse Genève a été profondément modifié avec la réalisation de la voie verte d'agglomération, la mise en service du Léman Express, la requalification de la plateforme douanière de Moillesulaz et le prolongement du tram vers Annemasse qui a occasionné une requalification urbaine de la partie française de la rue de Genève.

La section suisse de la rue de Genève concernée par la présente mesure traverse un tissu urbain dense et mixte sur un linéaire de 1'200 mètres. Elle est le support de deux lignes de tramway à forte fréquence (un tram toute les 4 minutes) et d'un trafic important (>10'000 véhicules/jour au niveau de l'avenue Tronchet). Son aménagement actuel très minéral laisse peu de place à la mobilité douce et aux aménagements paysagers.

Portant sur une surface d'env. 25'000 m², entièrement sur domaine public, la mesure de requalification de la rue de Genève inscrite au Plan directeur cantonal genevois (état de coordination actuel : «information préalable») doit permettre :

- De sécuriser le site tram, en maintenant la vitesse commerciale et la régularité du tram ;
- D'améliorer la perméabilité de l'axe pour les modes doux avec des traversées plus nombreuses et placées sur les lignes de désirs des déplacements ;
- D'améliorer le confort climatique (végétalisation, gestion et valorisation des eaux pluviales, choix des matériaux et des revêtements) ;
- D'améliorer la mixité des usages de cet espace mobilité, détente, qualité de séjour dans l'espace public, accès aux commerces et services, sécurité, …) ;
- D'affirmer le caractère urbain de l'axe dans le prolongement de la plateforme douanière et de la requalification urbaine menée à Annemasse dans le cadre des étapes de prolongement transfrontalier du tram, au cœur d'une zone de fort développement urbain.

Faisant suite à une étude sommaire réalisée en 2018, une étude préliminaire lancée en 2021 a permis de définir les principes d'aménagement sur un premier périmètre, avec un complément d'étude en cours de complément pour couvrir l'entier du périmètre afin d'assurer une cohérence d'ensemble, dans une vision coordonnée avec le réaménagement de la route de Chêne

36-1-27	Requalification de la rue de Genève entre le chemin de la Fontaine et la douane de Moillesulaz	Coût : 18.0 MF
		Priorité : B5

(A5 36-1-17) qui prolonge cet axe en direction du centre-ville de Genève avec des étapes de travaux soutenables pour les usagers sur cet axe multimodal structurant. C'est pourquoi la présente mesure issue de l'horizon B du PA4, reste en horizon B5, alors que la route de Chêne se réalisera en premier dans l'horizon A5.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

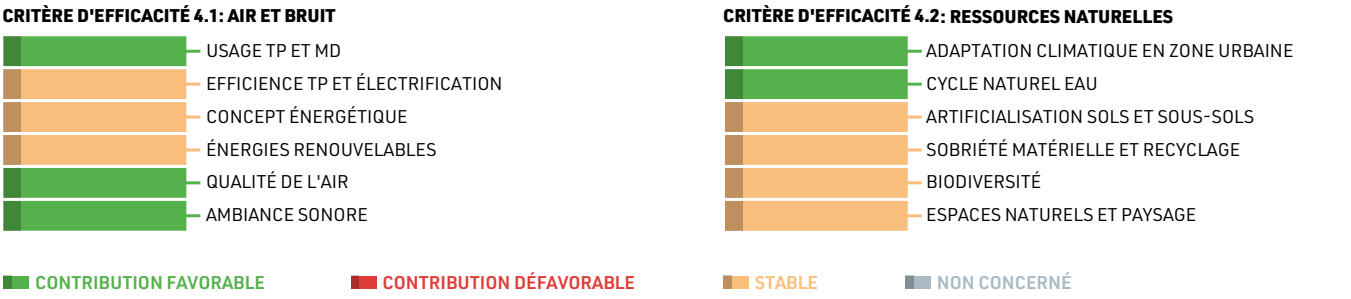
- **Environnement-paysage EP06** par la diminution des nuisances en milieu urbain et la végétalisation de la plateforme du tram permettant de lutter contre les îlots de chaleurs.
- **Urbanisation U09** par l'amélioration de la perméabilité piétonne réduisant l'effet de coupure de la rue de Genève.
- **Mobilité M04, M07, M08, M09, M10** par l'amélioration multimodale favorisant le report modal vers les modes doux et le tramway, et l'amélioration de la sécurité du trafic en réduisant les conflits entre modes et par le traitement de deux zones d'accumulation d'accidents.

Cette mesure est située en zone 2 LMCE qui prévoit de donner la priorité, en matière de gestion du trafic, à la mobilité douce et aux transports publics. Sur cette base, les gabarits actuels peuvent être retravaillés afin de donner à la rue de Genève un caractère moins routier offrant une meilleure prise en compte des modes doux (aménagements cyclables, perméabilités piétonnes) tout en garantissant le maintien de la vitesse commerciale du tram et des lignes de bus qui l'empruntent au bénéfice des 23'600 voyageurs/jour (moyenne d'un jour de semaine 2020). En passant sous la barre des 10'000 véhicules/jour, la modération du TIM proposée par la mesure permettra d'améliorer la qualité de vie d'environ 2'700 habitants existants.

Le secteur des Trois Chêne s'affirme comme une centralité du cœur d'agglomération. Le développement urbain est soutenu avec la réalisation de nombreux densifications urbaines de part et d'autre de la rue de Genève (PLQ Jacquier, Clair-Val, Caran d'Ache pour un total d'environ 2'000 habitants et 240 emplois supplémentaires) et le développement d'une nouvelle centralité autour de la gare Léman Express de Chêne-Bourg, située à proximité, avec la construction de nombreux logements, de bureaux et de commerces. Ces développements rendent nécessaire la fluidification des franchissements de cet axe qui sont aujourd'hui peu aisés pour les modes doux.

La mesure contribuera à traiter deux zones d'accumulation d'accidents sur la rue de Genève, l'une proche du débouché du chemin de la Fontaine, et l'autre au niveau du carrefour avec l'avenue de Bel-Air.

La mesure inclut également le verdissement de la plateforme du tram, contribuant à l'embellissement et à la réduction des îlots de chaleur urbains. Par ailleurs, un travail spécifique sera effectué sur le traitement des eaux de pluie, afin de favoriser leur infiltration et limiter les risques de ruissellement, contribuant ainsi à une gestion durable de l'eau.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Rue de Genève
UD5-02 Chêne-Bourg - Chêne-Bougeries
A2 36-1-13b Maillage mobilité douce et aménagements paysagers dans la centralité des Trois Chêne
A2 36-1-12 Réaménagement de la place de Moillesulaz en lien avec le prolongement du tram Moillesulaz – centre d'Annemasse
A5 36-1-17 Réaménagement de la route de Chêne entre le chemin de Grange-Canal et le chemin de la Montagne
A5 Paquet MD 36-1-34 Création d'une vélostation de 150 places à la douane de Moillesulaz à Thônex

36-1-27	**Requalification de la rue de Genève entre le chemin de la Fontaine et la douane de Moillesulaz**	**Coût : 18.0 MF**
		Priorité : B5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	**09.2024 / 12.2025**
Étude d'avant-projet	12.2025 / 01.2028
Étude de projet	01.2028 / 06.2029
Autorisation / permis de construire	06.2029 / 12.2031
Début des travaux	01.2032
Mise en service	01.2033

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Étude sommaire, 2018

COÛT

Estimation du coût global	18.0 MF HT
Estimation du coût imputable	18.0 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100% Canton de Genève

36-2-24 Renforcement de l'axe cyclable entre la ViaRhôna et la voie verte le long de la Géline par l'aménagement d'une perméabilité cyclable sous les voies ferrées



Priorité
B5

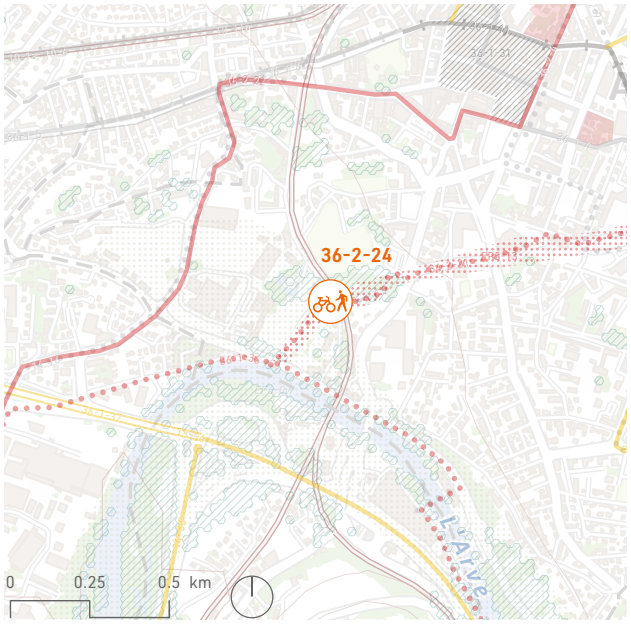
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 7.0 MF
Avec demande de cofinancement

CATÉGORIE
Mobilité douce

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Annemasse Agglo
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
SNCF Réseau et SM3A

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

L'aménagement de l'axe cyclable de la Géline, situé sur la commune d'Annemasse, est stratégique puisqu'il permet de relier la voie verte du Grand Genève (6621.2.002 / 10-11) au rond-point du Livron et la ViaRhôna. Cependant, cette zone est aujourd'hui dépourvue d'infrastructures cyclables adéquates et ne permet pas aux usagers de relier les deux grands itinéraires cyclables de manière sécurisée.

Le projet d'ensemble (A5 36-2-21 et B5 36-2-24) vise à créer un axe cyclable dédié et sûrs pour les usagers cycles, qui reliera la voie verte d'agglomération à la ViaRhôna et qui longera la renaturation de la Géline (6621.4.178 / EP5-12 et EP5-13), tout en traversant la ZAC Château Rouge (UD5-17). La première section du projet présenté en horizon A5 se focalisera sur l'aménagement de l'itinéraire cyclable en décroché de la voie verte d'agglomération sur le territoire d'Annemasse Agglo et dans la ZAC Château Rouge. La deuxième section en horizon B5, objet de la présente mesure, doit poursuivre l'aménagement de l'itinéraire pour un passage sous les voies ferrées. Cette décomposition du projet en deux sections s'explique par des difficultés rencontrées lors des études pour le passage sous les voies ferrés, nécessitant encore des approfondissements.

L'étude d'opportunité / sommaire est actuellement menée par l'Agence Écomobilité pour le compte d'Annemasse Agglo. Les principales contraintes techniques, notamment le passage sous les voies ferrées, ont été identifiées. Les analyses environnementales et les contraintes de temps seront également prises en compte pour choisir la meilleure approche.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP04 et EP07** la mesure contribue à atténuer les nuisances sonores et atmosphérique par une plus grande place donnée aux cycles dans un environnement aujourd'hui essentiellement routier, en combinaison avec la renaturation de la Géline.

36-2-24	**Renforcement de l'axe cyclable entre la ViaRhona et la voie verte le long de la Géline par l'aménagement d'une perméabilité cyclable sous les voies ferrées**	**Coût : 7.0 MF**
		Priorité : B5

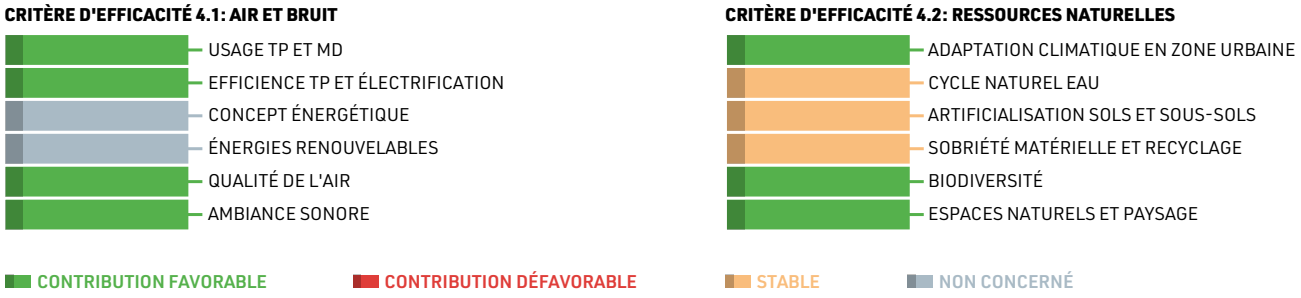
– **Urbanisation U01, U02, U08 et U09** en requalifiant un espace aujourd'hui déjà urbanisé, sans artificialisation supplémentaire, en contribuant au report modal et à la ville des courtes distances, en accompagnant de façon vertueuse une densification en centre-ville et en créant des espaces de respiration en ville, en combinaison avec la renaturation de la Géline.
– **Mobilité M04, M07 et M09** en renforçant le réseau cyclable d'agglomération et en rabattant sur un axe cyclable transfrontalier structurant, en requalifiant un espace essentiellement routier et en favorisant les mobilités actives.

La création de cet axe cyclable facilitera les déplacements entre la voie verte du Grand Genève et la ViaRhôna, offrant ainsi une alternative efficace à la voiture individuelle. En favorisant la traversée de la ville et de la voie ferrée par un mode de transport actif, comme le vélo, ce projet encouragera un report modal significatif. Actuellement, la part modale du vélo dans Annemasse Agglo est estimée à environ 2%. Avec l'amélioration des infrastructures cyclables, cette part doit augmenter de 6 points. Cela réduira l'usage de la voiture individuelle grâce à l'ajout de possibilités dans le chaînage des déplacements du quotidien.

Ce projet traverse la ZAC Château Rouge, un futur écoquartier dont la livraison est prévue pour 2030. En intégrant un axe cyclable structurant dans cette zone, le projet encourage une urbanisation dense et bien planifiée, limitant ainsi le mitage du territoire. Par ailleurs, la requalification de l'espace urbain de façade à façade, pourrait être mise à l'étude par la ville d'Annemasse. Cela permettra de transformer des zones autrefois prédestinées à la circulation automobile (boulevard urbain) en espaces dédiés aux mobilités actives, contribuant ainsi à un développement urbain plus durable et cohérent.

La réalisation de cet axe cyclable va considérablement améliorer la sécurité des cyclistes. Le projet sera composé de 1'322 m de voie verte, de 290 m de piste cyclable bidirectionnelle et de 131 m de piste cyclable monodirectionnel.

Le projet de renaturation de la Géline, associé à l'axe cyclable, a des impacts environnementaux positifs significatifs et améliorera la biodiversité locale.



EFFETS SUR SUISSE

La création de cet axe cyclable facilitera les déplacements entre la voie verte du Grand Genève et la ViaRhôna, offrant ainsi une alternative rapide et efficace à la voiture individuelle. En favorisant la traversée de la ville et de la voie ferrée par un mode de transport actif, comme le vélo, ce projet encouragera un report modal significatif.

La proximité immédiate de la mesure avec le projet de la ZAC Château Rouge (UD5-17) et son rabattement sur la voie verte d'agglomération encouragera les futurs habitants de la ZAC à utiliser les modes actifs pour leur déplacements quotidiens, notamment en direction du canton de Genève. Ce projet de liaison cyclable s'intègre ainsi dans la politique de la ville des proximités et des courtes distances, en transformant des espaces précédemment dédiés aux TIM en axes de circulations dédiés aux modes actifs.

La poursuite de la renaturation de la Géline sur la commune d'Annemasse permettra en outre de réintroduire de la biodiversité dans un espace hyper-urbain, d'accroitre sa valeur environnementale et d'atténuer les ilots de chaleur urbains.

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Agglomération d'Annemasse
UD5-17 Ecoquartier Château Rouge (Annemasse)
EP5-13 Renaturation du cours d'eau de la Géline à Annemasse
A2 10-11 Voie verte d'agglomération : aménagements MD entre Genève et Annemasse (phase 2 – tronçon France)
A5 Paquet MD 36-2-21 Connexion cyclable entre la ViaRhôna (secteur Brouaz) et la voie verte d'agglomération (rond-point du Livron) le long de la Géline

36-2-24	**Renforcement de l'axe cyclable entre la ViaRhona et la voie verte le long de la Géline par l'aménagement d'une perméabilité cyclable sous les voies ferrées**	**Coût : 7.0 MF**
		Priorité : B5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	01.2024 / 08.2024
Étude d'avant-projet	**01.2027 / 09.2028**
Étude de projet	10.2028 / 12.2029
Autorisation / permis de construire	01.2030 / 12.2030
Début des travaux	01.2032
Mise en service	12.2033

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Fiches segments Ecomobilité, août 2024
Étude d'opportunité, septembre 2024

COÛT

Estimation du coût global	7.0 MF HT
Estimation du coût imputable	7.0 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100% Annemasse Agglo

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

4.4 PAQUETS DE MESURES POUVANT BÉNÉFICIER DE CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES FORFAITAIRES HORIZONS A ET B



Piste cyclable sur la route Suisse RC1 entre Coppet et Nyon

© Verissimo

50-5 Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires - Mobilité douce



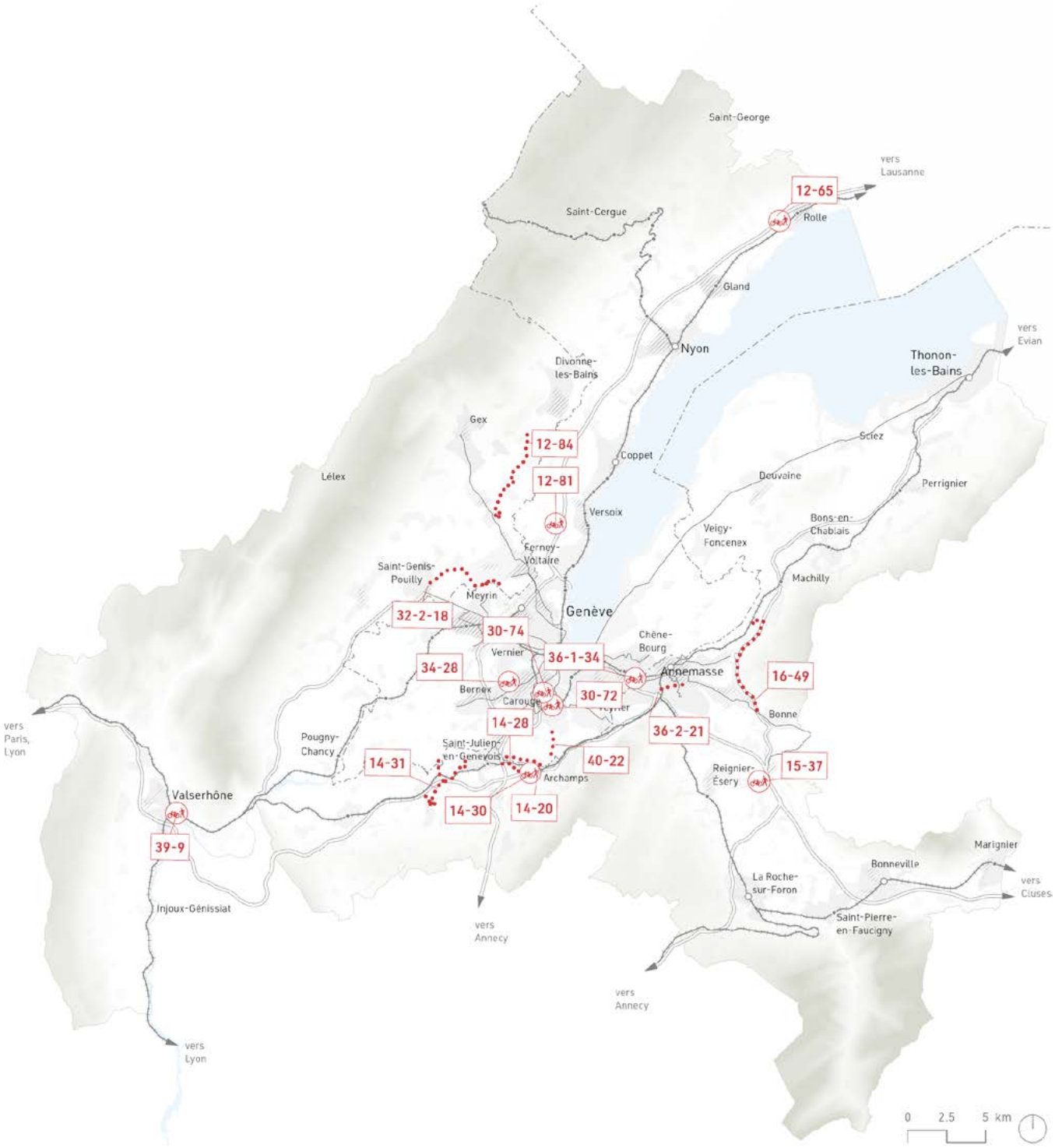
Priorité
A5

Historique
Nouveau paquet de mesures

Coût : 52.5 MF
Avec demande de cofinancement

CATÉGORIE
Mobilité douce

PILOTES
Selon liste des mesures partielles ci-dessous



50-5	**Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires - Mobilité douce**	**Coût : 52.5 MF**
		Priorité : A5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06** par la végétalisation des espaces publics et la réduction des nuisances induite par le report modal en faveur des MD.
- **Urbanisation U03, U09** par la contribution du réseau cyclable à la structuration de la multipolarité et par l'amélioration de la qualité des espaces publics de long des itinéraires.
- **Mobilité M04, M05, M09, M10** par le maillage du réseau cyclable d'agglomération, l'amélioration des rabattements vers les interfaces multimodales, l'amélioration du confort d'usage pour les vélos et les piétons, et l'amélioration de la sécurité du trafic en séparant mieux les flux.

La majorité des 17 mesures partielles de ce paquet contribuent à la mise en œuvre du réseau cyclable d'agglomération (voie verte, liaison, maillage), alors que d'autres portent sur l'aménagement d'itinéraires plus locaux qui permettent de connecter les secteurs d'habitat, d'emploi et équipements existants ou en développement, ainsi qu'améliorer le rabattement vers les interfaces multimodales. Un renforcement du stationnement pour les vélos est aussi prévu. Le paquet vient en complément des 10 mesures individuelles MD horizon A du PA5. Cette imbrication cohérente des échelles permet de renforcer à la fois la structure globale du réseau cyclable soutenant la multipolarité, mais également le maillage plus local facilitant les modes doux pour tous les usages, à la fois utilitaires et de loisirs.

En termes d'aménagement vélo, la création de sites propres est privilégiée pour offrir une sécurisation forte des usagers doublée d'une amélioration de l'efficacité et du confort d'usage. Selon le contexte, sur les routes à faible trafic notamment, la création de bandes cyclables peut être suffisante pour améliorer la distanciation entre les véhicules motorisés et les cyclistes. Dans les milieux très contraints et urbains denses, l'apaisement des voiries (vitesse de circulation à moins de 30 km/h) permet un partage de la chaussée avec une réduction du différentiel de vitesse entre les cycles et les véhicules motorisés. Dans le cas où des aménagements mixtes piétons-vélos sont réalisés, une attention particulière est mise sur la cohabitation entre les modes.

Les projets piétons du paquet de mesures renforcent la perméabilité des quartiers et le maillage du réseau piétonnier, favorisent la complémentarité des modes de déplacements et accompagnent la programmation urbaine. Tous ces projets contribuent à accroitre la sécurité des usagers et le confort d'usage pour la mobilité douce en adéquation avec les principes de l'accessibilité universelle.

Globalement, le déploiement progressif des aménagements piétons et vélos contribue à la stratégie multimodale de l'agglomération dans le but d'inciter au report modal des TIM vers les MD. Il permet en parallèle d'améliorer la sécurité du trafic objective et subjective pour les MD qui sont les usagers les plus vulnérables, soutenant ainsi en retour l'objectif de report modal.

Les mesures partielles qui composent le paquet peuvent être classées en différentes typologies :

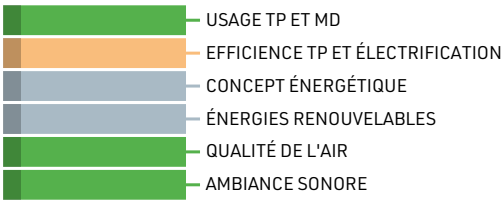
- Rabattement vers les interfaces multimodales et stationnements : Saint-Julien-en-Genevois (ArchParc), Carouge (PAV), Thônex, Valserhône;
- Réalisation de liaisons et maillages MD : Annemasse Agglo, Canton de Genève (Route d'Annecy), Carouge (Batelle), Communauté de communes du Genevois, Conseil départemental de Haute-Savoie, Onex, Pays de Gex Agglo, Rolle, ViaRhôna Sud Léman (Canton de Genève et communes de Soral, Bardonnex, Troinex, Veyrier);
- Ouvrages de franchissement MD : Passerelle sur l'A1 (Rolle), Passerelle sur la Versoix, Passerelle sur la Laire, Passage inférieur sous la RD1206, Passerelle sur l'A40, Passerelle sur l'Arve, Passerelle sur la Valserine.

Au global, le présent paquet de mesures forfaitaires Mobilité douce (horizon A) permet la réalisation de 38.1 km linéaire d'aménagements MD, la création ou l'amélioration de 7 passages pour piétons, la création de 2'682 m² de passerelle ou passage inférieur (rampes comprises) et 1'157 places vélos créées.

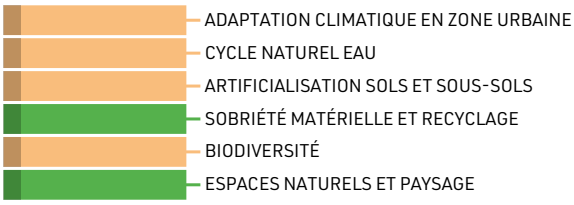
Le paquet encourage le report modal vers les MD contribuant ainsi à la diminution des nuisances sonores et de polluants atmosphériques. La plupart des mesures sont accompagnées de végétalisation, augmentant le taux de canopée et diminuant les ilots de chaleur, de gestion de l'eau plus proche du cycle naturel ou encore d'intégration paysagère optimisée. Enfin, plusieurs mesures envisagent une gestion optimisée des matériaux d'excavation, l'utilisation de matériaux recyclés ou biomatériaux, et quelques mesures intègrent l'enjeu de la trame noire. En termes d'emprises, ce sont 17 hectares qui sont mobilisés, dont 13 hectares pour la seule mesure 32-2-18 du fait d'aménagements en site propre intégral séparé de la chaussée TIM, et dont 2.3 ha de SDA sur la partie suisse.

50-5	Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires - Mobilité douce	Coût: 52.5 MF
		Priorité: A5

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

MESURES PARTIELLES ET COÛTS

N°	Nom	Maître d'ouvrage	Description	Coût (MF HT)
12-65	Création d'une liaison MD sur le chemin de Langollioux à Rolle	Commune de Rolle	Il s'agit d'aménagements piétons et cycles sur le chemin de Langollioux ainsi qu'un élargissement d'une passerelle sur l'autoroute A1 afin d'améliorer la liaison sur env. 500 m entre Rolle et le site d'emplois A-One Center. Le début des travaux est prévu en 2028 pour une mise en service en 2029.	1.7 MF
12-81	Construction d'un passage MD au-dessus de la Versoix sur la route de l'Etraz	Canton de Genève	La mesure prévoit d'élargir le pont existant, ouvrage de 130 m², et de reprendre les accès de part et d'autre afin d'assurer la continuité et la sécurité des aménagements pour piétons et cycles. Le début des travaux est prévu en 2030 pour une mise en service en 2031.	1.7 MF
12-84	Aménagement de l'itinéraire cyclable Maconnex-Divonne	Pays de Gex Agglo	Cette liaison cyclable de 7.3 km entre Ornex, Versonnex, Sauverny, Grilly et Divonne-les-Bains sera à 75 % en site propre et structurera le réseau dans ce secteur frontalier. Un début des travaux anticipé est envisagé en 2027 en lien avec des échéances de subventions de l'Etat français.	4.0 MF
14-20	Aménagements MD pour l'itinéraire de la ViaRhôna Sud Léman à Soral, Bardonnex, Troinex et Veyrier	Canton de Genève et communes concernées	Il s'agit d'aménagements cyclables sur plusieurs tronçons suisses de l'itinéraire transfrontalier Via Rhôna pour un linéaire total de 1'753 m, ainsi que l'amélioration d'une passerelle de 36 m² sur l'Arande. Le début des travaux est prévu en 2028 pour une mise en service en 2029.	4.3 MF
14-28	Création d'une voie verte entre l'interface multimodale de Saint-Julien-en-Genevois et le technopôle Archparc (par Lathoy)	Commune de Saint-Julien-en-Genevois	La mesure prévoit d'aménager une piste cyclable parallèle à la RD1206 sur un linéaire de 2'020 m pour faciliter et sécuriser les trajets à vélo entre la centralité de St-Julien-en-Genevois et le site d'emploi ArchParc. Le début des travaux est prévu en 2028 pour une mise en service en 2029.	3.4 MF

50-5	**Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires - Mobilité douce**	**Coût : 52.5 MF**
		Priorité : A5

14-30	Sécurisation MD entre Archparc (hub multimodal) et Landecy	Communauté de communes du Genevois	La mesure prévoit d'aménager une piste cyclable sur 950 m le long de la RD1206 et de la route de Muraz pour améliorer les trajets à vélo entre le site d'emploi ArchParc et les douanes de Landecy et Croix-de-Rozon. Le début des travaux est prévu en 2028 pour une mise en service en 2029.	1.2 MF
14-31	Création d'une voie cyclable entre Viry et Saint-Julien-en-Genevois	Communauté de communes du Genevois	La mesure prévoit 5.8 km d'aménagements cyclables et 700 m² pour trois ouvrages de franchissement (passerelle Laire, PI RD1206, passerelle A40) pour améliorer le maillage MD dans ce secteur, en lien avec la ViaRhôna. Le début des travaux est prévu en 2028 pour une mise en service en 2029.	5.0 MF
15-37	Création d'une passerelle sur l'Arve à destination des modes doux entre Nangy et Scientrier	Conseil départemental de Haute-Savoie	Cette nouvelle passerelle piétons-vélos et ses rampes d'accès, d'une surface de 562 m² permettra de faciliter l'accès au site hospitalier du CHAL tout en favorisant les trajets à vélos entre la Vallée de l'Arve et le centre de l'agglomération. Le début des travaux est prévu en 2028 pour une mise en service en 2030.	4.7 MF
16-49	Aménagements cyclables sur l'itinéraire Mont-Blanc / Léman et autres axes structurants frontaliers dans le secteur des Voirons	Conseil départemental de Haute-Savoie	La mesure améliore et complète le maillage du réseau cyclable dans le secteur des Voirons entre St-Cergues et Bonne sur routes départementales pour un linéaire total de 5'541 m et 976 m² de franchissement. Le début des travaux est prévu en 2028 pour une mise en service en 2029.	4.9 MF
30-72	Aménagements MD avec un traitement paysager dans le parc Batelle reliant le plateau de Pinchat au Rondeau de Carouge	Ville de Carouge	Il s'agit d'améliorer les cheminements MD et la qualité des espaces publics sur un linéaire de 1'100 mètres pour faciliter la connexion des quartiers Batelle et Tambourine vers le tramway au Rondeau de Carouge. Le début des travaux est prévu en 2028 pour une mise en service en 2030.	4.5 MF
30-74	Installation de stationnement vélo pour grands générateurs dans le secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV)	Ville de Carouge	La mesure prévoit le déploiement de petites installations de stationnement pour vélos, pour un total de 1'000 places, disséminées dans le PAV au fur et à mesure des développements des différents quartiers. Le début des travaux est prévu en 2028 pour une mise en service en 2032.	2.0 MF
32-2-18	Aménagement de l'itinéraire MD d'agglomération n°36 St-Genis-Pouilly - Ferney-Voltaire	Pays de Gex Agglo	Couvrant un linéaire de 6 km, la mesure prévoit l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle sur un itinéraire tangentiel entre St-Genis-Pouilly – Prévessin-Moëns et Ferney-Voltaire. Le début des travaux est prévu en 2028 pour une mise en service en 2029.	3.6 MF

50-5	Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires - Mobilité douce	Coût : 52.5 MF
		Priorité : A5

34-28	Aménagements pour les modes doux dans la Cité d'Onex : deuxième étape	Ville d'Onex	Dans la continuité de la mesure 34-20 du PA4, il est prévu de créer ou d'améliorer 3'360 mètres linéaires de cheminement pour les vélos et les piétons. Le début des travaux est prévu en 2029 pour une mise en service en 2030.	1.8 MF
36-1-34	Création d'une vélostation de 147 places à la douane de Moillesulaz à Thônex	Ville de Thônex	La mesure prévoit une vélostation de 147 places vélos dont 5 pour vélos-cargos afin de sécuriser le stationnement des vélos qui subit actuellement déprédations et vols dans ce secteur. Le début des travaux et la mise en service sont prévus en 2028.	1.2 MF
36-2-21	Connexion cyclable entre la Via-Rhona (secteur Brouaz) et la voie verte d'agglomération (rond-point du Livron) le long de la Géline	Annemasse Agglomération	Il s'agit de réaménager, dans cette première étape, un linéaire de 1'719 m pour connecter de façon sécurisée la Voie verte d'agglomération et la ViaRhôna. Le début des travaux est prévu en 2029 pour une mise en service en 2030. La deuxième étape est la mesure B5 36-2-24.	1.0 MF
39-9	Construction d'une passerelle MD sur la Valserine en rabattement vers l'interface multimodale de Valserhône	Commune de Valserhône	Il s'agit de créer une passerelle de 200 m^2 et d'aménager ses accès sur 100 mètres linéaires, pour permettre aux piétons et aux cyclistes de franchir le cours d'eau de la Valserine et faciliter le rabattement vers la gare de Valserhône. Le début des travaux est prévu en 2029 pour une mise en service 2030.	2.5 MF
40-22	Aménagements en faveur des modes doux sur la route d'Annecy	Canton de Genève	La mesure prévoit d'implanter des aménagements cyclables sur un linéaire de 2 km afin de sécuriser cet axe reliant les douanes de Croix-de-Rozon et de Landecy à Genève. Le début des travaux est prévu en 2030 pour une mise en service en 2031.	5.0 MF

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Documents détaillés par mesure en fonction de l'état d'avancement des études.

COÛT

Estimation du coût global: 52.5 MF HT
Estimation du coût imputable: 52.5 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

Chaque porteur de projet assure le financement de la mesure qui lui incombe. Cas échéant des subventions d'autres collectivités publiques du Grand Genève peuvent venir en appui.

50-6 Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires - Valorisation / Sécurité de l'espace routier



Priorité
A5

Historique
Nouveau paquet de mesures

Coût : 43.0 MF
Avec demande de cofinancement

CATÉGORIE
Valorisation / Sécurité de l'espace routier

PILOTES
Selon liste des mesures partielles ci-dessous



50-6	**Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires - Valorisation / Sécurité de l'espace routier**	**Coût : 43.0 MF**
		Priorité : A5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

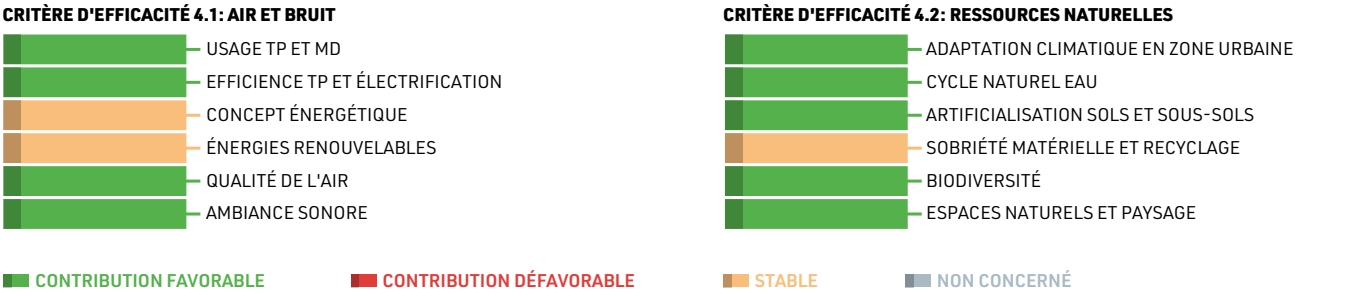
- **Environnement-paysage EP06** par la végétalisation des espaces publics et la modération du TIM réduisant les nuisances.
- **Urbanisation U09** par l'amélioration de la qualité des espaces publics permettant d'accompagner la densification urbaine.
- **Mobilité M07, M08, M09, M10** par les réaménagements favorables aux MD et TP ainsi que l'amélioration de la sécurité du trafic par une meilleure cohabitation des modes, une réduction des vitesses et le traitement d'une zone d'accumulation d'accidents.

Les 12 mesures partielles de ce paquet sont principalement situées dans le centre de l'agglomération et se déploient en synergie avec les mesures de gestion du trafic A5 30-90 «Amélioration de la gestion du trafic pour les TP et MD en accompagnement de l'extension de la zone 2 LMCE» et Ae5 30-79 «Transformation de carrefours à feux pour mise en application des principes de gestion du trafic en faveur des TP et MD hors zones LMCE» afin de maîtriser le trafic TIM et de prioriser les TP et MD. Quelques mesures partielles de ce paquet sont ponctuellement situées hors du centre de l'agglomération, en entrée de localité ou en traversée de milieu bâti pour réduire localement les nuisances liées au TIM.

Les besoins d'actions du PA5 confirment la nécessité de poursuivre les efforts visant à préserver les zones d'habitations des nuisances du TIM, de gérer les conflits entre les modes, de favoriser la progression des transports publics, de proposer des espaces publics de qualité favorisant les déplacements de proximité à pied et à vélo et d'améliorer la sécurité de l'espace routier. Pour répondre à ces enjeux, le concept de gestion du trafic du PA5 est basé sur le déploiement de zones de modération du TIM et un renforcement du contrôle d'accès (synergie avec les mesures de «gestion du trafic»), prioritairement dans le centre de l'agglomération, en adéquation avec les principes d'organisation du réseau routier et la typologie de l'urbanisation.

Dans ce cadre, le présent paquet de mesures concerne principalement des réaménagements multimodaux d'axes de desserte locale (rues, allées) et vient donc en complément de plusieurs mesures individuelles de même catégorie qui concernent des axes urbains plus structurants (avenues) voire certains tronçons hors localité (routes). Les mesures partielles qui composent le présent paquet concernent l'amélioration de la qualité de vie dans des secteurs résidentiels (Vieux Carouge, Lancy, Onex), dont certains en lien avec des projets de densification (Carouge Est), la sécurisation et l'apaisement d'entrée ou de traversée de localité (Anières, Bonneville, Confignon, Valserhône) ou l'accompagnement d'autres projets (ViaRhôna à Annemasse Agglo, tramway à Saint-Julien-en-Genevois). De plus la mesure 30-67 contribuera au traitement d'une zone d'accumulation d'accidents située au niveau de la Place Sigismond.

Au global, le présent paquet de mesures forfaitaires Valorisation / Sécurité de l'espace routier (horizon A) permet de réaménager 86'060 m^2 de tronçons routiers et carrefours au profit d'une modération des vitesses TIM, de suppression de places de stationnement, d'une meilleure qualité des espaces publics et d'une sécurité accrue pour les piétons et les vélos, représentant plus du double de la surface du paquet équivalent du PA4, ce qui va dans le sens d'une accélération de la requalification multimodale du réseau routier urbain tel que visé par la stratégie M07 du PA5. La plupart des mesures sont accompagnées de végétalisation, augmentant le taux de canopée et diminuant les ilots de chaleur, de désimperméabilisation de places et surfaces, de gestion de l'eau plus proche du cycle naturel ou encore d'intégration paysagère optimisée. Aucune emprise sur des SDA n'est identifiée, l'essentiel des aménagements se faisant dans les gabarits existants. Le paquet contribue globalement à la diminution des nuisances sonores et de polluants atmosphériques et à l'amélioration de la qualité de vie en milieu urbanisé.



50-6	**Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires - Valorisation / Sécurité de l'espace routier**	**Coût : 43.0 MF**
		Priorité : A5

MESURES PARTIELLES ET COÛTS

N°	Nom	Maître d'ouvrage	Description	Coût (MF HT)
16-53	Sécurisation de la traversée du village d'Anières	Commune d'Anières	La mesure prévoit des aménagements de modération du trafic sur 9'065 m² pour créer une zone de rencontre favorable à la sécurité des MD et à la valorisation de l'espace public. Le début des travaux est prévu en 2029 pour une mise en service en 2030.	5.0 MF
30-48	Requalification de l'avenue Eugène Lance en faveur de la mobilité douce pour compléter la promenade des Crêtes	Ville de Lancy	En transformant 10'000 m² en zone de rencontre, la mesure réduira l'espace dévolu au TIM au profit des MD et de la végétalisation, améliorant le rabattement vers la gare Léman Express de Lancy-Bachet. Le début des travaux est prévu en 2028 pour une mise en service en 2030.	5.0 MF
30-66	Requalification multimodale et paysagère de l'Avenue Cardinal Mermillod entre Vautier et Fontenette en lien avec l'urbanisation de Carouge Est	Ville de Carouge	La mesure prévoit un réaménagement sur une surface de 5'250 m² en faveur des MD, des TP, de la sécurité du trafic et de la végétalisation des espaces publics afin d'accompagner la densification du secteur. Le début des travaux est prévu en 2028 pour une mise en service en 2029.	4.0 MF
30-67	Requalification multimodale et paysagère de la rue Joseph Girard entre la Rue Ancienne et la Place Sigismond en lien avec l'urbanisation de Carouge Est	Ville de Carouge	Sur 5'645 m², la mesure prévoit d'apaiser le TIM, de renforcer la sécurité et le confort des piétons et cyclistes ainsi qu'une requalification paysagère, le tout pour accompagner la densification du secteur. Le début des travaux est prévu en 2030 pour une mise en service en 2031.	3.9 MF
30-68	Requalification de rues du Vieux Carouge avec un traitement paysager	Ville de Carouge	Il s'agit de réaménager plusieurs rues dans le cadre d'une démarche de piétonisation et de végétalisation progressive du centre historique de Carouge, pour un total de 9'000 m². Le début des travaux est prévu en 2028 pour une mise en service en 2032.	5.0 MF
30-83	Aménagement MD du Chemin des Semailles entre le chemin des Palettes et l'avenue des Communes-Réunies	Ville de Lancy	En réaménageant une surface de 9'000 m², la mesure prévoit la mise en place d'une zone 30km/h sur le principe de la «rue cyclable», à savoir une voirie partagée entre TIM et vélos avec priorité à ce dernier. Le début des travaux est prévu en 2028 pour une mise en service en 2030.	5.0 MF
34-25	Sécurisation de la traversée de Confignon sur la route de Soral	Canton de Genève	La mesure réaménage 4'100 m² pour sécuriser les piétons et les cycles, notamment par une réduction du gabarit alloué au TIM qui nécessitera la mise en place d'une circulation alternée par des feux tricolores. Le début des travaux est prévu en 2030 pour une mise en service en 2032.	2.5 MF

50-6	**Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires - Valorisation / Sécurité de l'espace routier**	**Coût : 43.0 MF**
		Priorité : A5

34-29	Modérations du trafic dans la Cité d'Onex : deuxième étape	Ville d'Onex	En complément de la mesure A5 34-26, il s'agit d'aménager des zones 30km/h sur la Rue de Bandol et la Rue des Grand-Portes pour une surface totale de 3'700 m² afin de dissuader le trafic de transit. Le début des travaux est prévu en 2028 pour une mise en service en 2030.	1.2 MF
35-40	Requalification et sécurisation du centre-ville de Saint-Julien-en-Genevois en lien avec l'arrivée du tramway	Commune de Saint-Julien-en-Genevois	La mesure prévoit de réaménager 12'000 m² pour apaiser la circulation automobile, valoriser les connexions MD en lien avec l'arrivée du tramway et requalifier les espaces publics du centre-ville de Saint-Julien. Le début des travaux est prévu en 2028 pour une mise en service en 2031.	4.9 MF
38-9	Requalification multimodale de l'entrée de ville Ouest de Bonneville (av. des Glières – axe central de la polarité Bonneville / Saint-Pierre-en-Faucigny)	Commune de Bonneville	La mesure prévoit de requalifier 10'300 m² sur cet axe stratégique reliant Bonneville à Saint-Pierre-en-Faucigny par une réduction du gabarit TIM au profit des MD, des TP et d'espaces publics qualitatifs et végétalisés. Le début des travaux est prévu en 2028 pour une mise en service en 2030.	4.9 MF
39-10	Réaménagement de l'entrée de ville de Valserhône (Pl. Victor Bérard) en faveur du report modal	Commune de Valserhône	Le but de ce réaménagement de 3'000 m² est d'améliorer la sécurité du trafic en régulant le TIM et en donnant plus d'espace aux MD et TP notamment par la suppression de stationnement TIM. Le début des travaux et la mise en service sont prévus en 2029.	1.1 MF
40-25	Réaménagement du carrefour de la RD 1206 pour sécuriser la traversée des modes doux et de la ViaRhôna	Annemasse Agglomération	La mesure prévoit le réaménagement du carrefour de la RD 1206 au droit de la douane de Veyrier, sur une surface de 5'000 m², afin de sécuriser la traversée des piétons et des cycles, et faciliter le passage de la ViaRhôna. Le début des travaux et la mise en service sont prévus en 2028.	0.5 MF

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Documents détaillés par mesure en fonction de l'état d'avancement des études.

COÛT

Estimation du coût global: 43.0 MF HT
Estimation du coût imputable: 43.0 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

Chaque porteur de projet assure le financement de la mesure qui lui incombe. Cas échéant des subventions d'autres collectivités publiques du Grand Genève peuvent venir en appui.

50-7 Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires - Mobilité douce



Priorité
B5

Historique
Nouveau paquet de mesures

Coût : 14.9 MF
Avec demande de cofinancement

CATÉGORIE
Mobilité douce

PILOTES
Selon liste des mesures partielles ci-dessous



50-7	**Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires - Mobilité douce**	**Coût : 14.9 MF**
		Priorité : B5

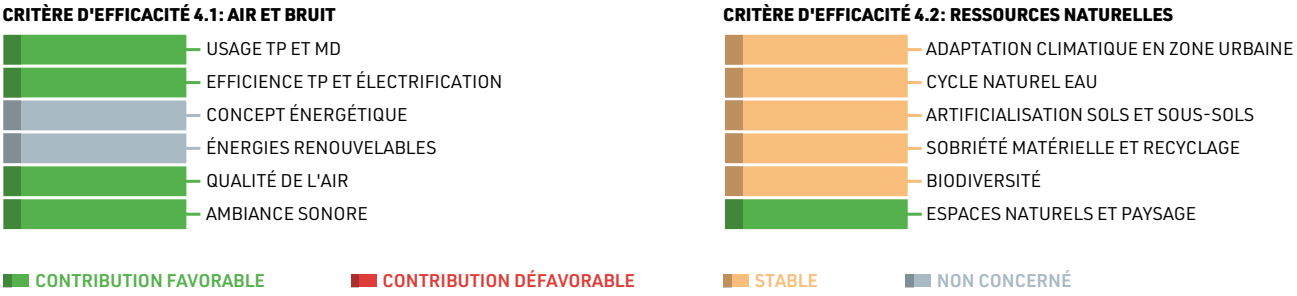
OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06** par la végétalisation des espaces publics et la réduction des nuisances induite par le report modal en faveur des MD.
- **Urbanisation U03, U09** par la contribution du réseau cyclable à la structuration de la multipolarité et par l'amélioration de la qualité des espaces publics de long des itinéraires.
- **Mobilité M04, M05, M09, M10** par le maillage du réseau cyclable d'agglomération, l'amélioration des rabattements vers les interfaces multimodales, l'amélioration du confort d'usage pour les vélos et les piétons, et l'amélioration de la sécurité du trafic en séparant mieux les flux.

Ce paquet de mesures forfaitaires s'inscrit en continuité du concept présenté dans la fiche 50-5 (paquet forfaitaire MD horizon A). Les cinq mesures partielles du présent paquet contribuent à la mise en œuvre du schéma cyclable d'agglomération (voie verte, maillage), accompagnent l'urbanisation et améliorent le rabattement vers les interfaces multimodales. Le paquet vient en complément des 5 mesures individuelles MD horizon B du PA5. Cette imbrication cohérente des échelles permet de renforcer à la fois la structure globale du réseau cyclable soutenant la multipolarité, mais également le maillage plus local facilitant les modes doux pour tous les usages, à la fois utilitaires et de loisirs.

En termes d'aménagement, la création de site propre (piste cyclable, franchissement dédié) est retenue comme solution principale permettant une sécurisation forte des usagers et une amélioration de l'efficacité et du confort d'usage. Ainsi le paquet de mesures Mobilité douce (horizon B) permet de créer ou d'améliorer 2'035 mètres linéaires d'aménagements MD et 991 m² d'ouvrage de franchissement. Le paquet encourage le report modal vers les MD contribuant ainsi à la diminution des nuisances sonores et de polluants atmosphériques.



MESURES PARTIELLES ET COÛTS

N°	Nom	Maître d'ouvrage	Description	Coût (MF HT)
32-1-30	Promenade de la Paix (prolongement) : réaménagement de la Voie-de-Moëns entre la route de Ferney et la route François-Peyrot et connexion Palexpo	Ville de Grand-Saconnex	La réorganisation du trafic due au prolongement du tram des Nations permet d'étendre la promenade de la Paix sur 485 mètres linéaires par la requalification de l'espace public en faveur des MD. Le début des travaux est prévu en 2033 pour une mise en service en 2034.	1.2 MF
33-35	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la Zimeysaver : Route de Satigny Est – côté Nord	Canton de Genève	Il s'agit d'implanter une piste cyclable bidirectionnelle et un trottoir sur un tronçon de 800 mètre linéaire pour accompagner le déploiement du barreau de Montfleury qui réorganisera les flux dans la Zimeysaver. Le début des travaux est prévu en 2034 pour une mise en service en 2036.	4.0 MF

50-7	**Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires - Mobilité douce**	**Coût : 14.9 MF**
		Priorité : B5

35-37	Aménagements MD le long de l'Aire aux Cherpines	Commune de Confignon	En coordination avec la mesure EP4-25, il s'agit d'améliorer 750 mètres linéaires de cheminement MD afin d'assurer une connexion qualitative et efficace entre Lully, le futur quartier des Cherpines et le Rolliet. Le début des travaux est prévu en 2032 avec une mise en service en 2035.	5.0 MF
35-41	Création d'un passage MD en gare de Saint-Julien-en-Genevois pour sécuriser la traversée de la voie ferrée	Commune de Saint-Julien-en-Genevois	Il s'agit d'aménager un franchissement MD et rampes d'accès pour un total de 741 m^2 afin de connecter le hameau de Ternier, en cours de densification, et la zone d'activité et commerciale des Marais au centre-ville et à la gare de Saint-Julien. Le début des travaux et la mise en service sont prévus en 2032.	2.3 MF
39-11	Création d'un franchissement MD sous voie ferrée dans le prolongement de la route de Vouvray en rabattement vers le centre-ville et la gare de Valserhône	Commune de Valserhône	La mesure prévoit un passage inférieur sur 250 m^2 dédié aux MD, parallèle au passage routier existant, afin d'améliorer le maillage MD autour de la gare et la connexion entre Vouvray et le centre-ville de Valserhône. Le début des travaux est prévu en 2032 pour une mise en service en 2033.	2.4 MF

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Documents détaillés par mesure en fonction de l'état d'avancement des études.

COÛT

Estimation du coût global: 14.9 MF HT
Estimation du coût imputable: 14.9 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

Chaque porteur de projet assure le financement de la mesure qui lui incombe. Cas échéant des subventions d'autres collectivités publiques du Grand Genève peuvent venir en appui.

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

4.5 MESURES INFRASTRUCTURELLES DE TRANSPORT SANS DEMANDE DE COFINANCEMENT HORIZONS A ET B

Bornes de recharge de véhicules électriques

© Fondation des parkings

16-59 Mesures d'accompagnement multimodales à la nouvelle liaison autoroutière A412



Priorité
Ae5

Historique
Nouvelle mesure

Coût : Non connu par le Grand Genève
Sans demande de cofinancement

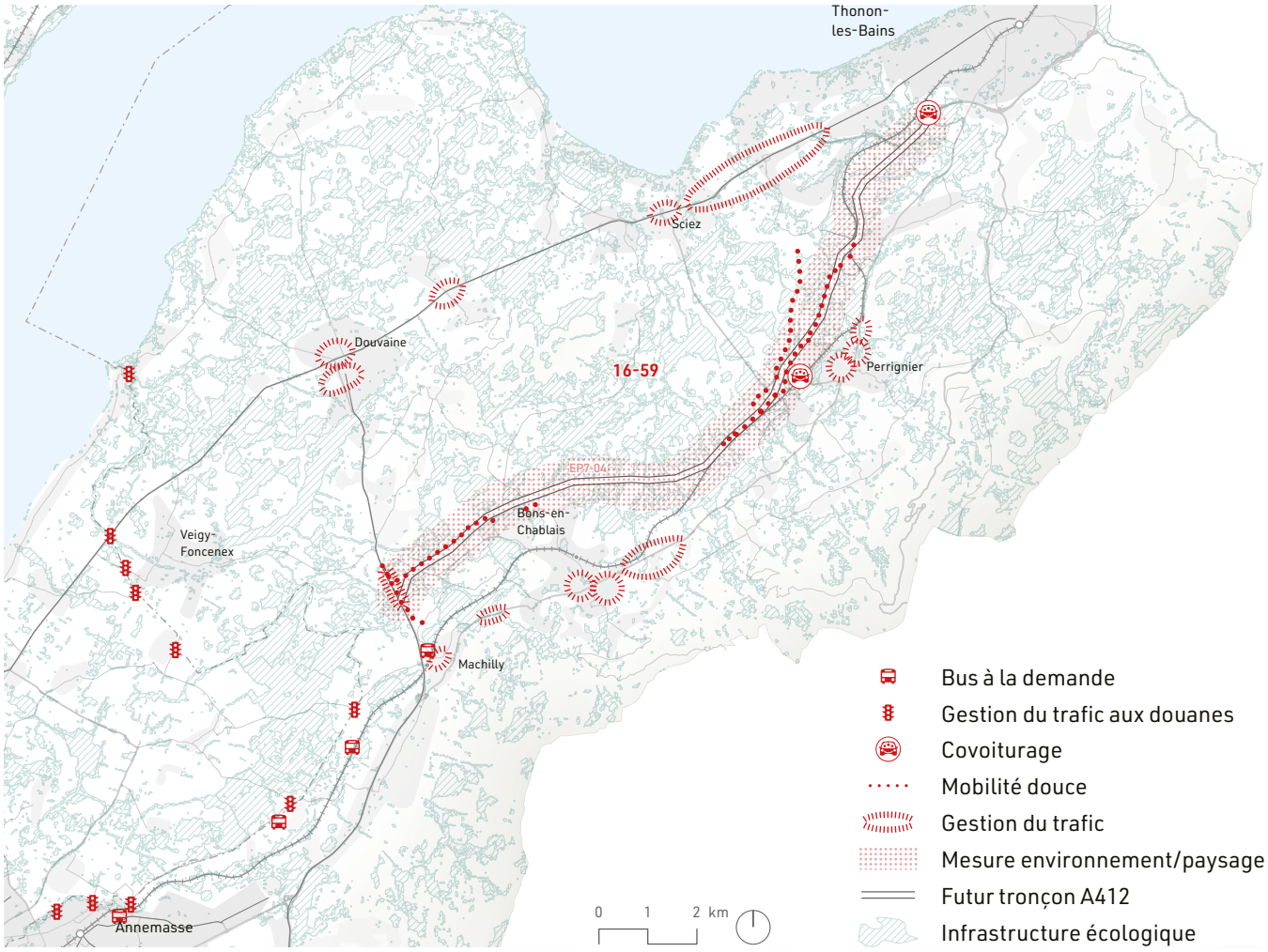
CATÉGORIE
Gestion du trafic

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Amadea (concessionnaire de l'A412)

AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Conseil Départemental de Haute-Savoie, communes de Sciez, Massongy, Douvaine, Bons-en-Chablais et Perrignier, Thonon Agglo et Annemasse Agglo, Canton de Genève

PLAN DE LOCALISATION

REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La nouvelle liaison autoroutière A412 de 16.5 km, située entre l'échangeur de Machilly et la voie de contournement de Thonon-les-Bains, sera connectée à l'autoroute A40 via la mise à 2x2 voies de la voie express existante (RD903) entre le carrefour des Chasseurs en sortie de l'agglomération annemassienne et l'échangeur de Findrol à Nangy sur l'A40. Sa mise en service est prévue à horizon 2030 (mesure SUPRA 80-04).

Différentes mesures de gestion du trafic sont programmées pour renforcer les effets positifs de l'A412 avec pour objectifs :

- De canaliser le trafic de transit, notamment des poids-lourds (entre 1'000 et 1'300 PL/j), qui emprunte aujourd'hui les routes départementales RD1005 et RD903 ;
- De restreindre les capacités TIM des RD1005 et RD903, en particulier dans les traversées urbaines et villageoises, et d'éviter la percolation du trafic TIM au travers des petites douanes du Chablais ;

16-59	Mesures d'accompagnement multimodales à la nouvelle liaison autoroutière A412	Coût : non connu
		Priorité : Ae5

– De favoriser l'intermodalité par des solutions alternatives à l'autosolisme, par le développement d'une offre de transports publics performante sur l'axe de la RD1005 et par l'amélioration et la sécurisation des itinéraires cyclables.

Pour ce faire, les aménagements suivants sont programmés, en amont et concomitamment à la construction de l'autoroute :

– Des réductions de capacités de trafic sur les deux axes routiers départementaux RD903 et RD1005 ont été convenues entre le département de la Haute-Savoie, compétent sur le réseau routier départemental, et cinq communes traversées (Bons-en-Chablais, Perrignier, Douvaine, Massongy et Sciez) compétentes sur le réseau routier communal. Les cinq communes ont délibéré pour mettre en œuvre les mesures proposées par le Département de la Haute-Savoie, moyennant une prise en charge par ce dernier jusqu'à hauteur de 80% des coûts (études, acquisition foncière et travaux). Les 11 actions retenues sont de diverses natures (voir ci-après).
– Une liaison cyclable de 10 km sera aménagée en parallèle de l'A412 pour rétablir les liaisons entre les communes traversées par l'infrastructure autoroutière. Cet itinéraire a été dessiné en cohérence avec le schéma directeur cyclable de Thonon Agglomération adopté en mars 2024 et en concertation avec les communes concernées. Des franchissements dénivelés permettront en outre la traversée sécurisée de l'A412 par les modes actifs. De plus, l'aménagement par le Département de la Haute-Savoie d'une piste cyclable entre Sciez et Perrignier via la RD25, sur une distance de 3.5 km, est prévu pour 2027.
– Deux aires de covoiturage seront implantées aux échangeurs de Perrignier (100 places) et d'Anthy (20 places) et intégreront un parking de covoiturage et des aménagements utiles à la mise en relation des passagers et des conducteurs. Des connexions cyclables sont prévues pour sécuriser leur desserte. Elles seront dotées de stations de recharge électrique.
– Des mesures multimodales transfrontalières pour réduire le trafic de transit au niveau du passage de frontière sur l'écran Chablais-Genève inscrites dans une lettre d'intention de février 2020 signée par 10 communes suisses et françaises et Annemasse Agglomération et accompagnée par le Canton de Genève et Thonon Agglomération : modifications d'horaires d'ouverture des douanes (fermeture nocturne), mise en place de transport à la demande (TPG Flex), amélioration des passages cycles et piétons à la frontière.
– L'axe routier départemental 1005 sera reconfiguré afin de prioriser la circulation des transports publics et des modes doux grâce aux capacités de charges retrouvés par le report d'une partie du trafic TIM vers l'A412 (voir mesures A5 16-50 et A5 16-52).

Tableau des mesures et description succincte de leur objectif propre :

Mesures	Objectif de réduction de capacité routière ou de report modal	Date de début des travaux	Date de mise en service	Maître d'ouvrage
Restriction de capacité du réseau routier départemental et communal (gestion du trafic, sécurisation et modes doux)				
Sécurisation et requalification du carrefour RD25 (route de Perrignier) et RD1005 (avenue de Genève) – amélioration des girations du carrefour RD25/1005 pour faciliter la progression des lignes urbaines et création de pistes cyclables avec réduction du gabarit de la voirie	-20%	2022	2023	Sciez
Deux plateaux traversants pour la gestion des modes actifs sur la RD1005 et du carrefour avec rue du stade (feux tricolores à déclenchement et zone 30km/h)	-20%	2026	2026	Douvaine
Carrefour RD1206 / RD1005 Restriction du flux entre RD1005 et 1206 (modernisation des feux, modulables, et mise en place d'une zone 30 km/h)	-50%	2026	2027	Douvaine
Plateau traversant pour gestion des modes actifs au carrefour des RD225 et RD1005, avec réduction des largeurs de voies (installation de feux tricolores modulables et zone 30km/h)	-50%	2027	2028	Massongy
Aménagement d'une entrée ouest sur la RD903 avec effet de porte, réduction de la largeur des voies – zone 50km/h (reclassement en traversée de localité)	A préciser	2022	2023	Perrignier

16-59	Mesures d'accompagnement multimodales à la nouvelle liaison autoroutière A412	Coût : non connu Priorité : Ae5		
Carrefour RD903/ RD135 branche sud – mise en place de feux tricolores modulables	-50%	2027	2027	Perrignier
Carrefour RD903 / RD135 branche nord en direction de la gare de Perrignier (modernisation des feux tricolores et synchronisation avec les feux au carrefour des RD903 et RD135)	-20%	2027	2027	Perrignier
Voie verte longeant la RD903 entre Brenthonne et Bons-en-Chablais, sur 800m, avec réduction de largeur de la voie et aménagements urbains	-20%	2023	2025	Bons-en-Chablais
Carrefour RD903 / RD26, plateau urbain traversant (modération du trafic avec zone 30km/h et modernisation des feux)	-50%	2023	2026	Bons-en-Chablais
Carrefour RD903 / voie d'accès au collège en entrée ouest de la commune et aménagements urbains (zone 30km/h, création de feux tricolores à l'intersection des RD20 et RD903)	-50%	2023	2026	Bons-en-Chablais
RD 903 : Entrée ouest du hameau de Langin – aménagement de la porte d'entrée du lieu-dit et aménagements urbains (zone 30km/h)	A préciser	2021	2025	Bons-en-Chablais
Amélioration des mobilités douces				
Liaison cyclable de 10 km et passages inférieurs	-	2027	2029	Amedea
Liaison Sciez Perrignier – 3.5 km via RD25	-	2026	2026	Département de la Haute-Savoie
Nouvelles mobilités				
Aires de covoiturage	-	2027	2029	Amedea
Intermodalité				
Connexion directe à la gare de Perrignier	-	2027	2029	Amedea
Fermeture nocturne de petites douanes sur l'écran Chablais-Genève	-	2024	2024	Canton de Genève / Etat français
Mise en place de transport à la demande TPG Flex	-	2024	2024	Canton de Genève
Amélioration des passages piétons et cycles aux douanes	-	2025	2025	Canton de Genève / Thonon Agglo / Annemasse Agglo

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Mobilité M02** par la requalification multimodale des R903 et 1005 et le développement d'usages alternatifs à l'autosolisme concomitants à la construction de la nouvelle liaison autoroutière A412.

La construction d'une nouvelle infrastructure autoroutière représente aujourd'hui une responsabilité forte au vu des enjeux environnementaux et sociétaux. Les mesures d'accompagnement doivent intégrer cette responsabilité pour éviter, réduire et compenser les effets d'une telle infrastructure sur l'environnement et la santé humaine. Une attention particulière doit aussi être portée aux effets d'un tel ouvrage sur le système de transport de l'agglomération du Grand Genève et du PACA Chablais. Le

16-59	**Mesures d'accompagnement multimodales à la nouvelle liaison autoroutière A412**	**Coût : non connu**
		Priorité : Ae5

renouvellement de la hiérarchie de réseau permis par la construction du nouveau barreau autoroutier et les mesures de report du trafic de transit sont des occasions pour les collectivités communales et le Département de la Haute-Savoie d'apaiser le trafic et développer une plus grande multimodalité sur les axes routiers locaux sur lesquels ils sont compétents.

Les mesures d'accompagnement détaillées précédemment ont pour objectif de réduire le trafic de transit indésirable entre 20% et 50% de la charge actuelle en reportant celui-ci sur l'A412. Ces projets ont aussi pour but d'induire un report modal de la voiture individuelle vers des modes de transports plus vertueux (transports publics, modes doux et covoiturage) pour la circulation sur les deux axes départementaux, ainsi que sur les axes routiers du canton de Genève (RC1 notamment). En complément des mesures aux passages de frontière permettent de réduire le trafic de transit aux petites douanes. Les efforts menés portent donc à la fois sur le trafic interne au Genevois français et sur le trafic transfrontalier.

Ces nouveaux aménagements ont en outre pour objectif d'accroitre la sécurité des modes doux, actuellement péjoré par le trafic intense sur les axes principaux du Chablais. Les aménagements envisagés, pour la plupart en site propre et accompagnés de modération de trafic, permettront aux cyclistes d'être séparés du trafic automobile et des camions.

Pour finir, la réalisation de ces mesures d'accompagnement permet la libération de l'espace routier nécessaire pour la réalisation des mesures A5 16-50 «Priorisation des transports publics sur voiries et aménagements d'interfaces multimodales transports publics - modes doux sur l'axe 1005 Thonon-Genève» et A5 16-52 «Continuités et rabattements cyclables sur l'axe 1005 Thonon-Genève». Les effets combinés de ces aménagements multimodaux pour la RD1005 devraient permettre de réduire de 8'500 véh/j les déplacements sur cet axe dont la charge est aujourd'hui estimée à 26'000 véh/j (trafic moyen journalier annuel - TMJA).

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Axe (Annemasse) – Machilly – Thonon
SUPRA 80-04 Nouvelle liaison 2x2 voies Machilly – Thonon A412 (désenclavement du Chablais)
A5 16-50 Priorisation des transports publics sur voiries et aménagements d'interfaces multimodales transports publics - modes doux sur l'axe 1005 Thonon-Genève
A5 16-52 Continuités et rabattements cyclables sur l'axe 1005 Thonon-Genève
A5 Paquet MD 16-49 Aménagements cyclables sur l'itinéraire Mont-Blanc / Léman et autres axes structurants frontaliers dans le secteur des Voirons
Ae5 EP7-04 Mesures environnementales en accompagnement de la nouvelle liaison autoroutière A412
C5 16-57 Continuités cyclables sur le couloir de circulation Thonon-Annemasse (D903 – voie ferrée)

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Début des travaux	01.2022
Mise en service	12.2029

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Délibérations des communes concernées par les projets de réaménagements multimodaux des RD903 et 1005.
Lettre d'intention Petites douanes du Chablais, février 2020

COÛT

Estimation du coût global : non connu du Grand Genève car réparti auprès de nombreux maîtres d'ouvrage

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

Selon les mesures : Amadea, CD74, communes, Thonon Agglo, Annemasse Agglo, Canton de Genève

30-79

Transformation de carrefours à feux pour mise en application des principes de gestion du trafic en faveur des TP et MD hors zones LMCE



Priorité
Ae5

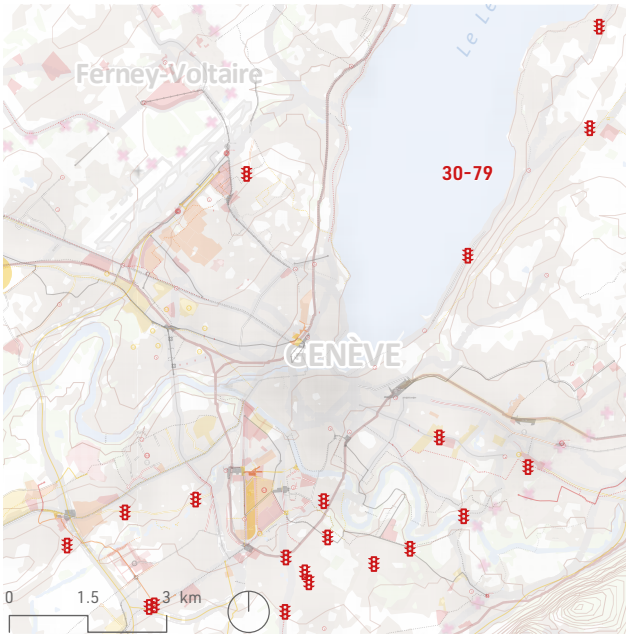
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 7.7 MF
Sans demande de cofinancement

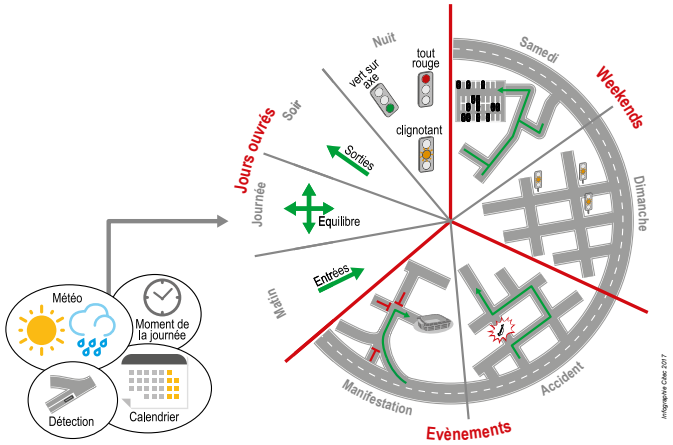
CATÉGORIE
Gestion du trafic

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève (OCT)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
-

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Stratégie de régulation

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Un ambitieux programme de modernisation progressive des outils de gestion du trafic est entrepris depuis 2017 par le canton de Genève. Il doit permettre de moderniser par étapes le matériel de régulation lumineuse, tout en participant à la mise en œuvre de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), votée en 2016, qui réorganise et hiérarchise les flux de circulation en zone 1, zone 2 et reste du canton. Les zones 1 et 2 correspondent à l'hypercentre et au centre de la ville de Genève respectivement aux centres de communes urbaines telles que Meyrin, Onex, Lancy, Carouge.

En complément de la mesure A5 30-90 qui accompagne l'élargissement de la zone 2 LMCE, la présente mesure prévoit la modernisation de l'équipement de signalisation lumineuse de 20 carrefours (voir liste ci-dessous) dans le canton de Genève hors zones LMCE, comprenant tous les équipements nécessaires (mâts, boites à feux, caméras, armoires de régulation) ainsi que les travaux de génie civil y relatifs (tube électrique, boucle, chambres).

20 carrefours concernés par la présente mesure

Route de Veyrier / Route Antoine-Martin	Rte de Soral / Ch. de la Mourlaz
Av. de Thônex / Pont de Sierne	Rte de Thonon / Ch. des Gotettes
Rte de Saint-Julien / Ch. de la Galaise	Rte de Saint-Julien / Ch. de la Châtière
Ch. de Pinchat / Ch. Sur-Rang	Rte de Malagnou / Ch. de la Paumière
Rte de Troinex / Chemin Moulin de Drize	Av. de Thônex / Ch. du Bois-des-Arts
Rte de Colovrex / Voie du Coin	Rte d'Hermance / Rte du Lac
Rte du Grand-Lancy / Croisée des Six-Chemins	Rte de Drize / Ch. Baumgartner
Ch. Antoine-Martin / Ch. de la Tour-de-Pinchat	Rte du Val-d'Arve / centre voirie Carouge
Rte d'Annecy / Ch. de Roday (piétons)	Quai de Cologny / Ch. de la Tour Carrée
Rte du Grand-Lancy / Ch. de la Colline	Rte de Troinex / Av. Bella-Vista

30-79	**Transformation de carrefours à feux pour mise en application des principes de gestion du trafic en faveur des TP et MD hors zones LMCE**	**Coût: 7.7 MF**
		Priorité : Ae5

Cette mesure poursuit la modernisation de la signalisation lumineuse engagée au PA4 qui comprenant un paquet de mesures forfaitaires «Gestion du trafic» (6621.4.049 / 50-1, 6621.4.050 / 50-2, 6621.4.051 / 50-3) traitant de la zone 1 LMCE et d'une mesure non-cofinancée qui traitait de la zone 2 LMCE (6621.4.188 / 50-4) initiale (avant élargissement).

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

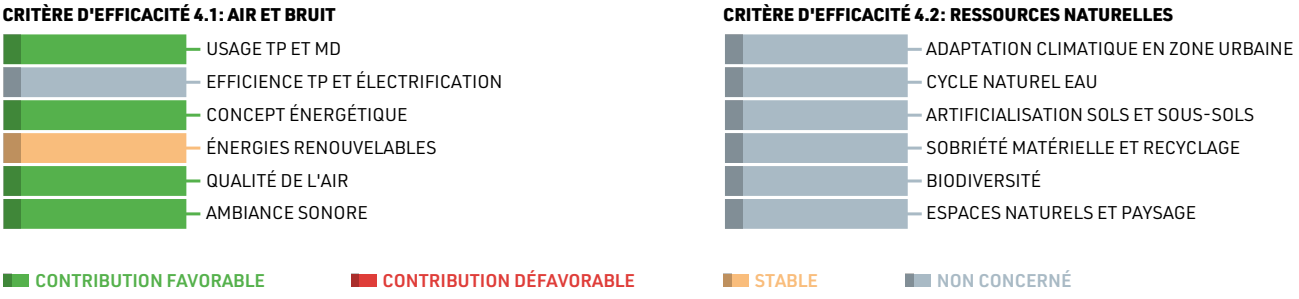
Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06** par la contribution de la mesure à l'amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore pour les habitants actuels et futurs du centre de l'agglomération.
- **Urbanisation U09** par la contribution indirecte de la mesure à des possibilités de réaménagement d'espaces publics à la faveur d'une réduction d'attractivité du TIM dans le centre de l'agglomération.
- **Mobilité M03, M04, M07, M09, M10** par la mise en place d'une stratégie de régulation du trafic cohérente favorisant le contrôle d'accès au centre de l'agglomération, et l'amélioration de la sécurité du trafic induite aux carrefours concernés.

La présente mesure contribue à la mise en œuvre de la stratégie de régulation du trafic hors zones LMCE pour des raisons de sécurité routière, de cohérence entre les équipements de régulation du trafic et pour des contrôles d'accès plus performant au centre de l'agglomération. Cela permettra également d'orienter les flux TIM sur la ceinture urbaine tout en améliorant la fluidité et la sécurité pour les différents modes de transport.

La modernisation des équipements de signalisation lumineuse est nécessaire pour pouvoir pleinement déployer la stratégie globale de régulation du trafic et accompagner la mesure A5 30-90 liée à l'extension de la zone 2 LMCE. En combinaison avec les mesures de gestion du trafic du PA4, le déploiement de la stratégie permettra aussi de mieux gérer et contrôler l'accès des flux TIM aux zones 1 et 2 depuis l'autoroute A1 contournant le centre de l'agglomération, en articulation avec le rôle collecteur de la ceinture urbaine en première couronne.

La présente mesure contribue à une amélioration de la sécurité des usagers vulnérables dans le centre de l'agglomération, qui concentre actuellement une grande part des accidents. La réduction du TIM induite dans le centre de l'agglomération aura un impact direct sur la qualité de l'air, grâce à une diminution des émissions polluantes. De plus, cette baisse du trafic contribuera également à réduire les nuisances sonores liées au bruit routier, améliorant ainsi la qualité de vie des riverains. Enfin, le remplacement des équipements actuels fonctionnant sous 230 volts par des modèles plus économes à 40 volts contribuera à une réduction de la consommation d'énergie.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

A4 Paquet Gestion du trafic 50-1 Contrôler les accès TIM en limite de zone 1 LMCE dans l'agglomération centrale
A4 Paquet Gestion du trafic 50-2 Contrôler les accès TIM en limite de zone 1 LMCE et prioriser les TP et les MD à l'intérieur de la zone 1 dans l'agglomération centrale
A4 Paquet Gestion du trafic 50-3 Prioriser les TP et les MD à l'intérieur de la zone 1 LMCE dans l'agglomération centrale
Ae4 50-4 Amélioration de la gestion du trafic en faveur des TP et MD en zones 2 LMCE dans l'agglomération centrale
A5 30-90 Amélioration de la gestion du trafic pour les TP et MD en accompagnement de l'extension de la zone 2 LMCE

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Études	01.2028 / 07.2033
Début des travaux	06.2028
Mise en service	12.2033

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Stratégie cantonale genevoise de régulation, 2017
Plan d'actions du réseau routier 2024-2028, 2024

COÛT

Estimation du coût global	7.7 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100% Canton de Genève

32-1-22a

Promenade des Parcs (séquence Avanchets – Vernier) – aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport



Priorité
Ae5

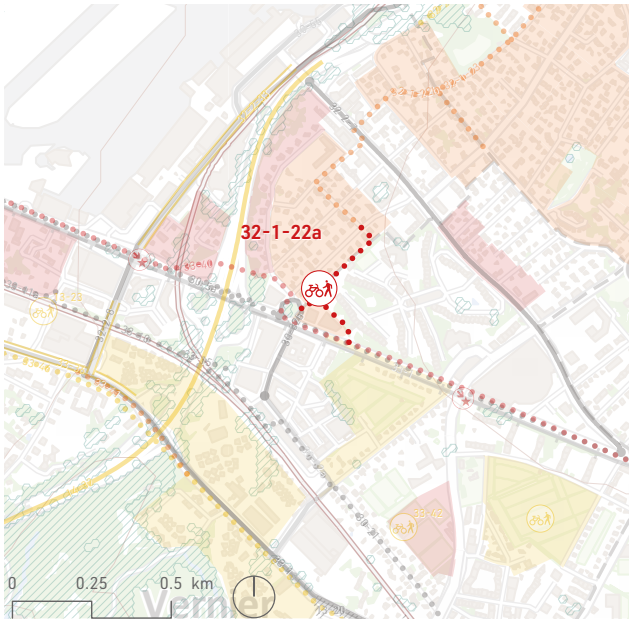
Historique
Be3 (6621.3.089)

Coût : 1.6 MF
Sans demande de cofinancement

CATÉGORIE
Mobilité douce

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Ville de Vernier
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Canton de Genève

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La Promenade des Parcs est une constituante importante d'un réseau de promenades et de cheminements pour la mobilité douce à l'échelle de la façade sud de l'aéroport. Elle concentre des enjeux de développement urbain, de maîtrise des nuisances, de qualité des espaces publics et de report modal. Elle est réalisée en plusieurs séquences articulées à la mutation du tissu urbain qu'elle traverse.

La séquence Avanchets sur la commune de Vernier assurera une continuité paysagère et de mobilité douce transversale vers le secteur Cointrin Est (32-1-22b Be5), le secteur parc Sarasin – Bois de la Fortaille (6621.3.084 / 32-1-18 – Ae3) et le secteur mail sud (32-1-23 Be5). Elle traverse des quartiers existants densément urbanisés (Avanchets – années 70 et Etang – contemporain).

L'étude préliminaire a permis de préciser le concept et les attendus d'une promenade fonctionnelle, sécurisée et confortable pour les piétons afin de répondre aux besoins actuels et futurs en termes de déplacement en mode doux. La séquence Avanchets renforce la connotation naturelle du secteur, valorise l'existant et propose des aménagements propices à la détente, au séjour et aux activités calmes. Les aménagements prévus devront être précisés lors de l'avant-projet.

Le cheminement se fera au cœur d'un parc sur une largeur confortable (3m à 3.50m). Compte tenu notamment de la présence d'un EMS en limite du projet, l'accessibilité PMR est prévue avec la création de rampe à moins de 6%. La végétation existante sera valorisée et complétée afin de créer un ilot de fraicheur. Une noue paysagère permettra de gérer les eaux de ruissellement tout en augmentant le potentiel pour la biodiversité et la qualité d'ambiance de l'aménagement d'ensemble.

Les surfaces imperméabilisées existantes (zone de dépôt et crèche à démolir) représentant environ 1'300 m^2 d'emprise seront dégrappées et requalifiées pour permettre un usage public.

La surface réaménagée est de 5'000 m^2, en main publique.

32-1-22a	**Promenade des Parcs (séquence Avanchets – Vernier) – aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport**	**Coût : 1.6 MF**
		Priorité : Ae5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06** en améliorant significativement la qualité paysagère et environnementale du quartier.
- **Urbanisation U03, U09**, en connectant des espaces et équipements publics structurants dans des secteurs urbains denses.
- **Mobilité M04, M07, M09** en développant le réseau communal et intercommunal de cheminements en modes actifs, le rendant plus sûr et plus perméable.

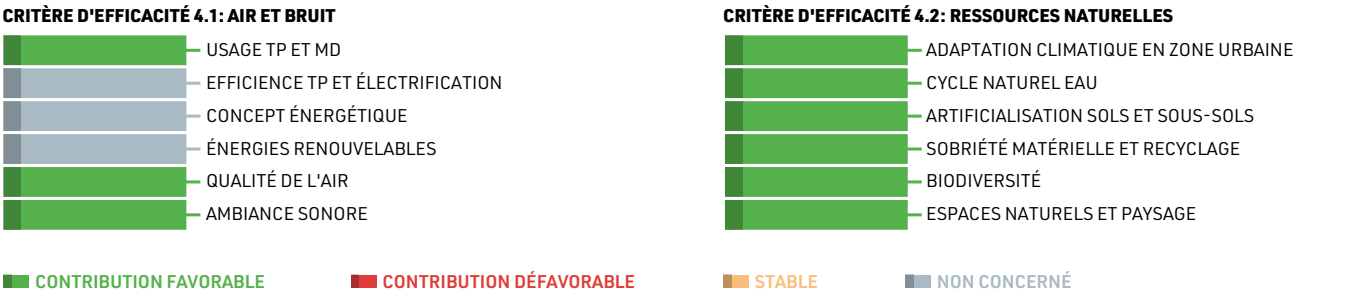
La présente mesure vise à désenclaver les zones urbaines entre Vernier et Meyrin, favoriser la perméabilité notamment par des traversées entre les Avanchets et la rue Agénor-Parmelin et relier les équipements publics, notamment entre les secteurs Louis-Casaï, Avanchets et le secteur Cointrin-les-Ailes.

Elle crée de nouveaux espaces de délassement et favorise la continuité des parcours de mobilité douce entre les Avanchets (6'500 habitants, 2'200 emplois) et le nouveau quartier de l'Etang (2'800 habitants, 2'500 emplois).

Elle permet ainsi d'encourager le report modal pour les trajets du quotidien en offrant un aménagement continu et sécurisé, paysager, de qualité, en connexion avec les TP existants (lignes 14 et 18 notamment), contribuant ainsi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

D'un point de vue paysager, les interventions mettront en valeur le patrimoine présent le long du parcours (les aménagements extérieurs des Avanchets, la coopérative des Ailes, l'école de Cointrin, …).

La mesure permet de lutter contre les ilots de chaleur en densifiant l'arborisation de cette séquence, participant à l'atteinte de l'objectif de canopée de 38.1% d'ici 2070, de valoriser la gestion des eaux de ruissellement à ciel ouvert et de renforcer l'infrastructure écologique. Le projet améliore la trame verte avec des arbres et des strates basses favorisant la biodiversité. L'éclairage public sera géré de manière responsable, avec une extinction entre 22h et 5h ; cette politique sera précisée dans le cadre du futur Plan lumière de la commune. Aucun sol ne sera artificialisé. Au contraire, le bâtiment de la crèche des Avanchets sera démoli et une zone de dépôt de matériel sera supprimée, pour être renaturés. Les matériaux utilisés seront perméables et locaux. Ainsi la Promenade des Parcs participe à la qualité environnementale et urbaine en réalisant un élément structurant du maillage vert.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Façade sud de l'aéroport
UD2-08 Vernier - Meyrin - aéroport
Be5 32-1-22b Promenade des Parcs (section Cointrin Est – Meyrin) - Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport
Be5 32-1-23 Promenade des Parcs (séquence Mail Sud – Grand-Saconnex) – Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	**06.2019 / 10.2020**
Étude d'avant-projet	01.2026 / 09.2026
Étude de projet	09.2026 / 03.2027
Autorisation / permis de construire	04.2027 / 09.2027
Début des travaux	03.2028
Mise en service	12.2029

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Promenade des parcs-séquence Avanchets-Cointrin Est, rapport de synthèse, mandant : État de Genève ; mandataires : Maren Kühn, Olowine Rogg, HKD, novembre 2020

COÛT

Estimation du coût global	1.6 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

Ville de Vernier
Canton de Genève

32-1-22b

Promenade des Parcs (section Cointrin Est – Meyrin) – Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport



Priorité
Be5

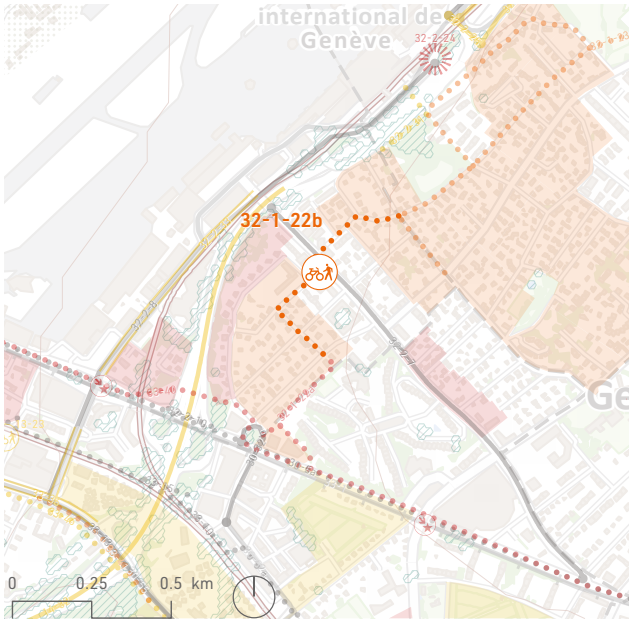
Historique
Be3 (6621.3.089)

Coût : 1.3 MF
Sans demande de cofinancement

CATÉGORIE
Mobilité douce

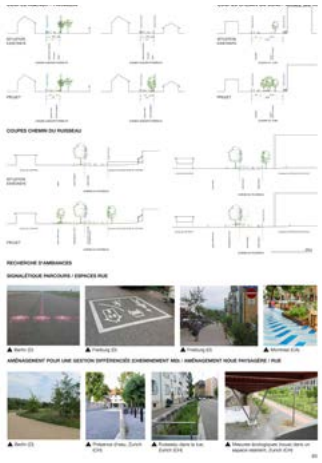
MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Ville de Meyrin
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Canton de Genève (OCAN)

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE





DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La Promenade des Parcs est une constituante importante d'un réseau de promenades et de cheminements pour la mobilité douce à l'échelle de la façade sud de l'aéroport. Elle concentre des enjeux de développement urbain, de maîtrise des nuisances, de qualité des espaces publics et de report modal. Elle est réalisée en plusieurs séquences articulées à la mutation du tissu urbain qu'elle traverse.

La séquence Cointrin Est sur la commune de Meyrin assurera une continuité paysagère et de mobilité douce transversale vers le secteur Avanchets (32-1-22a Ae5), le secteur parc Sarasin – Bois de la Fortaille (6621.3.084 / 32-1-18 – Ae3) et le secteur Mail sud (32-1-23 Be5).

L'étude préliminaire a permis de préciser le concept et les attendus d'une promenade fonctionnelle, sécurisée et confortable pour les piétons afin de répondre aux besoins actuels et futurs en termes de déplacement en mode doux. Sont notamment prévus :

- Un aménagement spécifique sur la rue Agénor–Parmelin assurant la priorité à la mobilité douce grâce à la suppression de places de stationnement, l'aménagement d'une gestion différenciée des sols ainsi qu'une noue paysagère ;
- Une continuité du parcours vers l'école de Cointrin sur le Chemin du Ruisseau et le parc grâce à une modification des gabarits affectés à la mobilité douce et une signalétique au sol ;
- Une lisibilité de l'aménagement sur le Chemin du Ruisseau en incluant le parvis de l'école, l'église et le parc grâce à du mobilier urbain ;
- Un aménagement à l'entrée du Chemin du Ruisseau sur l'avenue Louis-Casaï avec une augmentation du trottoir, une suppression des places en épi et un aménagement paysager.
- Le repositionnement du franchissement de l'avenue Louis-Casaï afin d'offrir une traversée confortable et assurer la continuité de la Promenade des Parcs.

L'ensemble du parcours, actuellement très minéral, bénéficiera d'un aménagement paysager de qualité et d'éléments végétaux afin de créer une promenade continue facilement identifiable. La surface réaménagée est de 8000 m², en main publique à 99 %.

32-1-22b	**Promenade des Parcs (section Cointrin Est – Meyrin) – Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport**	**Coût: 1.3 MF**
		Priorité: Be5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

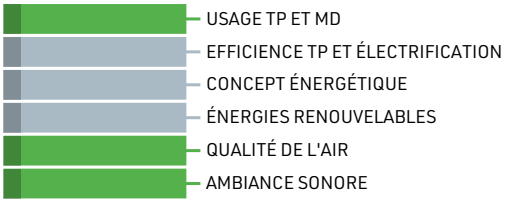
- **Environnement-paysage EP06** en améliorant significativement la qualité paysagère et environnementale du quartier.
- **Urbanisation U03, U09,** en connectant des espaces et équipements publics structurants dans des secteurs urbains denses.
- **Mobilité M04, M07, M09** en développant le réseau communal et intercommunal de cheminements en modes actifs, le rendant plus sûr et plus perméable.

Le projet vise à renforcer la mobilité douce dans le périmètre concerné, en facilitant les connexions interquartiers et en réduisant les émissions de gaz à effet de serre (GES) grâce à la diminution du transport motorisé. Il comprend la création d'une liaison interquartier dédiée à la mobilité douce, tout en offrant des espaces de détente végétalisés pour limiter les îlots de chaleur. Ce projet contribue à l'atteinte de l'objectif de canopée de 38.1% d'ici 2070, avec un pourcentage actuel de 32.9%. La zone concernée a été identifiée comme prioritaire pour l'arborisation.

La gestion des eaux pluviales se fera à ciel ouvert, via des noues paysagères, afin de maximiser la perméabilité des sols, favoriser la biodiversité et limiter l'impact sur le réseau d'égouttage. Le recours à l'eau potable pour l'arrosage sera évité. Le sol sera dématérialisé pour intégrer des matériaux et essences locaux. La trame verte sera renforcée, notamment par l'arborisation et la création de zones végétalisées favorables à la biodiversité.

Ce projet s'inscrit dans une démarche plus large de «promenade des parcs», reliant divers parcs et espaces publics de la façade sud, créant ainsi un maillage intercommunal pour le délassement des habitants de zones urbanisées. Le projet prend également en compte le rapport au grand paysage, avec des points de vue sur le Jura et le Salève.

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Façade sud de l'aéroport
UD2-08 Vernier - Meyrin - aéroport
Ae5 32-1-22a Promenade des Parcs (séquence Avanchets – Vernier) – Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport
Be5 32-1-23 Promenade des Parcs (séquence Mail Sud – Grand-Saconnex) – Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	**06.2019 / 11.2020**
Étude d'avant-projet	01.2029 / 09.2029
Étude de projet	01.2030 / 09.2030
Autorisation / permis de construire	04.2030 / 03.2031
Début des travaux	04.2032
Mise en service	12.2033

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Promenade des parcs-séquence Avanchets-Cointrin Est, rapport de synthèse, mandant: État de Genève; mandataires: Maren Kühn, Olowine Rogg, HKD, novembre 2020

COÛT

Estimation du coût global	1.3 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100 % Ville de Meyrin

32-1-23

Promenade des Parcs (séquence Mail Sud – Grand-Saconnex) – Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport



Priorité
Be5

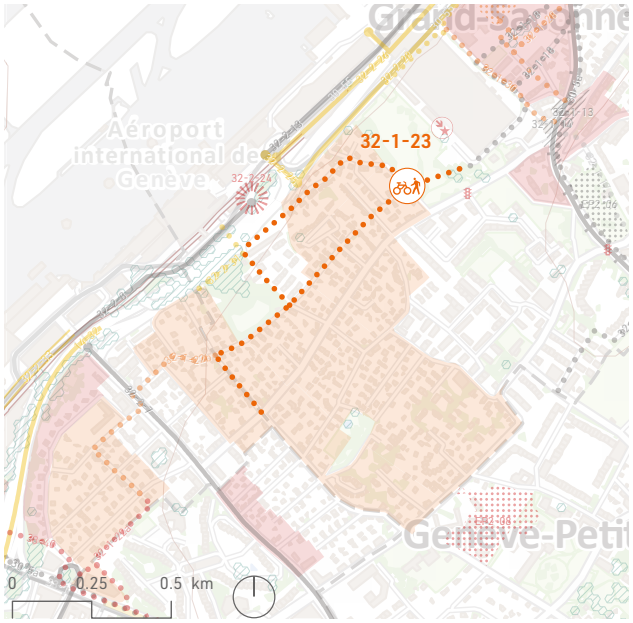
Historique
Be4 (6621.4.186)

Coût : 6.9 MF
Sans demande de cofinancement

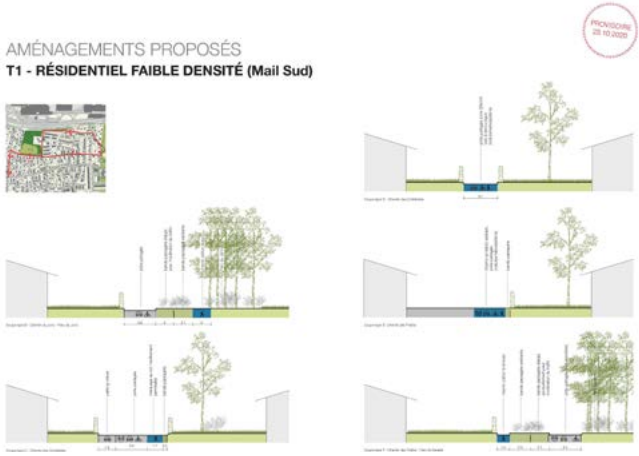
CATÉGORIE
Mobilité douce

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Ville de Grand-Saconnex
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Canton de Genève

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Vue en coupe de la Promenade des Parcs, rapport d'études préliminaires, Grand-Saconnex

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La Promenade des Parcs est une constituante importante d'un réseau de promenades et de cheminements pour la mobilité douce à l'échelle de la façade sud de l'aéroport. Elle concentre des enjeux de développement urbain, de maîtrise des nuisances, de qualité des espaces publics et de report modal. Elle est réalisée en plusieurs séquences articulées à la mutation du tissu urbain qu'elle traverse.

La séquence Mail-Sud sur la commune du Grand-Saconnex traverse un secteur de 1'940 ml. avec des villas existantes et relie le bois du Jonc au parc Sarasin. Le périmètre de la mesure initiale (6621.4.186 / 32-1-23 – Be4) est désormais légèrement modifié pour se situer uniquement sur la commune du Grand-Saconnex, en s'étirant du chemin des Corbillettes jusqu'au parc Sarasin. Cette séquence assurera une continuité paysagère et de mobilité douce transversale entre le secteur Avanchets-Cointrin Est (32-1-22a Ae5 et 32-1-22b Be5) et le secteur parc Sarasin – Bois de la Fortaille (6621.3.084 / 32-1-18 – Ae3) via le futur quartier de Carantec (UD2-03a). Elle s'inscrit également dans un maillage auquel contribue le réaménagement du chemin Edouard-Sarasin (6621.4.001 / 32-1-28 – C4).

L'étude préliminaire d'ensemble a précisé le concept et les attendus d'une promenade fonctionnelle, sécurisée et confortable pour les piétons afin de répondre aux besoins actuels et futurs en termes de déplacement doux dans le secteur Mail-Sud. Les aménagements prévus sont les suivants et devront être précisés lors de l'avant-projet :

- Création d'une piste partagée vélos et voitures ainsi qu'une bande réservée aux piétons, permises par la largeur de la chaussée et la faible circulation.
- Végétalisation et arborisation : une étroite bande paysagère permettrait d'accompagner la bande piétonne. Les jardins privés offrent une opportunité pour la plantation d'arbres solitaires. L'élargissement de la bande plantée à certains endroits permettrait de modérer le trafic. La création d'une butte paysagère au Sud de l'autoroute permettrait la réduction du bruit et la création d'une zone de détente pour les habitants et travailleurs.
- Intégration de mobilier urbain aux endroits ou s'élargissent les bandes plantées.

32-1-23	**Promenade des Parcs (séquence Mail Sud – Grand-Saconnex) – Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport**	**Coût : 6.9 MF**
		Priorité : Be5

La mise en œuvre sera réalisée progressivement pour améliorer l'attractivité de ce secteur en mutation urbaine.

La surface réaménagée est de 11'250 m², en mains publiques et privées.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

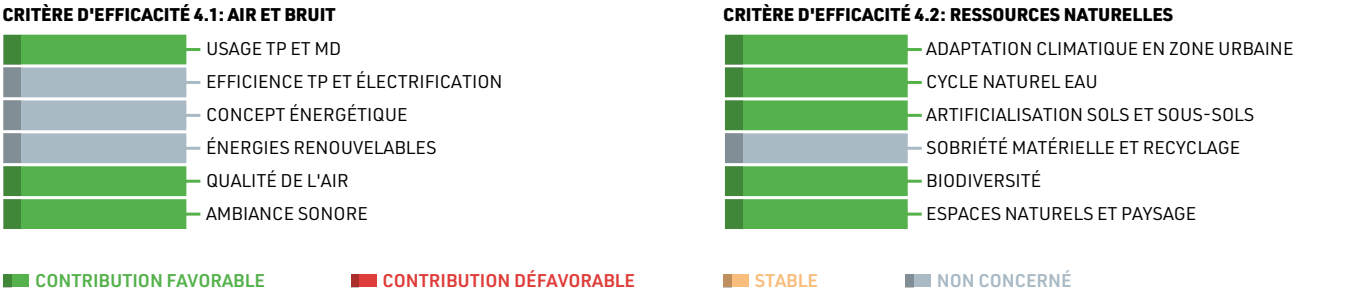
- **Environnement-paysage EP06** en améliorant significativement la qualité paysagère et environnementale de ce secteur contraint.
- **Urbanisation U03, U09,** en favorisant et en connectant des espaces publics majeurs dans des secteurs urbains denses.
- **Mobilité M04, M07, M09** en développant le réseau communal et intercommunal de cheminements en modes actifs, le rendant plus sûr et plus perméable.

La présente mesure améliore le réseau de mobilité douce, favorise un transfert modal vers des modes de transport plus durables (vélo, marche), met en valeur les espaces ouverts dans les zones fortement urbanisées et en densification et assure des liaisons piétonnes entre les parcs et quartiers de la façade sud de l'aéroport. En améliorant la mobilité douce par un itinéraire sûr, efficace et accessible à tous, elle participera à la qualité du système global de transport.

En créant de nouveaux espaces publics, elle assure une meilleure accessibilité entre les quartiers du Grand-Saconnex, dans des secteurs actuellement trop étroits ou vieillissants. Elle constitue aussi un lieu de rencontre, de détente et de loisir pour les habitants, pouvant accueillir diverses animations ponctuelles ou des équipements.

Ainsi la Promenade des Parcs participe à la qualité environnementale et urbaine en réalisant un élément structurant du maillage vert.

En matière de gestion de l'eau, l'accent est mis sur la rétention et l'infiltration des eaux de surface pour limiter les surcharges du réseau, tout en renforçant la biodiversité urbaine grâce à des plantations adaptées. Les revêtements perméables seront privilégiés, réduisant l'artificialisation du sol. L'arborisation du projet est essentielle pour apporter de l'ombre, lutter contre les îlots de chaleur et promouvoir la diversité végétale. Les végétaux choisis seront résistants au réchauffement climatique et au milieu urbain. L'éclairage est conçu pour créer une ambiance sécurisante la nuit, tout en minimisant la pollution lumineuse et en respectant la faune et la flore locales.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Façade sud de l'aéroport
UD2-03a Grand-Saconnex As5
Ae5 32-1-22a Promenade des Parcs (séquence Avanchets Vernier) –Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport
B5 Paquet MD 32-1-30 Promenade de la Paix (prolongement) : réaménagement de la Voie-de-Moëns entre la route de Ferney et la route François-Peyrot et connexion Palexpo
Be5 32-1-22b Promenade des Parcs (section Cointrin Est – Meyrin) - Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport
Be5 32-1-28 Réseau d'espaces publics structurants dans le nouveau quartier mixte de La Susette au Grand-Saconnex
Be5 EP2-09 Aménagement d'un parc agro-urbain dans le nouveau quartier mixte de La Susette au Grand-Saconnex
C5 32-1-26 Promenade des serres et extension du Cours des Nobel entre l'OMS et la campagne Tournay
C5 32-2-30 Aménagement d'une piste cyclable parallèle à la route François Peyrot sous la halle 6 de Palexpo

32-1-23	**Promenade des Parcs (séquence Mail Sud – Grand-Saconnex) – Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport**	**Coût : 6.9 MF**
		Priorité : Be5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	**06.2019 / 10.2020**
Étude d'avant-projet	03.2031 / 03.2032
Étude de projet	04.2032 / 09.2032
Autorisation / permis de construire	10.2032 / 07.2033
Début des travaux	08.2033
Mise en service	02.2035

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Étude préliminaire Promenade des parcs secteur Grand Saconnex– Cointrin (Bureau Verzon Woods – 2019-2020)
Plan directeur communal en cours de finalisation – version 2025

COÛT

Estimation du coût global	6.9 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100 % Ville du Grand-Saconnex

32-1-28

Réseau d'espaces publics structurants dans le nouveau quartier mixte de La Susette au Grand-Saconnex



Priorité
Be5

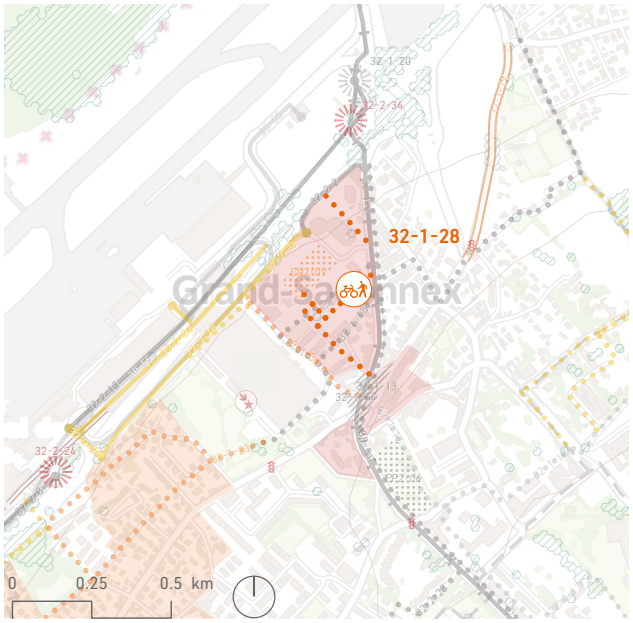
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 7.5 MF
Sans demande de cofinancement

CATÉGORIE
Mobilité douce

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Ville de Grand-Saconnex
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Canton de Genève

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Vue en coupe des futurs gabarits de la route de Colovrex, Grand-Saconnex

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Le quartier de La Susette, à l'est de Palexpo, entre l'autoroute A1 et la route de Ferney, fait partie du grand projet Grand-Saconnex (UD2-03a). Le site, en zone de développement 3, a fait l'objet d'une réflexion sur sa programmation dans le cadre de la modification de zone (MZ) adoptée par le Grand Conseil genevois en janvier 2024. La Ville du Grand-Saconnex et l'État de Genève se sont entendus pour créer un nouveau quartier urbain mixte aux portes de Genève en mettant l'accent sur les enjeux de la transition écologique.

La création d'un nouveau réseau d'espaces publics est destinée à innerver et structurer le quartier, à assurer la perméabilité pour la mobilité douce et la connexion avec les quartiers voisins. Les aménagements relieront efficacement le quartier aux arrêts de tram et de bus.

Les espaces publics structurants majeurs de ce réseau, objet de la mesure PA5, comprennent :

- une place de quartier (place de la Susette),
- deux rues actives qui relient la place aux deux arrêts de tram de Carantec et de Susette
- un cheminement qui relie le quartier au futur pont Pavillon qui enjambe l'autoroute.

Ces espaces sont destinés à la mobilité active, en permettant l'accès pour les véhicules de livraison, de secours et pour la dépose de personnes à mobilité réduite. Les espaces publics sont conçus pour prioriser la mobilité douce,

Ils sont complétés par des cheminements secondaires longitudinaux et transversaux. Les cheminements plus fins à travers les cours des îlots seront financés et réalisés par les opérateurs immobiliers sur la base d'un plan général des espaces ouverts qui fixera les objectifs pour l'ensemble des aménagements.

La validation du Schéma Directeur de La Susette en septembre 2024 après la conduite d'une large concertation, va se traduire dans un Plan localisé de quartier (PLQ) dont le lancement est prévu début 2025. Les études des espaces publics avanceront en parallèle dans le cadre du projet paysager du PLQ, puis seront approfondies et finalisées pour une réalisation prévue dès 2032. La surface réaménagée est de 15'000 m², majoritairement en main publique à l'issue de l'adoption du PLQ.

32-1-28	Réseau d'espaces publics structurants dans le nouveau quartier mixte de La Susette au Grand-Saconnex	Coût : 7.5 MF
		Priorité : Be5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP05, EP06, EP07** en intégrant les enjeux climatiques, biologiques et environnementaux.
- **Urbanisation U03, U09**, en favorisant des espaces publics de proximité sûrs, confortables et conviviaux dans le nouveau quartier dense de la Suzette.
- **Mobilité M04, M07, M09** en développant le réseau communal d'espaces publics et de cheminements doux.

Le développement du quartier de la Suzette prévoit la construction d'environ 900 logements, entre 20'000 et 25'000 m² de surfaces brutes de plancher (SPB) destinées à des activités tertiaires et artisanales, des équipements publics (école, crèche, locaux associatifs, EMS), ainsi qu'un réseau d'espaces publics comprenant une place et un parc agro-urbain.

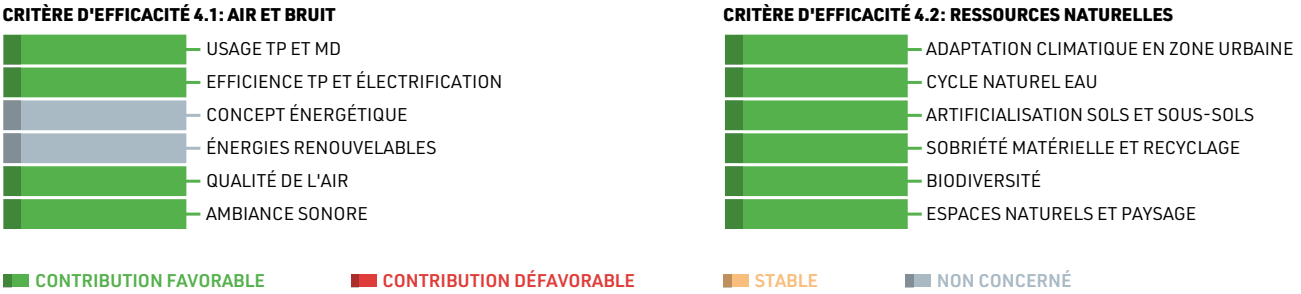
Les espaces publics du quartier de La Susette structurent le nouveau quartier de densification urbaine, le relient aux quartiers voisins et enrichissent les espaces du ruban du tram et de la route de Ferney. Ils sont organisés pour offrir des perspectives vers le grand paysage, comme les crêtes du Jura, tout en structurant et en connectant les différents éléments du quartier, dont les nouveaux bâtiments résidentiels et les grands bâtiments d'activités existants.

La relation des rez-de-chaussée d'immeubles avec les espaces publics est de nature variable selon le type d'espace. La place et les espaces-rues seront animés par des rez actifs comportant des activités qui génèrent des flux et des mouvements de personnes et qui favorisent l'échange et l'interaction sociale inter-quartier. Les autres cheminements seront plus propices à la promenade, aux jeux des enfants et aux activités de proximité avec les logements.

Les espaces publics s'articulent avec les réseaux communaux et intercommunaux de mobilités douce, telles que les liaisons nord-sud en direction du Jardin des Nations (6621.2.111 / 32-1-17 – Ae2 – Promenade de la Paix) et est-ouest entre Meyrin et Prégny-Chambésy (6621.3.084 / 32-1-18 – Ae3 – Promenade des Parcs).

Le Schéma Directeur de La Susette a été conduite en s'appuyant sur la charte cantonale «Quartiers en transition» et son référentiel traduit en objectifs et indicateurs. Ainsi, les nouveaux aménagements proposent des surfaces semi-perméables pour les circulations (indice de perméabilité de 1.15 pour l'ensemble du quartier), ils participent à l'objectif de taux de canopée (40 %) grâce à une forte arborisation (place et rues) et sont le support de noues d'infiltration et de surfaces de gestion des eaux pluviales qui permettent de rafraîchir les courants d'air nocturne. Une grande partie des espaces publics sera en pleine terre. Des noues paysagères, des étangs ouverts de rétention, des bassins d'eau de pluie pour l'arrosage et des végétalisations en toitures seront mis en place pour favoriser l'infiltration et la rétention naturelle de l'eau. L'ensemble permet la gestion naturelle des eaux, la préservation de la biodiversité et à la réduction des îlots de chaleur, ainsi que le renforcement des trames vertes, bleues et noires (réflexion sur l'éclairage public).

Le projet prend en compte la topographie et l'implantation de bâtiments d'activités en front de la source de bruit, réduisant les bruits liés à l'autoroute et à l'aéroport. Des mesures acoustiques sont également appliquées sur les façades des nouveaux bâtiments pour minimiser l'impact sonore.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Façade sud de l'aéroport
UD2-03a Grand-Saconnex
B5 Paquet MD 32-1-30 Promenade de la Paix (prolongement) : réaménagement de la Voie-de-Moëns entre la route de Ferney et la route François-Peyrot et connexion Palexpo
Be5 32-1-23 Promenade des Parcs (séquence Mail Sud) – Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport
Be5 EP2-09 Aménagement d'un parc agro-urbain dans le nouveau quartier mixte de La Susette au Grand-Saconnex
C5 32-1-26 Promenade des serres et extension du Cours des Nobel entre l'OMS et la campagne Tournay
C5 32-2-30 Aménagement d'une piste cyclable parallèle à la route François Peyrot sous la halle 6 de Palexpo

32-1-28	**Réseau d'espaces publics structurants dans le nouveau quartier mixte de La Susette au Grand-Saconnex**	**Coût : 7.5 MF**
		Priorité : Be5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	**10.2024 / 06.2026**
Étude d'avant-projet	01.2027 / 06.2028
Étude de projet	01.2029 / 06.2030
Autorisation / permis de construire	07.2030 / 06.2031
Début des travaux	01.2032
Mise en service	01.2033

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Modification de zone (MZ-PL 12615-A), adoptée par le Grand-Conseil le 25 janvier 2024
Schéma Directeur de La Susette, validé par le Canton de Genève et la Ville du Grand-Saconnex en septembre 2024
Plan directeur communal en cours de finalisation – version 2025
Cahier des charges de l'AVP-PLQ, lancement de l'AO le 13.09.2024

COÛT

Estimation du coût global	7.5 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

Ville du Grand-Saconnex

MESURE STRUCTURANTE

32-2-34

Deuxième étape d'aménagement de l'interface multimodale P47/P49 en lien avec le projet Cap2030 de l'aéroport international de Genève



Priorité
Ae5

Historique
Nouvelle mesure

Coût : 38.2 MF
Sans demande de cofinancement

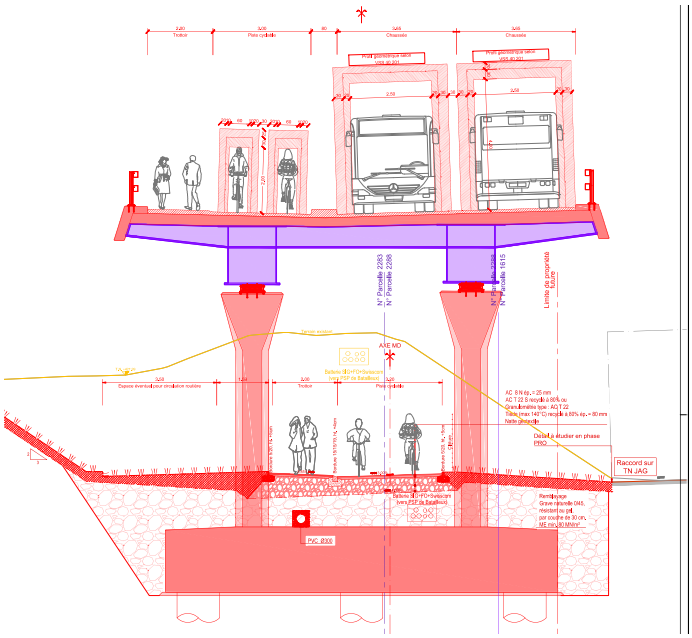
CATÉGORIE
Interface multimodale

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
-

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

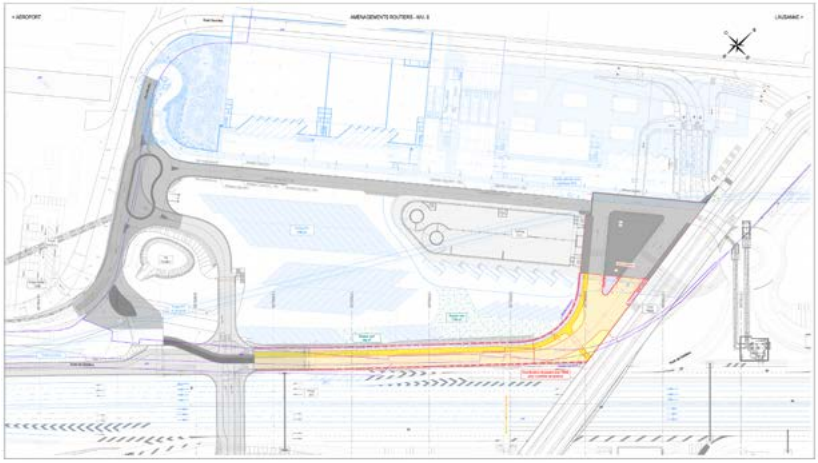
Le Plan sectoriel de l'infrastructure de l'aéronautique (PSIA) adopté en 2018 vise notamment à ne pas augmenter le nombre de places de stationnement TIM du site aéroportuaire, tant pour les passagers que les employés. Dans ce cadre, le développement de l'aéroport (Cap 2030) dont la mesure A5 32-2-24 fait partie, nécessite d'accroître la capacité des lignes de transports publics, d'améliorer les aménagements pour la mobilité douce et d'adapter les interfaces multimodales le desservant.

L'aménagement de l'interface multimodale P47-P49 (mesure 6621.3.087 / 32-1-20 - A3), dont la conception est antérieure au PSIA adopté en 2018, se réalisera concomitamment au prolongement du tram des Nations jusqu'à Ferney-Voltaire (mesures 6621.3.086 / 32-1-2 - A3 et 6621.4.014 / 32-1-7 - A4) une fois que l'installation de chantier de celui-ci aura libéré l'espace. Une deuxième étape d'aménagement de l'interface multimodale P47-P49 est toutefois nécessaire à l'horizon 2030 pour assurer la capacité en TP et MD nécessaire au développement de la façade aéroportuaire, et une connexion plus directe entre l'interface multimodale de l'aéroport (A5 32-2-24) et le P47-P49 via l'axe fort TP de la route des Batailleux (mesure 6621.3.093 / 32-2-13 - A3).

Cette deuxième étape d'aménagement, sans demande de cofinancement fédéral, comprend la création de 11 quais supplémentaires sur l'interface P47-P49 pour les bus en terminus ou de passage, permettant une réserve de capacité d'accueil pour les transports publics, et l'amélioration des connexions et aménagements pour les modes doux dans ce secteur très contraint par les infrastructures existantes.

Pour ce faire, la présente mesure prévoit la construction d'un ouvrage entre la plateforme multimodale P47-P49 et la route des Batailleux au niveau du Pont Pavillon (voir ci-dessous), qui offrira la possibilité de liaisons TP directes, notamment via l'axe fort TP de la route des Batailleux (6621.3.093 / 32-2-13 - A3) entre les services offerts au niveau de l'interface P47-P49 (tram, P+R, vélostation, gare routière) et l'interface principale de l'aéroport (A5 32-2-24). Cet ouvrage est un viaduc avec un tronçon rectiligne d'une longueur de 195 m et d'un tronçon courbe d'une longueur de 45 m. L'ouvrage accueillera deux voies de circulation pour les bus, une piste cyclable et un trottoir, pour un total de 5'140 m^2 aménagé.

32-2-34	**Deuxième étape d'aménagement de l'interface multimodale P47/P49 en lien avec le projet Cap2030 de l'aéroport international de Genève**	**Coût: 38.2 MF**
		Priorité: Ae5



La phase d'avant-projet terminée a permis d'avoir un planning intentionnel et des coûts estimatifs des études et des travaux avec un degré de précision supérieur à l'étude préliminaire. Le mandataire a étudié plusieurs variantes et a recommandé la variante la plus pertinente garantissant la sécurité structurale, l'aptitude au service et l'optimisation des coûts. Une coordination fine est menée avec les projets connexes, le foncier est maîtrisé et aucune artificialisation de sol n'est prévue.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06** par la végétalisation supplémentaire atténuant les ilots de chaleur dans un secteur très minéral.
- **Urbanisation U06, U09** par le renforcement du secteur d'activités économiques de la façade sud de l'aéroport et l'amélioration des espaces publics dans un contexte densément bâti.
- **Mobilité M03, M05, M10, M12** par la contribution au report modal, l'amélioration de l'efficacité du réseau TP, des connexions multimodales et de la sécurité du trafic, et par l'installation de recharge pour les bus électriques.

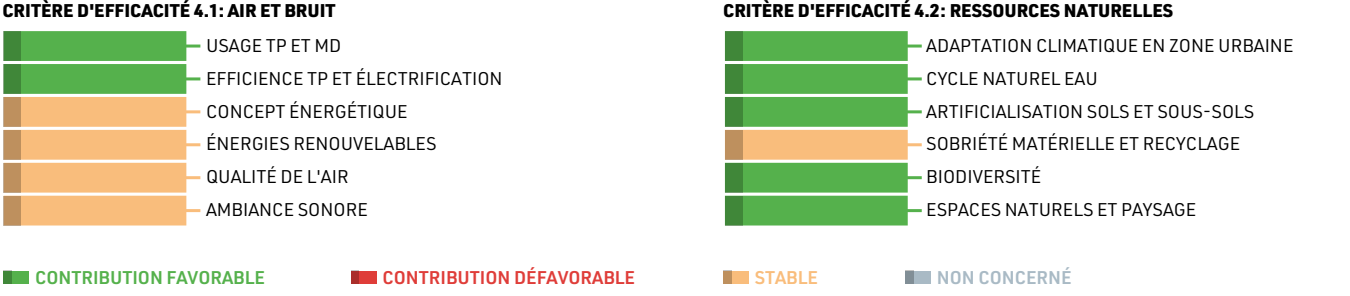
La mesure vient compléter et optimiser le fonctionnement de ce secteur très contraint, permettant d'accroitre l'attractivité des TP et des MD sur la façade sud de l'aéroport. Elle permettra en particulier d'offrir des connexions directes TP et MD entre la nouvelle interface multimodale de l'aéroport (mesure A5 32-2-24) d'une part, et le tram Nations-Grand-Saconnex-Ferney-Voltaire, le P+R P47 connecté à l'autoroute A1 et la gare routière d'autre part. Intervenant en complément de la mesure initiale 32-1-20, la présente mesure permettra d'optimiser la circulation et les correspondances des lignes de bus sur le secteur Est de l'aéroport sur deux niveaux:

- Niveau rez-de-chaussée (-2), accès via la Voie-des-Traz réaménagée (mesure 32-2-13): lignes TPG 8 – Veyrier, douane - Grand-Saconnex, Aéroport-P47 (P+R/Gare routière) et TPG 54 – Versoix, Centre sportif - Genève-Aéroport, Terminal
- Niveau en élévation (0), accès par l'arrêt de tram des Nations-Ferney-Voltaire d'une part et par le viaduc susmentionné d'autre part: lignes TPG 28 – Petit-Lancy, Les Esserts – Genève-Aéroport, Terminal, TPG 23 – Carouge, Tours – Grand-Saconnex, Aéroport-P47, TPG 66 – Thoiry, centre commercial - Genève-Aéroport, terminal.

Le déplacement des lignes de bus 23, 28 et 66 du niveau -2 au niveau 0 permettront ainsi à la ligne 8 de faire son terminus au niveau du P+R/Gare routière et d'avoir une réserve de capacité d'accueil des lignes des transports publics permettant une augmentation future de l'offre.

La mesure améliorera aussi les connexions pour les piétons et les cyclistes. Au global, elle accompagne le développement de l'aéroport international de Genève dans le cadre des objectifs du PSIA afin de favoriser son accès en TP et MD et ne pas augmenter, voire réduire, l'offre de stationnement TIM. Le tout en coordination avec le développement du secteur.

Sans emprises sur sols naturels, la mesure favorisera le report modal sur les TP et MD dans le cadre d'un concept multimodal global pour la façade sud aéroportuaire. Elle prévoit de plus la mise en place de bornes de recharge électrique pour les bus TPG contribuant ainsi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les matériaux d'excavation seront réutilisés sur place, avec une évaluation des possibilités d'utilisation de matériaux recyclés.



32-2-34	**Deuxième étape d'aménagement de l'interface multimodale P47/P49 en lien avec le projet Cap2030 de l'aéroport international de Genève**	**Coût : 38.2 MF**
		Priorité : Ae5

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Façade sud aéroport
UD2-08 Vernier – Meyrin – Aéroport
UD2-14 Mail sud aéroport
A3 32-1-2 Construction d'un axe tram entre la place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics
A3 32-2-13 Aménagements routiers pour l'amélioration de la desserte TC et des MD sur la façade sud de l'aéroport : section route de Ferney - Voie-des-Traz – aéroport
A3 32-1-20 Construction d'une interface multimodale (tram/bus/MD/TIM) situé au niveau du P+R P47-P49 en coordination avec la réalisation de l'axe tram
Ae3 30-55 Axe tangentiel TP Carouge - P+R P47 : électrification de la ligne pour véhicule TOSA
A4 32-1-7 Prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand- Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire
A5 32-2-24 Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION	
Étude préliminaire	terminée en 2023
Étude d'avant-projet	terminée en 2024
Étude de projet	06.2024 / 06.2025
Autorisation / permis de construire	**06.2028 / 03.2029**
Début des travaux	01.2030
Mise en service	10.2032

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION
Dossier d'avant-projet, Juillet 2024
Dossier de projet, Juin 2025

COÛT	
Estimation du coût global	38.2 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT
100% Canton de Genève

35-36 Réaménagement du Pont de Lancy sur l'itinéraire de la ceinture urbaine: dénivellation des transports individuels motorisés



Priorité
Ae5

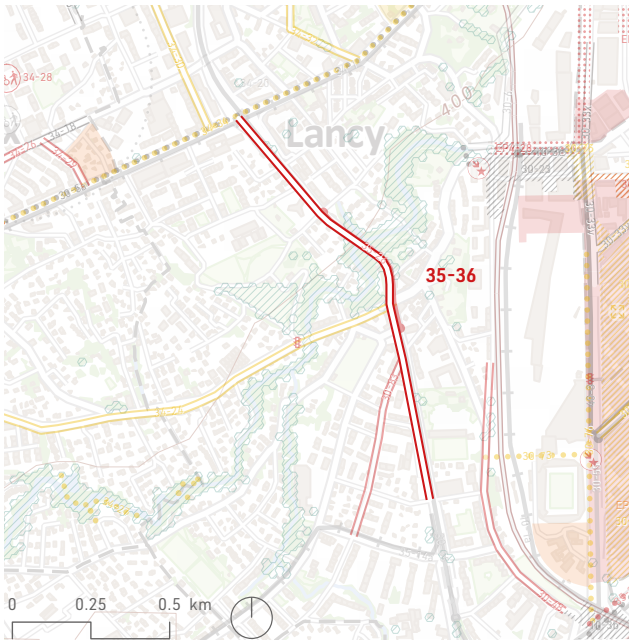
Historique
6621.4.192 (Be4)

Coût : 152.2 MF
Sans demande de cofinancement

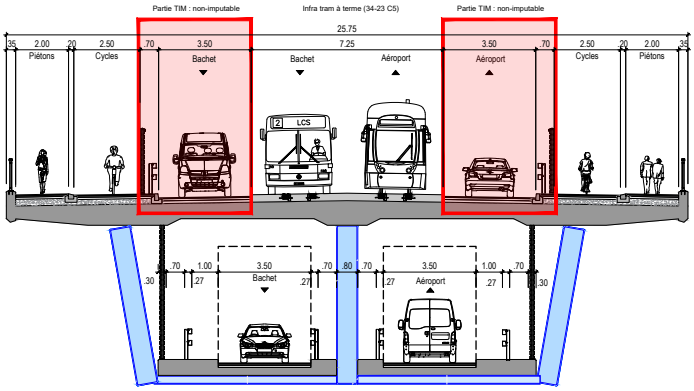
CATÉGORIE
Capacité des routes

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Ville de Lancy

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Cette mesure consiste à réaliser une mise en dénivelé des flux de circulation motorisés en transit sur l'axe route du Pont-Butin - Avenue des Communes Réunies de la ceinture urbaine entre la route de Chancy et le Stade de Marignac, en passant sous le carrefour à l'intersection avec la route du Grand-Lancy (dit carrefour GE 68). Elle s'inscrit dans un projet global qui favorise les TP et MD en surface (voir mesure 35-26 A5). Elle est de plus inscrite au Plan directeur cantonal genevois (état de coordination actuel : «en cours»).

Suite à la première phase de l'étude d'avant-projet en cours, la nécessité de démolir et reconstruire le pont de Lancy a été actée due au fait qu'il n'y a actuellement pas de réserve de capacité portante pour augmenter les flux supportés par l'ouvrage. De plus, la mise en dénivellation des TIM impose la fermeture du tablier inférieur afin de limiter les nuisances sonores dans le vallon de l'Aire en contrebas, induisant une charge supplémentaire pour l'ouvrage. Enfin, celui-ci doit également être dimensionné pour prévoir l'implantation, dans un deuxième temps, d'une ligne de tramway tangentiel (mesure 34-23 C5).

La nécessité de reconstruire le pont permet d'étudier une nouvelle variante d'implantation de l'ouvrage qui, avec une portée plus courte, serait dépourvu de piles, ce qui permettrait de réduire son impact sur le Vallon de l'Aire, au bénéfice de la végétation et de la biodiversité (cette variante est en cours d'étude et son développement pour les phases suivantes sera décidé à la fin de la phase d'avant-projet en cours). D'autre part, une solution technique a été développée pour permettre le maintien de la circulation pendant toute la durée du chantier de démolition/reconstruction du pont de Lancy. La mise en service de ce projet d'envergure est envisagée à l'horizon fin 2033 et nécessitera cinq ans de travaux.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP03, EP06** par l'éventuelle possibilité d'un nouvel ouvrage sans piles réduisant l'impact sur le Vallon de l'Aire et par la contribution globale du projet au report modal vers les TP et les MD.

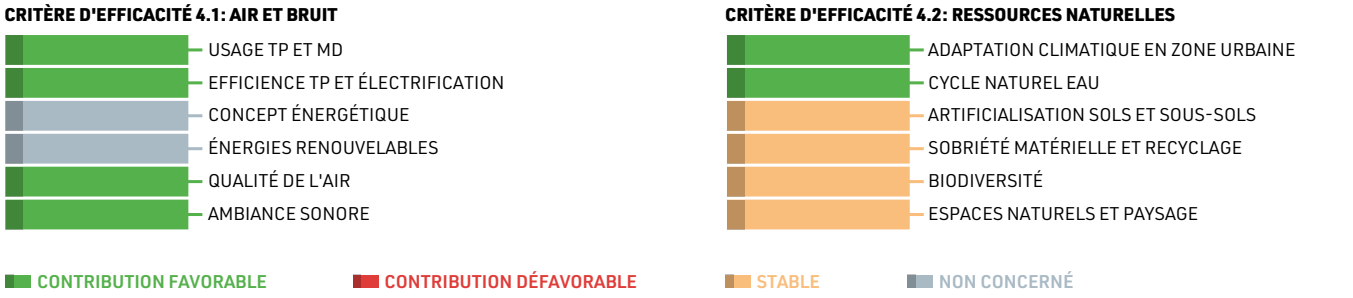
35-36	**Réaménagement du Pont de Lancy sur l'itinéraire de la ceinture urbaine : dénivellation des transports individuels motorisés**	**Coût : 152.2 MF**
		Priorité : Ae5

– **Urbanisation U09** par l'amélioration substantielle amenée par le projet à la qualité et au maillage des aménagements en faveur des piétons et des vélos, reconnectant les deux rives de l'Aire densément peuplées.
– **Mobilité M03, M04, M09, M10** par la contribution du projet au report modal vers les TP et les MD, préfigurant l'implantation dans un second temps d'une nouvelle ligne de tram tangentiel et d'un axe fort vélo tangentiel, et par l'amélioration de la sécurité pour tous les modes.

Cette mesure s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), acceptée en 2016 par le peuple genevois. Elle prévoit notamment la concrétisation d'une ceinture urbaine routière homogène et lisible, de façon à assurer aussi bien la fluidité du transport individuel motorisé que l'efficacité des transports publics et la sécurité des modes doux. Cette ceinture urbaine facilite les déplacements évitant le centre-ville et permet ainsi de favoriser les TP et MD dans celui-ci en particulier dans les zones 1 et 2 LMCE. Combinée avec la mesure 35-26, la présente mesure conforte la fonction et la lisibilité de la ceinture urbaine en tant qu'axe du réseau routier primaire, drainant principalement le trafic d'échange entre les différents secteurs de l'agglomération à l'échelle de la première couronne urbaine.

La dénivellation des TIM vise principalement à permettre la réorganisation des circulations en surface (voir mesure 35-26) au profit de la priorité des TP, de l'efficacité et de la sécurité des déplacements MD, notamment aux carrefours. La fermeture d'une voie TIM en surface et la dénivellation d'une grande partie du trafic de transit permettra une amélioration globale de la sécurité du trafic sur cet axe très fréquenté (près de 40'000 véhicules/jour actuellement au niveau du Pont de Lancy). Elle améliorera substantiellement les relations multimodales entre les quartiers et zones d'emplois situés de part et d'autre du Vallon de l'Aire. Elle garantira dans un premier temps une bonne vitesse commerciale des lignes de bus, pour offrir, d'une part, un rabattement efficace vers la gare Léman Express de Lancy-Pont-Rouge et, d'autre part, stabiliser les horaires des TP sur la ceinture urbaine sur le couloir entre l'aéroport et la ZIPLO. La mesure améliorera également le confort et la sécurité des déplacements à pied et à vélo. Enfin, la mesure préfigure l'implantation d'un futur tram tangentiel et d'un axe fort vélo tangentiel sur la ceinture urbaine.

Par sa contribution au report modal, la mesure contribue à réduire les nuisances sonores et la pollution de l'air au centre-ville. La réalisation d'un nouveau pont, éventuellement sans piles, avec la fermeture de son tablier inférieur permettra de préserver les qualités paysagères et environnementales du vallon de l'Aire traversé par l'infrastructure tout en améliorant la situation des riverains.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

A5 35-26 Réaménagement du Pont de Lancy en faveur des TP et MD sur l'itinéraire de la ceinture urbaine, préfigurant un tram tangentiel et un axe fort vélo
C5 30-92 Aménagement d'un axe fort vélo tangentiel entre Pregny et Plan-les-Ouates
C5 34-23 Création d'une nouvelle ligne de tramway dite «la tangentielle» entre l'aéroport et Lancy (maillage réseau tramway radial)
C5 34-24 Requalification multimodale de la route du Grand Lancy entre la route du Pont-Butin et la route de Chancy

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	terminée en 2020
Étude d'avant-projet	**06.2023 / 02.2026**
Étude de projet	03.2026 / 05.2027
Autorisation / permis de construire	06.2027 / 05.2028
Début des travaux	01.2029
Mise en service	12.2033

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Etude préliminaire, 2020

COÛT

Estimation du coût global	152.2 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100% Canton de Genève

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

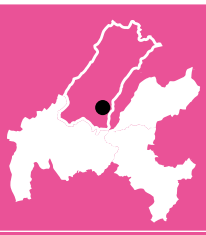
4.7 MESURES ENVIRONNEMENT-PAYSAGE HORIZONS A ET B



Réaménagement du Parc des Franchises (mesure EP2-05 du PA3)

© Etat de Genève

UD1-03 Versoix



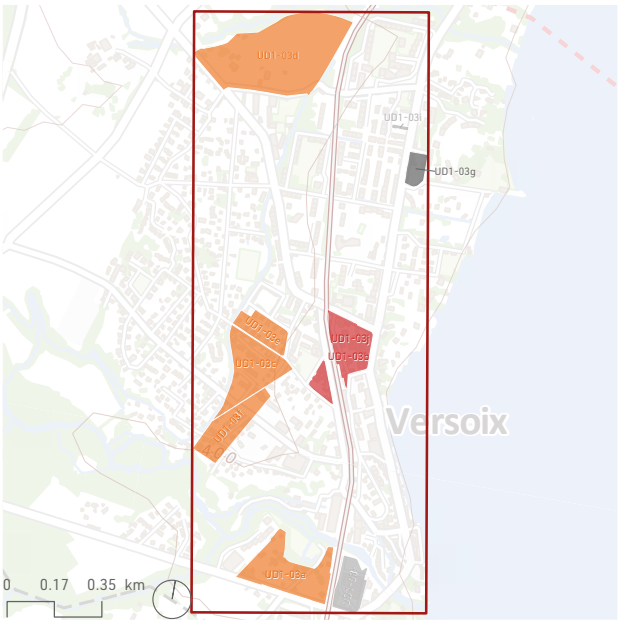
Priorité
As5-Bs5

Historique
As4 / 6621.4.123

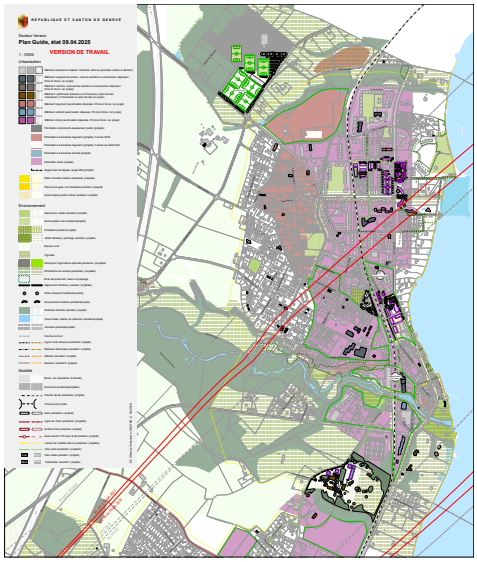
CATÉGORIE
Densification
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève (OU)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Versoix, Bellevue, Genthod, privés

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Plan-guide, Office de l'Urbanisme

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La mesure vise à renforcer le développement urbain de la ville de Versoix et prévoit en particulier :

- Objectif 1 : La création de nouveaux logements et nouveaux emplois (potentiel identifié de 400 logements et 300 emplois), par requalification et densification de quartiers à proximité directe des gares du Léman Express,
- Objectif 2 : Le développement d'une nouvelle centralité en extension dans le secteur «Pont-Céard» - Route de Suisse (potentiel identifié de 600 logements et 300 emplois),
- Objectif 3 : La requalification et la création d'espaces publics ainsi que la réalisation d'équipements publics pour assurer la qualité de vie des habitants,
- Objectif 4 : Le renforcement du maillage urbain et paysager afin d'atténuer les coupures urbaines (notamment la voie ferrée) et améliorer l'intégration entre les différents quartiers de la ville.

Il s'agit également de poursuivre la coordination avec les communes voisines (Genthod, Bellevue, Collex-Bossy) dans le cadre de la stratégie intercommunale élaborée entre 2017 et 2019 sur les enjeux pertinents à cette échelle (mobilité, paysage, structures espaces publics, équipements...) et mettre en œuvre de premières actions intercommunales.

Plusieurs opérations ont déjà été réalisées pour répondre à ces objectifs, notamment :

- Réaménagement des abords de la gare de Versoix et création d'un pôle d'activité (22'000 m² d'activité),
- Requalification d'une section de la route suisse RC1 en traversée de Versoix (6621.057 / 12-15a A1 mise en service en 2020)
- Amélioration de la mobilité douce (6621.2.056 / 12-21 Ae2, septembre 2023 ; 6621.2.058 / 12-23 Ae2 et 6621.3.004 / 12-17 A3 paquet MD, septembre 2025)

Des études de projets sont menées sur les secteurs à développer :

- Image directrice pour l'aménagement du site des Colombières accueillant de nombreux équipements communaux (école, centre de voirie) et cantonaux (cycle, ECPS) (2022)

UD1-03	Versoix	Priorité : As5-Bs5

– Image directrice pour la mutation du secteur de la Printanière, Genthod-Bellevue (2022)
– Étude test pour la requalification des sites Favarger-papeterie, étude-test (2023-2024)
– Image directrice pour l'extension du centre sportif de la Bécassière : pôle football cantonal (2024).

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² à l'échelle intercommunale (Versoix, Genthod, Bellevue, Collex-Bossy) :

– Logements : 180'000 m² / 3'600 habitants
– Activités : 225'000 m² / 9'000 emplois
– Équipements publics : 43'000 m²
– Espaces publics : non estimés

– Surface de zone perméable artificialisée : non estimés
– Surface agricoles consommées : 120'000 m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP04, EP06, EP07** en améliorant la qualité environnementale, paysagère et climatique du secteur.
– **Urbanisation U02, U03, U08** en renforçant les capacités d'accueil et les espaces publics dans l'aire urbaine compacte.
– **Mobilité M03, M04, M07** en renforçant la coordination urbanisation-transports dans un secteur bénéficiant d'une excellente desserte TP et MD.

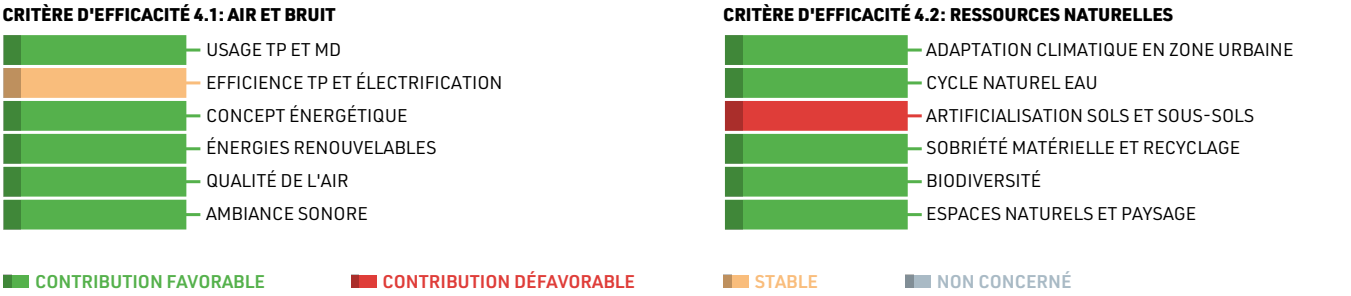
La densification du centre de Versoix se justifie par la présence de deux gares Léman Express et la bonne desserte dont elles bénéficient en direction du cœur d'agglomération. Elle contribue à renforcer l'agglomération multipolaire. En développant l'offre de logements à proximité de réseaux de transport publics performants, la mesure vise à favoriser le rééquilibrage de l'accueil de la population dans le canton de Genève. Elle préserve les espaces de nature, construit des espaces publics de qualité, développe la ville des courtes distances et améliore la mobilité.

Les effets attendus sont les suivants :

– Confortement de l'armature urbaine du secteur intercommunal Versoix, Genthod, Bellevue, Collex-Bossy
– Mixité, diversité morphologique
– Réalisations de quartiers avec une densité urbaine, dotés d'espaces publics de qualité
– Développement du réseau de mobilité douce
– Prise en compte transversale des problématiques territoriales
– Coordination des opérations dans le cadre d'un projet d'ensemble garantissant la qualité urbaine

La commune de Versoix dispose d'une desserte en transport en commun de qualité grâce à la desserte ferroviaire au ¼ h de ses deux gares Léman Express (gare de Versoix et de Pont-Céard) ainsi qu'au réseau TPG. Son réseau de mobilité douce est renforcé avec la requalification de la route Suisse (6621.057 / 12-15a A1) ainsi que la voie verte Genève-Sécheron - Versoix (6621.3.010 / 12-32 A3 paquet MD, 6621.4.006 / 12-53 A4). Le réaménagement de la route Suisse s'accompagne d'une gestion plus volontariste du trafic, avec la création de zones 30 en centre de localité et d'une pacification des espaces publics urbains (Place du Bourg). La connexion avec Genève, le canton de Vaud et les territoires français, via les réseaux de transport en commun existants et le développement en cours de son réseau de mobilité douce, renforce la vocation de ville pour Versoix, la pertinence de créer de nouveaux logements en son centre et la nécessité d'accompagner ce développement par un renforcement de sa qualité urbaine.

Des efforts ont été menés pour renforcer la présence de pleine terre dans les projets, préserver un maximum d'arborisation et réduire le nombre de places de stationnement.



UD1-03	Versoix	Priorité : As5-Bs5

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Route Suisse
Ae2 12-21 Construction de stationnements vélo à la gare de Versoix-Centre et à la gare de Pont-Céard et amélioration de l'intermodalité
Ae2 12-23 Aménagements MD à Versoix section Molard – ch. de la Papeterie, construction d'une passerelle MD et renaturation de la Versoix (dernière section)
A3 Paquet MD 12-17 Construction d'une passerelle MD à la gare de Versoix et réaménagement de l'interface
A3 Paquet MD 12-32 Aménagement d'une voie verte de Versoix à Prégny-Chambésy
A3 12-46 Aménagement d'une liaison MD route de Bois-Chatton – route de Collex - route des Fayards
A5 12-76 Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et Versoix en complément de la voie verte Genève-Versoix sur domaine public cantonal
A5 12-79 Aménagements cyclables sur la route de l'Etraz tronçon Biolay – Mies
A5 Paquet MD 12-81 Construction d'un passage MD au dessus de la Versoix sur la route de l'Etraz
C5 12-80 Aménagements cyclables sur la route de L'Etraz secteur Richelien / Machefer
C5 12-82 Aménagements MD section route de Suisse - village de Céligny via gare de Céligny
C5 12-83 Aménagement MD Rte de Sauverny tronçon Douane de Sauverny – Etraz

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice :

– Plan directeur Cantonal Genève 2030 – révision en cours ;

– Plan directeur communal en cours de révision

Planification urbaine : /

Planification localisée à l'étude :

– PLQ Lachenal-Dégallier (50 logements /70 emplois) – AVP en cours, adoption PLQ S1 2027 [objectif 1 : création logements]

– PLQ Val-de-Travers (50 logements) – AVP en cours, adoption PLQ 2e semestre 2027 (objectif 1 : création logements)

– Voie verte Genève-Sécheron/Versoix – AVP fin 2023 [objectif 4 : renforcement du maillage urbain]

– Création du Parc du Molard – DD déposée [objectif 3 : création espace public]

– Secteur extension urbaine à dominante d'habitat «Chez Pélissier» (potentiel 600 logements/300 emplois) : Mise en œuvre à réinterroger au regard des enjeux de la transition écologique [objectif 2 : création d'une nouvelle centralité]

Planification localisée en force :

– PLQ Ilet Jean-Querret (90 logements /20 emplois) – Adoption du PLQ en 2022 [objectif 1 : création logements]

– PLQ Buissonets (50 logements /70 emplois) [objectif 1 : création logements]

– Réaménagement passage souterrain de la gare de Versoix [objectif 4 : renforcement du maillage urbain]

– Image directrice secteur des Colombières – 2021 (densification à destination d'activité, recomposition espaces publics, création équipement public) [objectif 3 : création espace public et objectif 4 : renforcement du maillage urbain]

– Étude aménagement interface gare Pont-Céard (réaménagement espace public) [objectif 2 : création d'une nouvelle centralité et objectif 3 : création espace public]

– Étude aménagement canal de Versoix – Co-créer la biodiversité en milieu urbain [objectif 3 : création espace public et objectif 4 : renforcement du maillage urbain]

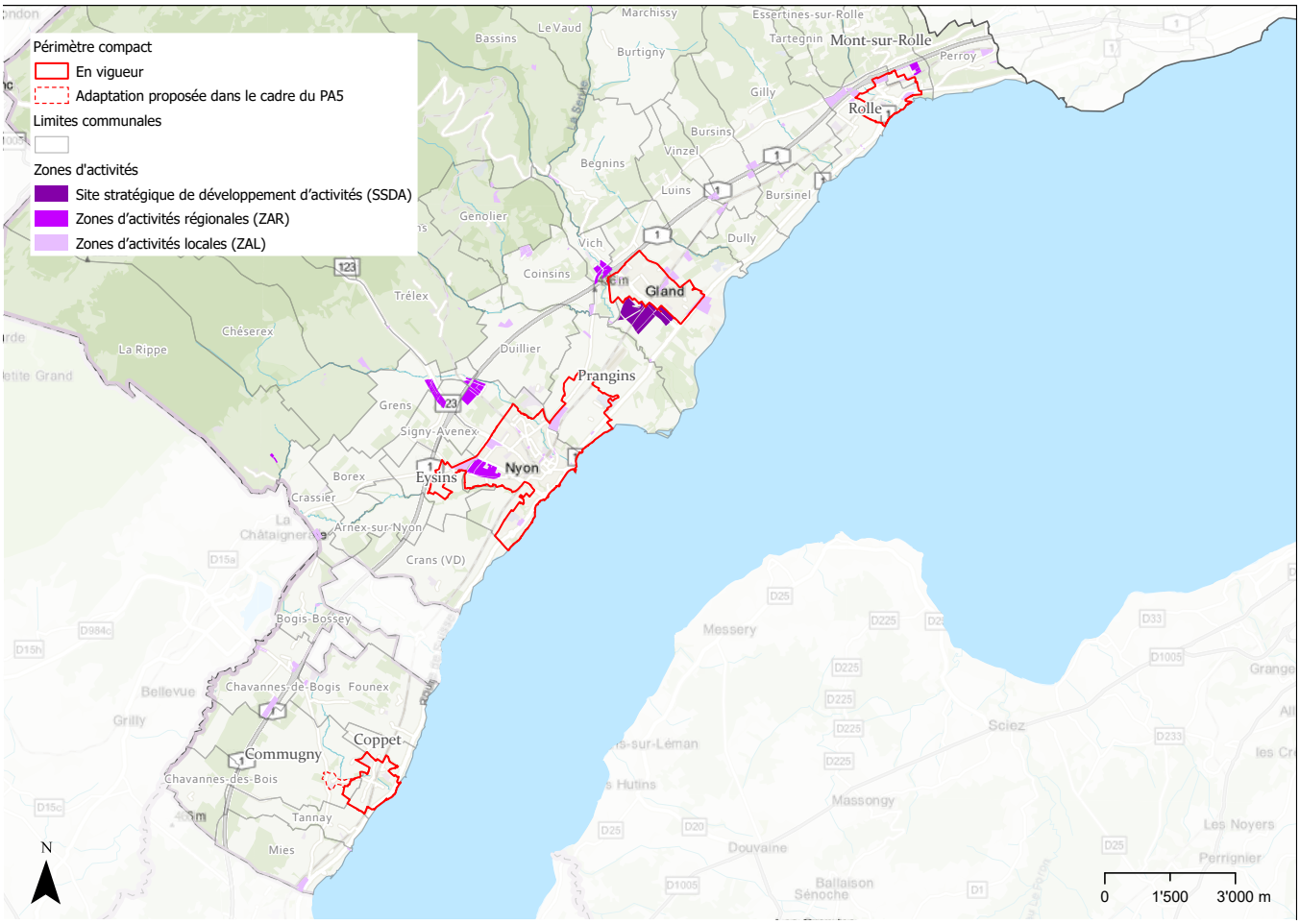
– Masterplan réaménagement site du Collège du Léman – projet adopté [objectif 2 : création d'une nouvelle centralité].

UD1-03	Versoix						Priorité : As5-Bs5
Nom opération d'aménagement	**Numéro**	**Procédure type**	**Affectation principale**	**Etape en cours**	**Réalisation**	**Mise en service**	**Entité pilote**
145-147 RTE DE SUISSE	UD1-03i	DD	Logements	MES	07.2022	12.2024	Canton de Genève (OU)
ILET JEAN-QUERRET	UD1-03g	PLQ	Logements	REA	01.2025	12.2027	Canton de Genève (OU)
LACHENAL - DEGALLIER	UD1-03b	PLQ	Logements	AVP	01.2027	12.2029	Canton de Genève (OU)
7 Chemin du Val-de-Travers	UD1-03j	PLQ	Logements	AVP	12.2027	12.2029	Canton de Genève (OU)
LES COLOMBIERES	UD1-03c	Potentiel à bâtir	Logements	Non démarré	01.2031	12.2040	Canton de Genève (OU)
MOLARD	UD1-03a	Potentiel à bâtir	Équipements	Non démarré	01.2032	12.2040	Canton de Genève (OU)
DEGALLIER	UD1-03e	Potentiel à bâtir	Logements	Non démarré	01.2032	12.2040	Canton de Genève (OU)
LES COLOMBIERES 2	UD1-03f	Potentiel à bâtir	Activités	Non démarré	01.2032	12.2040	Canton de Genève (OU)
EXTENSION NORD VERSOIX	UD1-03d	Potentiel à bâtir	Logements	Non démarré	01.2034	12.2040	Canton de Genève (OU)

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Stratégie intercommunale Versoix, Bellevue, Genthod, Prégny-Chambésy, 2019
Plan directeur communal de Versoix, en cours de révision

Centralités vaudoises du Grand Genève



MESURES D'URBANISATION UD1-04, UD1-05, UD1-06 ET UD1-07

Cette fiche, spécifique aux mesures d'urbanisation sises sur la partie vaudoise du Grand Genève, décrit le processus de mise en conformité du périmètre compact de l'agglomération avec la législation fédérale (loi sur l'aménagement du territoire et son ordonnance d'application) ainsi qu'au Plan directeur cantonal vaudois (PDCn-VD). Le périmètre compact est constitué de quatre secteurs discontinus correspondant aux centralités vaudoises du Grand Genève, soit :

- Coppet-Commugny ;
- Nyon-Eysins-Prangins ;
- Gland ;
- Rolle-Mont-sur-Rolle.

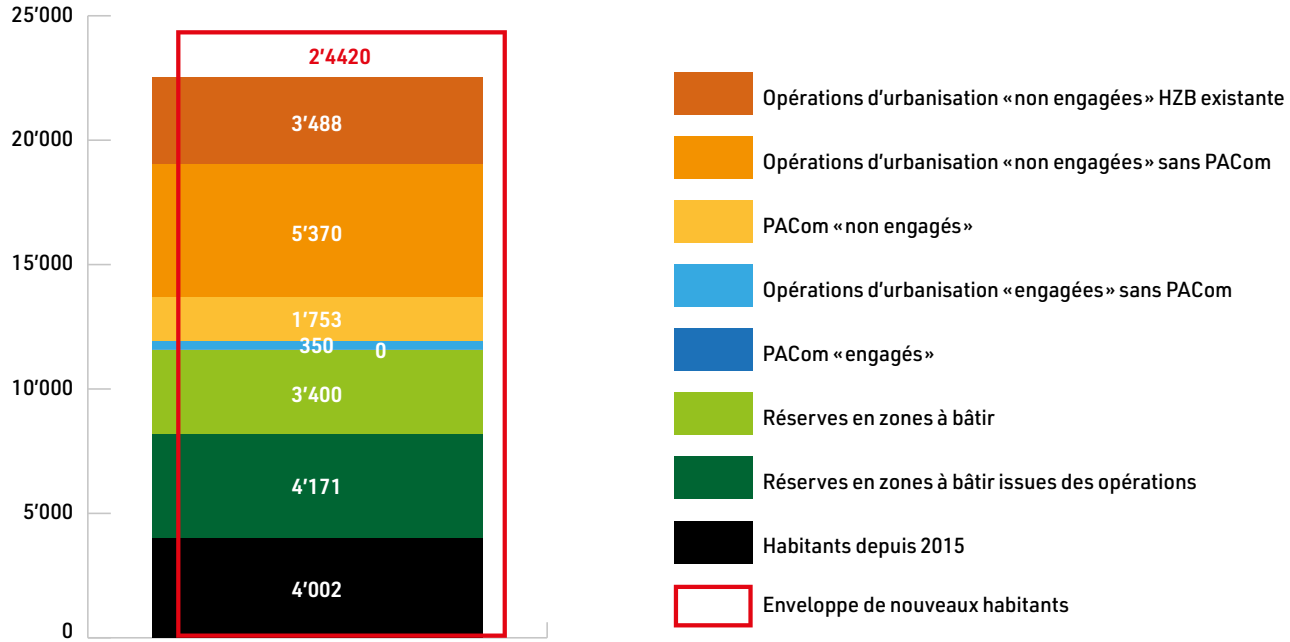
Le périmètre compact vaudois du Grand Genève a été défini et validé par le Canton et les communes, lors de l'établissement du PA2, en application de la **mesure B11 Agglomérations, centres cantonaux et régionaux du PDCn-VD**.

À la suite de la révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) et son ordonnance d'application (OAT) entrées en vigueur le 1e mai 2014, le PDCn-VD définit les modalités du dimensionnement des zones d'habitation et mixtes pour chaque type d'espace du projet de territoire.

Pour les périmètres compacts des agglomérations, la **mesure A11 Zones d'habitation et mixtes du PDCn-VD** alloue une enveloppe de croissance démographique maximale en habitants entre 2015 et 2030 ainsi qu'une croissance maximale annuelle dès 2030, tenant compte des spécificités de chaque agglomération. Pour le périmètre compact de la partie vaudoise du Grand Genève, l'enveloppe maximale de croissance allouée est de 24'420 habitants entre fin 2015 et fin 2040, soit l'horizon de planification du projet d'agglomération 5 (17'220 entre fin 2015 et fin 2030 puis 720 habitants par an dès 2031).

Centralités vaudoises du Grand Genève

Potentiels d'accueil en habitants dans les centralités vaudoises d'agglomération du Grand Genève



Le potentiel d'accueil en habitants est dimensionné pour accueillir la croissance allouée par le PDCn pour le périmètre compact de l'agglomération. Il intègre le potentiel des réserves en zone à bâtir existante ainsi que celui des mesures d'urbanisation (projets de plans d'affectation).

Dans ce cadre, depuis 2016, le Canton de Vaud et la Région de Nyon, avec les communes concernées, réalisent annuellement un monitoring du potentiel d'accueil d'habitants au sein du périmètre compact vaudois du Grand Genève - partie vaudoise.

In fine, ce suivi vise à mettre en cohérence le potentiel d'accueil du périmètre compact d'agglomération avec les perspectives de croissance démographique allouées par la mesure A11 du PDCn-VD, et à promouvoir une utilisation rationnelle des sols, en cohérence avec les dispositions de la LAT et de l'OAT.

Pour le PA5, le monitoring réalisé en 2023, partiellement mis à jour en juillet 2024, sert de référence. Le graphique ci-dessus fait état des résultats du monitoring 2024 :

- **Opérations d'urbanisation «non engagées» hors zone à bâtir existante :** plans d'affectation au stade de l'intention ou à l'étude qui impliquent une création de zone à bâtir.
- **Opérations d'urbanisation «non engagées» sans PACom :** plans d'affectation au stade de l'intention, à l'étude ou à l'examen préalable des services cantonaux qui ne créent pas de nouvelles zones à bâtir.
- **PACom «non engagés» :** plans d'affectation communaux au stade de l'intention, à l'étude ou à l'examen préalable des services cantonaux.
- **Opérations d'urbanisation «engagées» sans PACom :** plans d'affectation hors PACom ayant au moins passé le stade de l'enquête publique.
- **PACom «engagés» :** plans d'affectation communaux ayant au moins passé le stade de l'enquête publique.
- **Réserves en zones à bâtir :** ensemble des parcelles «non bâties» et des parcelles «partiellement bâties» issues du bilan des réserves.
- **Réserves en zones à bâtir issues des opérations :** plans d'affectation mis en vigueur depuis le 1er janvier 2014 mais non encore bâtis.
- **Habitants depuis 2015 :** nombre d'habitants accueillis depuis 2015.

NB : Les opérations d'urbanisation désignent les projets de modifications d'affectation du sol impliquant une modification du potentiel d'accueil du périmètre compact d'agglomération (concernant une parcelle, un quartier, un secteur ou le territoire communal).

Centralités vaudoises du Grand Genève

Extension de la zone à bâtir et emprises sur les surfaces d'assolement (SDA)

Selon les données du monitoring, les mesures actuellement envisagées en densification de la zone à bâtir ne sont pas suffisante. Ainsi, afin de pouvoir accueillir la croissance allouée par la mesure A11 du PDCn, des extensions hors de la zone à bâtir pourraient être envisagées à l'horizon 2040, correspondant à 3'488 habitants supplémentaires.

Toute possibilité d'extension doit obéir aux conditions d'extension de la zone à bâtir définies dans la mesure A11 du PDCn :

Pour répondre aux besoins à 15 ans, les communes, dans l'ordre :

1. Réaffectent les terrains excédant les besoins ou peu adéquats au développement ;
2. Densifient le territoire urbanisé ;
3. Mettent en valeur les réserves et les friches notamment par la densification.

L'extension de la zone à bâtir n'est admise que lorsque la capacité découlant des trois points précédents est insuffisante pour répondre aux besoins à 15 ans.

Elle se fait en priorité dans les sites stratégiques puis dans les périmètres compacts d'agglomération ou de centre et enfin en continuité du territoire urbanisé dans le respect de l'art. 15 LAT.

La LAT indique les conditions à remplir pour qu'une emprise sur les SDA soit envisageable (art. 3 et 15). L'article 30 de l'Ordonnance sur l'aménagement du territoire du 28 juin 2000 (OAT ; RS 700.1) autorise l'empiétement sur des SDA «lorsqu'un objectif que le canton également estime important ne peut pas être atteint judicieusement sans recourir aux surfaces d'assolement» et «lorsqu'il peut être assuré que les surfaces sollicitées seront utilisées de manière optimale selon l'état des connaissances».

Les objectifs que le Canton estime importants sont définis dans la mesure F12 du PDCn. La légalisation de zones à bâtir pour répondre à la croissance attendue figure parmi les types de projets considérés comme étant d'importance cantonale et pouvant empiéter sur les SDA, aux conditions qu'ils répondent aux autres prescriptions de l'art. 30 al. 1bis OAT (absence d'alternatives, rationalité de l'emprise).

Dans le cadre du projet d'agglomération de 5e génération, la stratégie d'urbanisation doit respecter les conditions légales susmentionnées en privilégiant le développement de la zone à bâtir existante bien desservie par les TP puis les extensions de zone à bâtir qui n'empiètent pas sur les SDA. Enfin, si aucune autre solution n'apparaît comme pertinente en termes d'aménagement du territoire, de nouvelles zones à bâtir peuvent être prévues en emprise sur les SDA si elles sont utilisées de manière optimale et que le contingent alloué par le Plan sectoriel des surfaces d'assolement de la Confédération est garanti.

Afin de prioriser les mesures en zone à bâtir et en extension de celle-ci, une stratégie de dimensionnement de la zone à bâtir a été réalisée à l'échelle de l'ensemble du périmètre compact. Celle-ci démontre qu'à court terme, des extensions doivent être envisagées afin de répondre à la forte dynamique de croissance que connait le district de Nyon (voir paragraphe ci-après), et qu'à moyen terme de nouvelles opérations doivent être planifiées.

Stratégie d'urbanisation du périmètre compact vaudois du Grand Genève

En 2024, la Région de Nyon et les communes du périmètre compact d'agglomération ont conduit une étude visant à faire un état des lieux et à prioriser les opérations en cours ainsi qu'à identifier des secteurs pertinents pour de futures opérations au sein du périmètre compact.

En effet, le monitoring de référence fait état d'un déficit de capacité d'accueil de l'ordre de 1'886 habitants à l'horizon 2040. Si le PDCn-VD ne prévoit pas de dispositions spécifiques en cas de sous-capacité d'accueil au sein du périmètre compact, une telle situation fait courir le risque d'une aggravation de la pénurie de logements, une urbanisation diffuse, une augmentation de la mobilité, et une impossibilité à anticiper les besoins en équipements.

Afin de permettre aux centres régionaux d'accueillir la croissance démographique en cohérence avec les objectifs du PDCn-VD, la Stratégie d'urbanisation du périmètre compact vaudois du Grand Genève prévoit par ordre de priorité :

1. **De prioriser des opérations d'urbanisation en cours** au sein du périmètre compact, y compris les opérations en extension ou empiétant sur les SDA, afin de répondre au besoin de la croissance démographique à court et moyen terme et conformément à l'article 30 de l'OAT et aux mesures A11 et F12 du PDCn-VD.
2. **D'identifier de nouvelles opérations d'urbanisation** sur des sites libres ou faiblement construits à l'intérieur du périmètre compact.
3. **D'engager une réflexion sur des évolutions du périmètre compact**, sur des secteurs déjà urbanisés présentant des potentiels de densification à court et moyen terme.
4. **D'encourager de nouvelles opérations de densification** majeurs dans des secteurs à faible densité (par exemple zones villas). En raison de la dureté foncière de ces espaces, ce type de densification vise répondre aux objectifs à moyen et long terme.

Centralités vaudoises du Grand Genève

5. **De mettre en place une stratégie facilitant la densification douce** en mobilisant les réserves sur les secteurs où cela est le plus pertinent.
6. **De considérer l'opportunité d'une mixité résidentielle dans les secteurs monofonctionnels** (zones d'activité ou d'utilité publique) lorsque cela est pertinent.

La stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA)

Conformément aux exigences de la législation fédérale (article 30a, al.2, OAT) le Canton de Vaud doit se doter d'un système de gestion des zones d'activités, garantissant leur utilisation rationnelle. Les **mesures D11 et D12 du PDCn-VD** conditionnent la délimitation de nouvelles zones d'activités à la mise en place de stratégies régionales de gestion des zones d'activités (SRGZA) et à leur formalisation dans un plan régional sectoriel des zones d'activités. Dans l'attente de l'adoption des SRGZA, la création de nouvelles zones d'activités est soumise à un moratoire.

A l'échelle du district de Nyon, la démarche visant à établir une stratégie régionale a démarré en décembre 2020. Après un diagnostic partagé, la stratégie identifie les Zones d'activités régionales (ZAR) destinées à accueillir l'essentiel des emplois secondaires prévus sur le district, ainsi que les Zones d'activités locales (ZAL) visant à maintenir l'activité secondaire de proximité de manière équilibrée sur le territoire. L'approbation de la SRGZA du district de Nyon est prévue pour 2025. La SRGZA du district de Nyon est coordonnée avec le volet urbanisation du PA5, les ZAR font l'objet d'une fiche mesure (UD1-12).

Les quatre secteurs du périmètre compact d'agglomération

Dans le cadre du PA5, chaque secteur du périmètre compact fait l'objet d'une fiche d'urbanisation particulière : UD1-04 Coppet-Commugny, UD1-05 Nyon-Eysins-Prangins, UD1-06 Gland, et UD1-07 Rolle-Mont-sur-Rolle. Chaque fiche (dénommée «mesure» dans le cadre du projet d'agglomération) décrit les opérations urbaines projetées.

Leur description s'appuie sur le monitoring mis à jour en juillet 2024 et figure les opérations d'aménagement de logements à l'intérieur du périmètre compact.

Dans le cadre du projet d'agglomération de 5ème génération, les périmètres compacts sont définis ainsi :

Mesures d'urbanisation au 31.12.2024
- Engagées
- Non engagées sans création de zone à bâtir (ZAB) mise en vigueur avant 2032
- Non engagées sans création de zone à bâtir (ZAB) mise en vigueur entre 2032 et 2035
- Non engagées sans création de zone à bâtir (ZAB) mise en vigueur après 2035
- Non engagées créant de la zone à bâtir (HZB) mise en vigueur avant 2032
- Non engagées créant de la zone à bâtir (HZB) mise en vigueur entre 2032 et 2035
- Non engagées créant de la zone à bâtir (HZB) mise en vigueur après 2035
- Réalisées

Réserves en vigueur au 31.12.2022
- Constructibles
- Libres

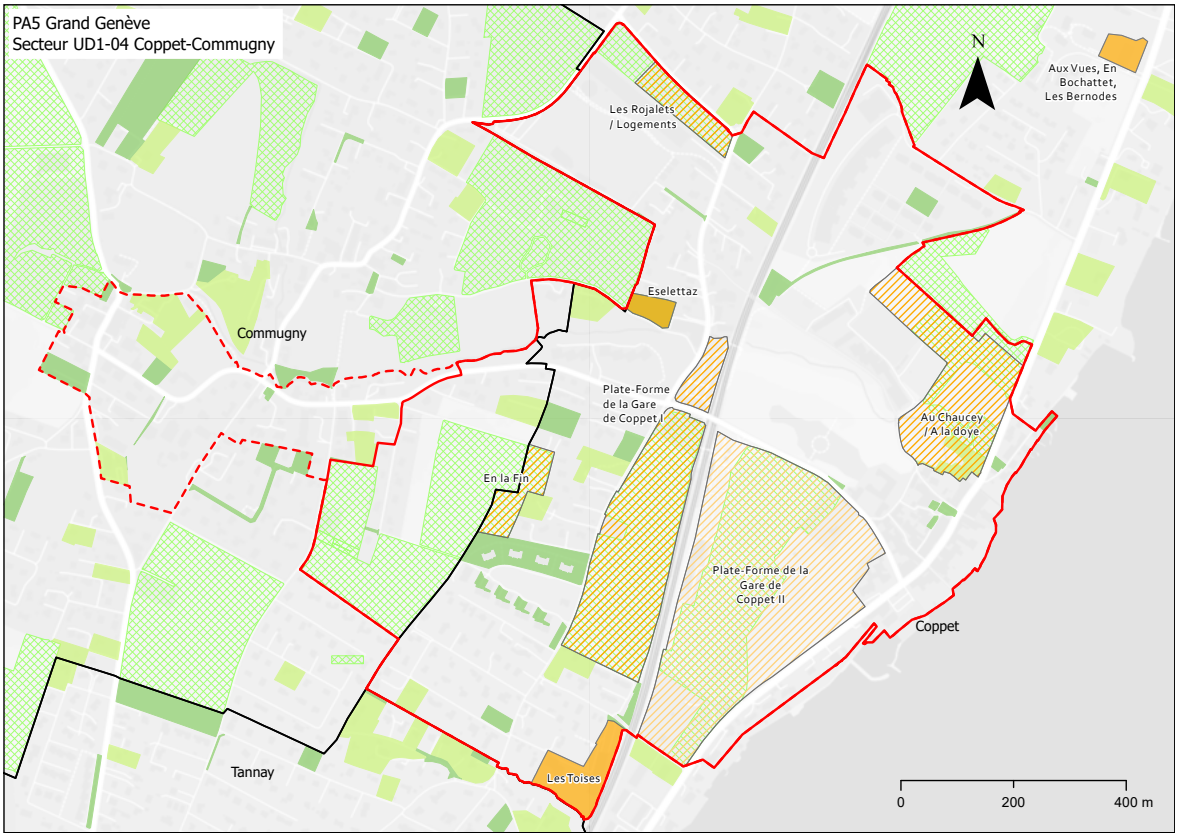
Surfaces d'assolement
- Etat au 31.12.2023 (actualisation partielle)

Périmètre compact
- En vigueur
- Adaptation proposée dans le cadre du PA5

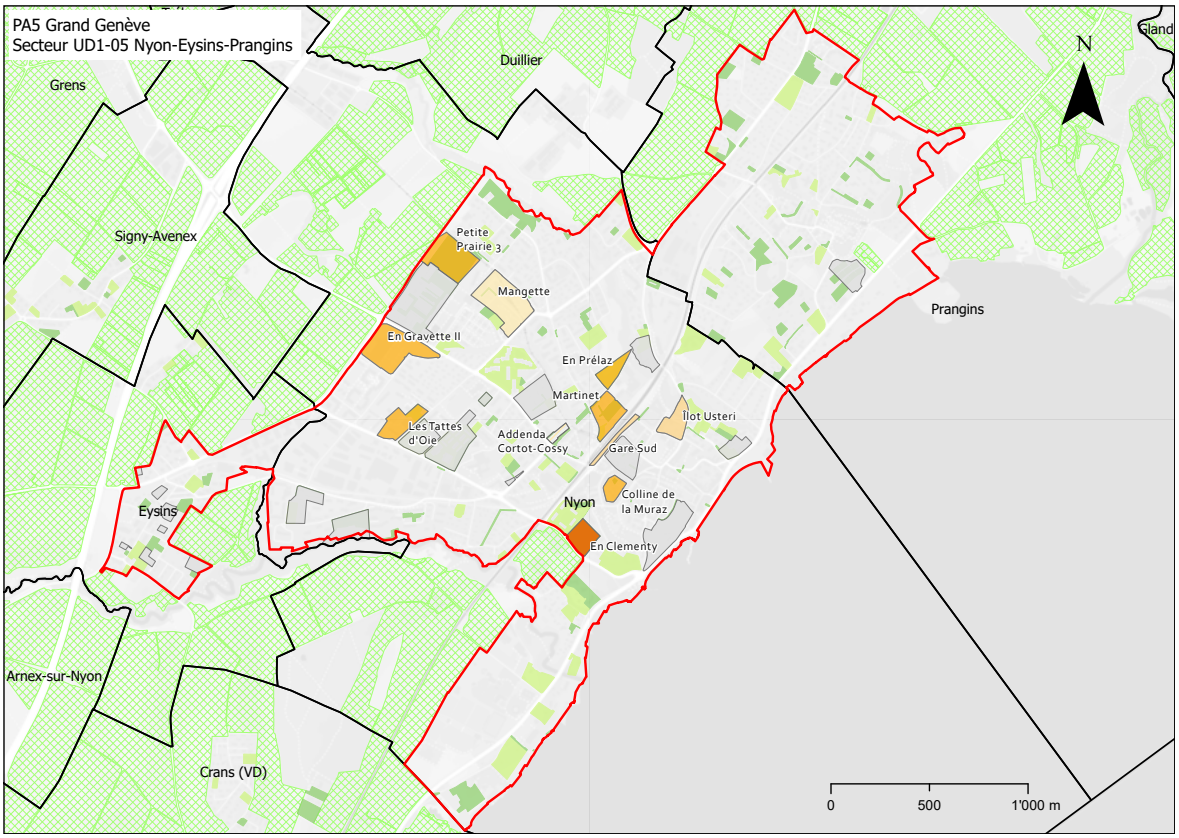
Limites communales

Centralités vaudoises du Grand Genève

Coppet-Commugny

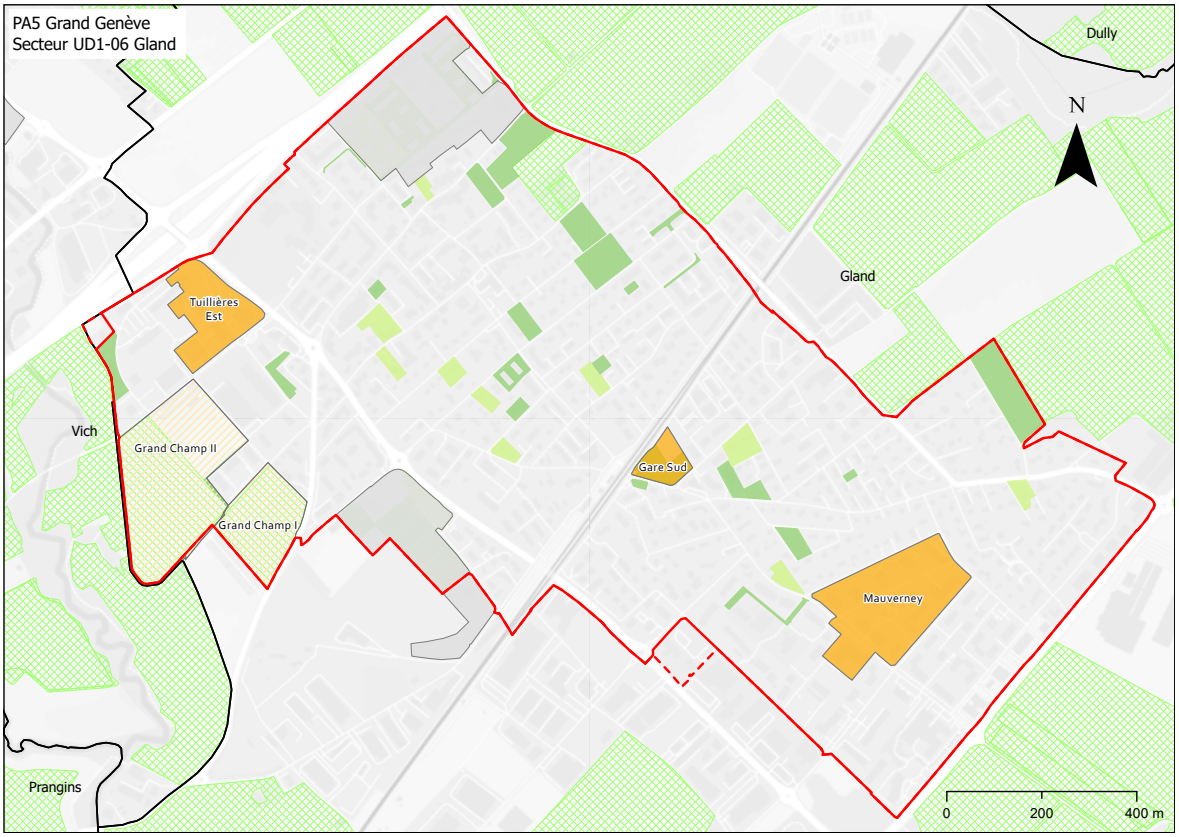


Nyon-Eysins-Prangins

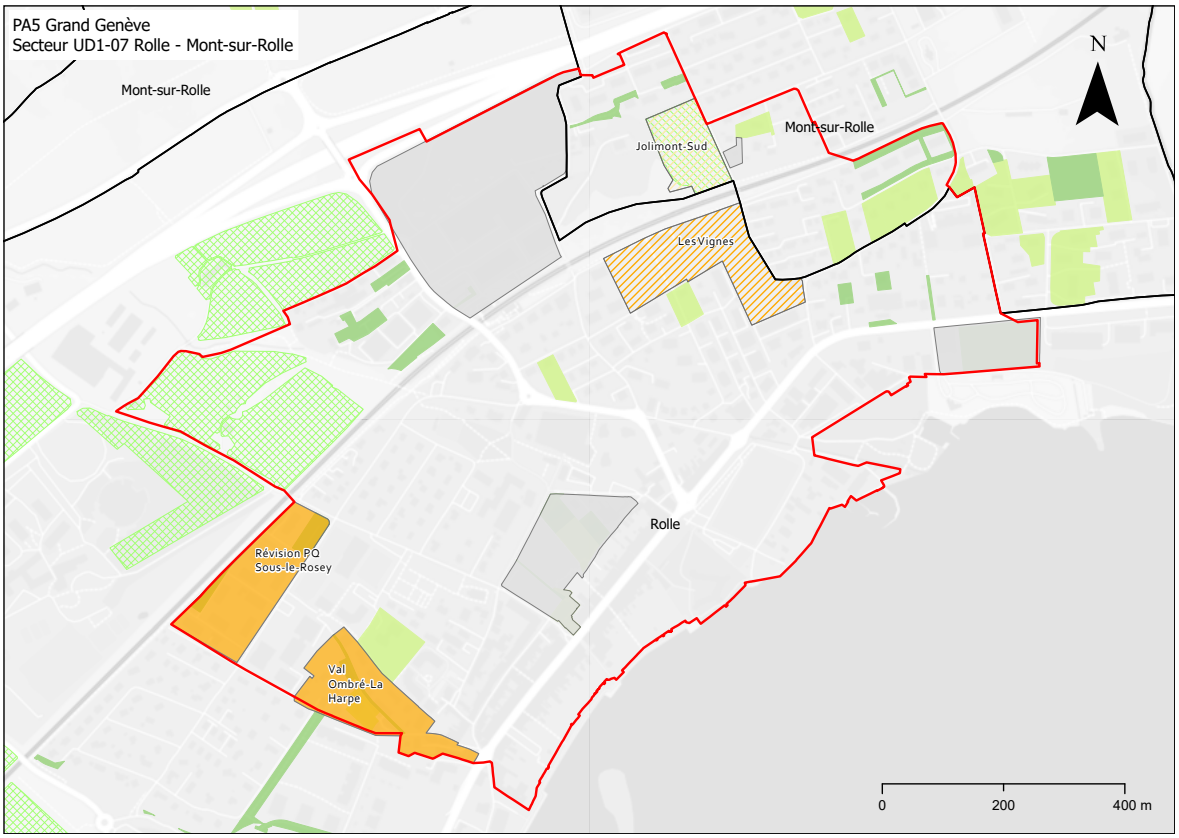


Centralités vaudoises du Grand Genève

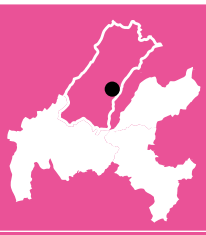
Gland



Rolle-Mont-sur-Rolle



UD1-04 Coppet-Commugny



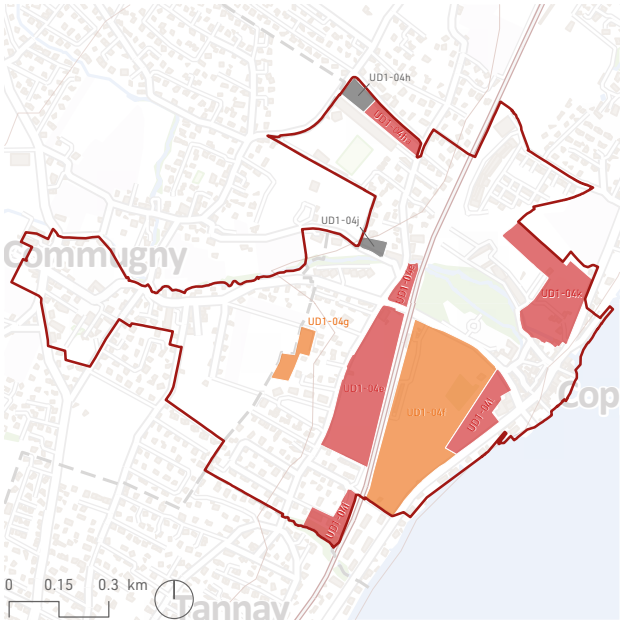
Priorité
As5-Bs5

Historique
As3 6621.3.171
As4 6621.4.124

CATÉGORIE
Densification, Mutation, Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Commune de Coppet, Commune de Commugny

PLAN DE LOCALISATION



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Le périmètre Coppet-Commugny prévoit un développement principalement autour de la gare de Coppet, terminus du Léman Express mis en service en 2019.

Les opérations «Les Toises» et «Eselettaz» sont prévues en densification de parcelles déjà construites ou déjà en zone à bâtir, la mise à l'enquête publique de l'opération «Eselettaz» va débuter et sa mise en vigueur est prévue en 2025.

Les opérations «Les Rojalets», «En-la-Fin», «Au Chaucey», «Plateforme Gare I et II» et «Pouterlaz» seront réalisées sur des parcelles actuellement affectées en zones intermédiaire, agricole ou verte et en grande partie sur des surfaces d'assolement (SDA) nécessitant la création de zones à bâtir. Ces opérations sont enserrées entre des secteurs bâtis ou en prolongement de ces derniers.

Les communes du périmètre compact et la Région de Nyon ont entamé en 2024 une démarche visant à prioriser les opérations en cours et à identifier les secteurs les plus pertinents pour de nouvelles opérations d'urbanisation à même de répondre aux projections démographiques du district de Nyon. Le développement urbain autour de la gare de Coppet («Plateforme Gare I et II») est considéré comme prioritaire à l'échelle régionale étant donné son excellente desserte ferroviaire et son fort potentiel d'accueil habitants et emplois. Le site devra se développer en tenant compte de la haute valeur patrimoniale et paysagère du périmètre et en minimisant l'empiétement sur les surfaces d'assolement et l'infrastructure écologique. En 2024 également, la commune de Coppet a relancé les études quant au développement de ce secteur dans le cadre de la révision de son Plan directeur communal.

A moyen terme, une réflexion sera engagée pour intégrer le bourg de Commugny – à environ 500 m de la gare de Coppet – au périmètre compact d'agglomération. Cette intégration permettra une densification qualitative du village de Commugny dont la desserte en transport public est déjà actuellement très bonne.

UD1-04	Coppet-Commugny	Priorité : As5-Bs5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

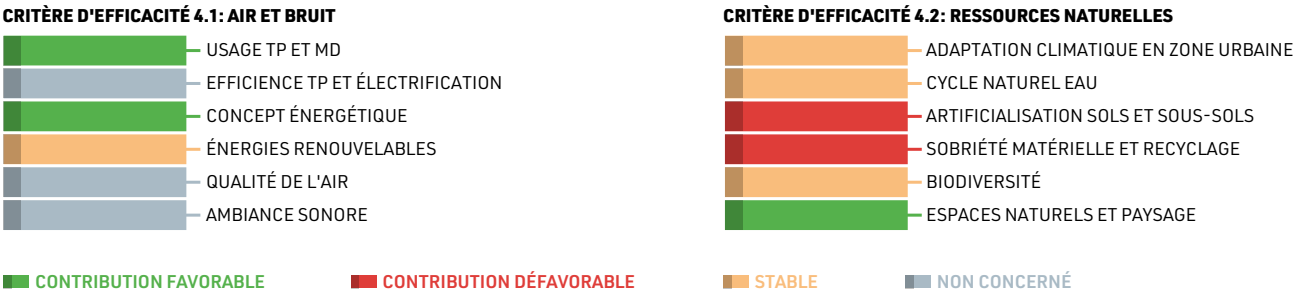
- **Environnement-paysage EP06, EP07** par le ménagement de grands espaces ouverts à proximité du bourg et du château de Coppet.
- **Urbanisation U03, U08** en renforçant les capacités d'accueil et les espaces publics dans l'aire urbaine compacte.
- **Mobilité M05** par l'amélioration à terme de l'interface de Coppet et l'augmentation de l'offre de services aux voyageurs.

A l'horizon 2040, la mesure d'urbanisation Coppet-Commugny comprend un potentiel de 1'381 nouveaux habitants, 905 nouveaux emplois, et 5'500 m² d'équipement public.

Elle s'inscrit dans la stratégie cantonale vaudoise de localisation de l'urbanisation dans les centres. Située en périmètre compact d'agglomération, la mesure contribue à concentrer l'accueil des nouveaux habitants du district de Nyon à proximité des nœuds du réseau de transport public et des centralités de services et équipement. Selon les objectifs de la mesure A11 du PDCn vaudois, l'urbanisation à l'intérieur des périmètres compact d'agglomération doit se faire en premier lieu par la mobilisation des réserves et la densification des territoires urbanisés, et dans un second temps seulement par des extensions hors de la zone à bâtir. Etant donné la forte dynamique démographique du district de Nyon, l'analyse menée en 2024 a conclu que les opérations en cours à l'intérieur de la zone à bâtir ne permettaient pas d'accueillir la croissance démographique projetée à court et terme. Des extensions doivent donc être envisagées, notamment autour de la gare de Coppet.

La mesure est cohérente sur le plan de coordination urbanisation-transport. La gare de Coppet est en effet identifiée comme une interface multimodale importante à l'échelle cantonale, dont la proximité immédiate permet de limiter la dépendance de nouveaux habitants aux TIM. Coppet et Commugny sont par ailleurs situés sur des axes structurants du réseau cyclable régional (et de la stratégie cantonale Vélo 2035) lesquels bénéficieront d'aménagements dans les années à venir.

L'urbanisation se concentrera autour des pôles de transport, facilitant l'accès aux infrastructures publiques et réduisant l'impact environnemental. La rénovation du tissu urbain existant sera intégrée dans une stratégie de mise à jour des espaces déjà construits, tout en préservant l'identité locale. Le positionnement des nouvelles constructions prendra en compte l'infrastructure écologique, notamment pour préserver les espaces naturels et la biodiversité. Ces éléments permettront une intégration harmonieuse et durable dans l'environnement existant. Néanmoins, le développement de opérations liées à la Plate-forme de la Gare, jugée stratégique pour répondre à la croissance démographique et aux objectifs de coordination urbanisation-transport pourrait empiéter sur un maximum de 124'408 m² de surfaces d'assolement.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Route Suisse
A2 12-16 Requalification de la route Suisse (2ème étape) : Bellevue-Genthod (canton de Genève), Founex-Perroy y compris traversées de localités (canton du Vaud)

UD1-04	Coppet-Commugny	Priorité : As5-Bs5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : PDCn Vaud 4e adaptation quater (mesures A11 et B11) ; Plan directeur régional sectoriel des zones d'activités du district de Nyon

Planification localisée :

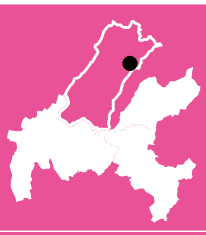
- A l'étude : révision du Plan d'affection communal de Commugny et du Plan directeur communal de Coppet
- En force : Plan directeur communal et Plan d'affection communal de Coppet ; Plan directeur communal et Plan d'affectation communal de Commugny

Réalisation (légalisation des plans d'affectations) échelonnée entre 2025 et 2035.

Mise en service (délivrance des permis d'habiter) échelonnée entre 2028 et 2039.

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote	Nvx hab.	Nvx empl.
Eselettaz	UD1-04j	PA	Mixte	PRO	2025	2028	Coppet	40	10
Les Rojalets/ scolaires	UD1-04h	PA	Equipements	AVP	2027	2030	Coppet	0	10
Au Chaucey	UD1-04k	PA	Logements	EP	2027	2030	Coppet	144	6
Les Toises	UD1-04i	PA	Logements	EP	2028	2030	Coppet	20	0
Plate-Forme de la Gare de Coppet I	UD1-04e	PA	Mixte	EP	2029	2033	Coppet	625	625
Les Rojalets/ logements	UD1-04ha	PA	Logements	EP	2029	2033	Coppet	60	0
La Pouterlaz	UD1-04l	PA	Equipements	EP	2029	2032	Coppet	0	4
Plate-Forme de la Gare de Coppet II	UD1-04f	PA	Mixte	EP	2033	2038	Coppet	287	250
PQ3 du PDL En-la-Fin	UD1-04g	PA	Logements	EP	2035	2039	Coppet	205	0

UD1-05 Nyon-Eysins-Prangins



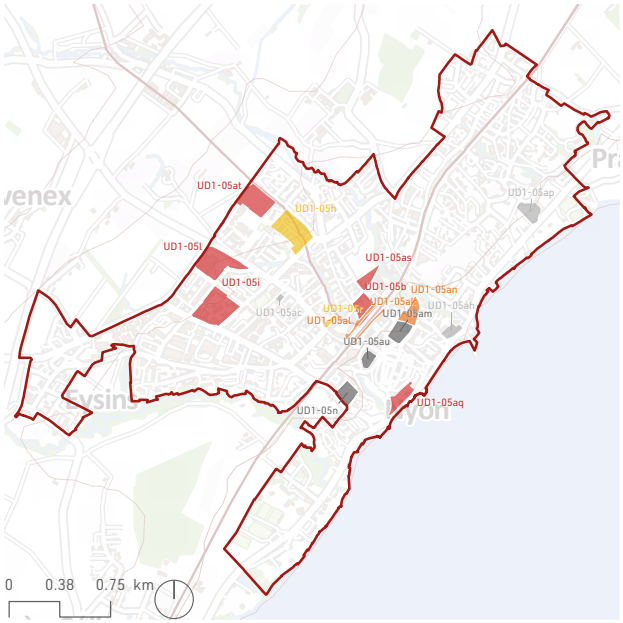
Priorité
As5-Bs5

Historique
As3 6621.3.172
As4 6621.4.125

CATÉGORIE
Densification, Mutation

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Ville de Nyon, Commune d'Eysins, Commune de Prangins

PLAN DE LOCALISATION



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Le périmètre Nyon-Eysins-Prangins constitue la principale centralité urbaine du district de Nyon.

La mesure d'urbanisation relative prévoit des opérations de densification et de mutation urbaines à l'intérieur du tissu urbanisé en cohérence avec les objectifs fédéraux et cantonaux d'urbanisation vers l'intérieur.

Les opérations de densification se concentrent sur la partie nord de la ville («En Gravette II», «Petite Prairie 3», «Tattes d'oies»), ou à proximité immédiate du centre historique de Nyon et de la Gare CFF («Martinet», «En Prélaz»). Les mesures «Martinet» et «Gare Nord» sont fusionnées et feront l'objet d'un plan d'affectation représentant un potentiel de 300 habitants. Des opérations de valorisation des espaces publics sont planifiés dans les secteurs les plus denses («Parc Perdtemps»).

Fin 2023, la Ville de Nyon a formellement abandonné le projet de nouvelle route de desserte au nord de l'agglomération (RDU/ Route du Châtelard), et avec elle les projets de développements urbains en extension sur la zone agricole, comprenant une capacité d'accueil d'environ 3'600 habitants. Cet abandon entraîne une sous-capacité d'accueil dans les quatre centres du périmètre compact du district de Nyon.

Pour pallier cette situation, les communes du périmètre compact et la Région de Nyon ont entamé en 2024 une démarche visant à identifier les secteurs les plus pertinents pour de nouvelles opérations d'urbanisation à même de répondre aux projections démographiques du district de Nyon. Cette démarche pourrait aboutir, dans les prochaines générations de projet d'agglomération, à la définition de nouvelles opérations d'urbanisation en densification urbaine.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP01, EP04** par la prise en compte de l'infrastructure écologique dans la révision des planifications directrices locales et la renaturation des rives urbaines du lac.

UD1-05	Nyon-Eysins-Prangins	Priorité : As5-Bs5

– **Urbanisation U01, U03, U09** par la limitation stricte de l'urbanisation à l'intérieur du tissu urbain déjà bâti, la création de capacités d'accueil à Nyon en cohérence avec la vision d'ensemble et la réalisation d'un espace public végétalisé majeur au coeur de l'espace urbain (Parc Perdtemps).

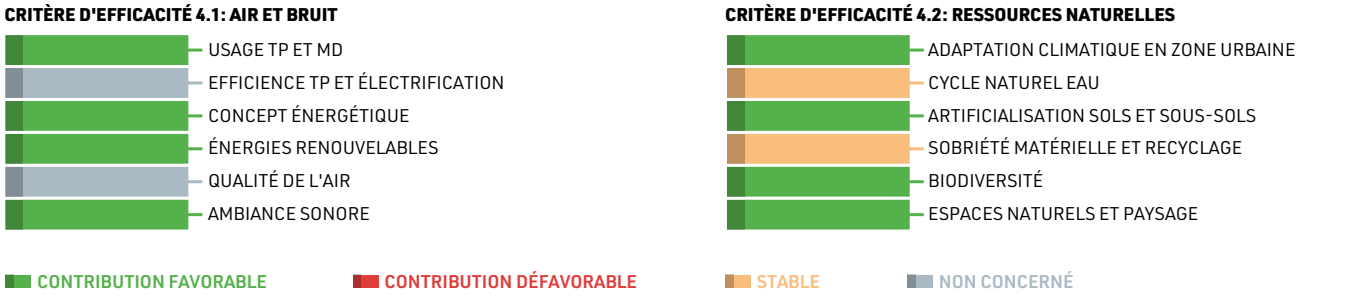
A l'horizon 2040, la mesure d'urbanisation Nyon-Eysins-Prangins comprend un potentiel de 3'832 nouveaux habitants, 916 nouveaux emplois, et 18'946 m² d'espaces publics.

Elle s'inscrit dans la stratégie cantonale vaudoise de localisation de l'urbanisation dans les centres. Située en périmètre compact d'agglomération, la mesure contribue à concentrer l'accueil des nouveaux habitants du district de Nyon à proximité des nœuds du réseau de transport public et des centralités de services et équipement. Selon les objectifs de la mesure A11 du PDCn vaudois, l'urbanisation à l'intérieur des périmètres compact d'agglomération doit se faire en premier lieu par la mobilisation des réserves et la densification des territoires urbanisés, et dans un second temps seulement par des extensions hors de la zone à bâtir.

La mesure est cohérente sur le plan de coordination urbanisation-transport. La gare de Nyon est en effet identifiée comme une interface multimodale importante à l'échelle cantonale avec une desserte ferroviaire RE et IR. L'entier du périmètre est par ailleurs desservi par le réseau de bus des Transports publics nyonnais (TPN).

Il est à noter que la ville de Nyon est en train de réviser son Plan directeur communal (PDCom), lequel accorde une large place aux enjeux environnementaux, notamment par la prise en compte de l'Infrastructure écologique et via une stratégie d'arborisation.

La mesure Nyon-Eysins-Prangins ne prévoit aucun empiétement sur les surfaces d'assolement.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Route Suisse
Opération stratégique Centre régional de Nyon
A2 12-16 Requalification de la route Suisse (2ème étape) : Bellevue-Genthod (canton de Genève), Founex-Perroy y compris traversées de localités (canton du Vaud)
A2 31-3 Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Nyon : passage sous-voies Viollier-Martinet / passerelle entre Prangins et Nyon / section gare de Nyon - Colovray - Crans / station vélo
A2 31-9 Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD
A2 31-11 Création réseau MD centre régional de Nyon : élargissement du chemin du Cossy / passerelle Etraz sud
A4 31-18 Requalification en faveur des TC et des MD du passage inférieur Route de l'Etraz
B5 31-44 Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon - Côté Jura
B5 31-45 Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon - Côté Lac
B5 31-46 Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon – Création PI Viollier

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : PDCn Vaud 4e adaptation quater (mesures A11 et B11) ; Plan directeur régional sectoriel des zones d'activités du district de Nyon

Planification localisée :

– A l'étude : Plan directeur communal de Nyon ; Plan d'affectation communal de Prangins

– En force : Plan d'affectation communal d'Eysins, Plan d'affectation communal de Nyon

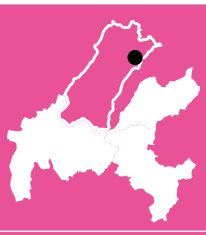
Réalisation (légalisation des plans d'affectations) échelonnée entre 2024 et 2036.

Mise en service (délivrance des permis d'habiter) échelonnée entre 2028 et 2039.

UD1-05	Nyon-Eysins-Prangins						Priorité : As5-Bs5		
Nom opération d'aménagement	**Numéro**	**Procédure type**	**Affectation principale**	**Etape en cours**	**Réalisation**	**Mise en service**	**Entité pilote**	**Nvx hab.**	**Nvx empl.**
En Clementy	UD1-05n	PA	Logements	PRO	2024	2028	Nyon	315	35
Parc Perdtemps	UD1-05am	SD	Activités	AVP	2027	2031	Nyon	0	46
Champ-Colin	UD1-05ar	PA	Activités	PRO	2027	2031	Nyon	voir UD1-12	voir UD1-12
Colline de la Muraz	UD1-05	PA	Logements	PRO	2027	2031	Nyon	9	0
Martinet	UD1-05b	PA	Mixte	EP	2028	2031	Nyon	300	113
Petite Prairie III	UD1-05at	PA	Mixte	EP	2028	2032	Nyon	560	140
Musée du Léman	UD1-05aq	PA	Equipements	AVP	2028	2032	Nyon	0	0
En Prélaz	UD1-05as	PA	Mixte	EP	2028	2032	Nyon	173	19
En Gravette II	UD1-05l	PA	Mixte	EP	2030	2034	Nyon	900	392
LES TATTES D'OIES	UD1-05i	PA	Logements	EP	2030	2034	Nyon	103	0
GARE SUD	UD1-05ak	SD	Mixte	EP	2032	2036	Nyon	159	91
ILOT USTERI	UD1-05an	SD	Mixte	EP	2033	2037	Nyon	340	80
MANGETTE	UD1-05h	PA	Logements	EP	2036	2039	Nyon	875	0
ADDENDA CORTOT-COSSY	UD1-05r	PA	Logements	EP	2036	2039	Nyon	98	0

UD1-06

Gland



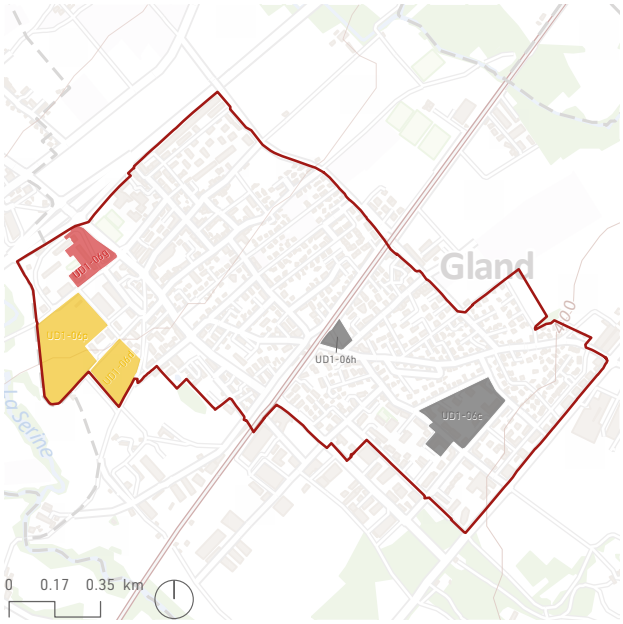
Priorité
As5-Bs5

Historique
As3 6621.3.173
As4 6621.4.126

CATÉGORIE
Densification, Mutation, Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Ville de Gland

PLAN DE LOCALISATION



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La mesure d'urbanisation Gland prévoit des opérations de densification et de mutation urbaines à l'intérieur du tissu urbanisé en cohérence avec les objectifs fédéraux et cantonaux d'urbanisation vers l'intérieur.

Les opérations «Gare Sud», «Mauverney» et «Tuillières Est» représentent un potentiel d'accueil d'un peu plus de 900 habitants à l'intérieur du tissu bâti et à brève échéance (légalisation des plans d'affectation planifiée en 2026 et 2027).

A long terme, les opérations «Grand-Champ I et II» sont envisagées à l'horizon 2037, toutefois beaucoup d'incertitudes demeurent quant à la réalisation de ces mesures, en raison des fortes contraintes environnementales qui touchent leur périmètre : surfaces d'assolement infrastructure écologique, proximité avec le cours d'eau de la Promenthouse, et nuisances dues à la gravière voisine. Le potentiel d'accueil de ces mesures devra être réévalué à l'aune de ce contexte. Les communes du périmètre compact et la Région de Nyon ont entamé en 2024 une démarche visant à identifier les secteurs les plus pertinents pour de nouvelles opérations d'urbanisation à même de répondre aux projections démographiques du district de Nyon. Cette démarche pourrait aboutir, dans les prochaines générations de projet d'agglomération, à la définition de nouvelles opérations d'urbanisation en densification urbaine.

En outre, la commune de Gland pourrait accueillir un potentiel Site stratégique de développement d'activités (SSDA) cantonal, au sens de la fiche D11 du PDCn, présentant un fort potentiel d'accueil d'emplois (voir fiche UD1-12).

Il est à noter que la commune de Vich a choisi de quitter le périmètre compact d'agglomération, le périmètre de la mesure UD1-06 a été adapté en conséquence, pour n'englober plus que la commune de Gland. Cette modification du périmètre n'a pas de conséquence directe sur la mesure d'urbanisation dans la mesure où l'ensemble des opérations d'urbanisation de la commune de Vich ont été réalisées depuis le PA4.

UD1-06	Gland	Priorité : As5-Bs5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP05** par la prise en compte des franges et des interfaces avec les espaces naturels dans les opérations (Grand-Champ I et II).
- **Urbanisation U03, U09** par la création de capacités d'accueil à Gland en cohérence avec la vision d'ensemble et la réalisation d'espaces publics végétalisés (Mauverney).

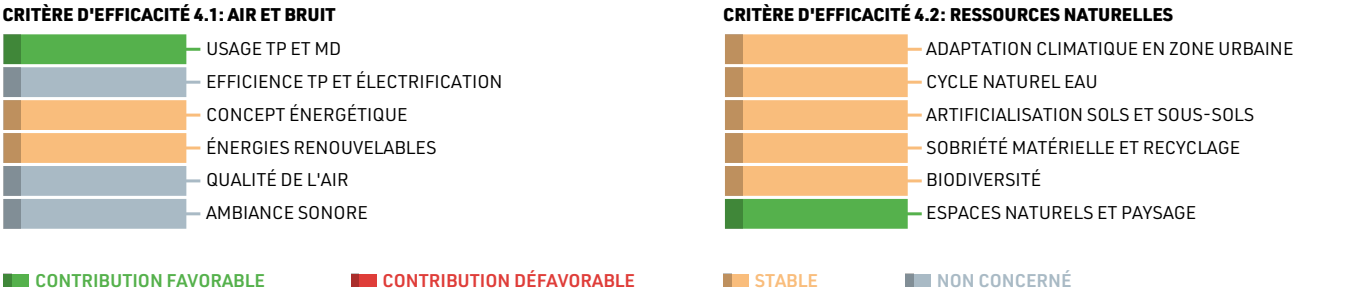
A l'horizon 2040, la mesure d'urbanisation Gland comprend un potentiel de 2'732 nouveaux habitants, et 160 nouveaux emplois (hors SSDA, lequel fera l'objet d'études spécifiques).

Elle s'inscrit dans la stratégie cantonale vaudoise de localisation de l'urbanisation dans les centres. Située en périmètre compact d'agglomération, la mesure contribue à concentrer l'accueil des nouveaux habitants du district de Nyon à proximité des nœuds du réseau de transport public et des centralités de services et équipement. Selon les objectifs de la mesure A11 du PDCn vaudois, l'urbanisation à l'intérieur des périmètres compact d'agglomération doit se faire en premier lieu par la mobilisation des réserves et la densification des territoires urbanisés, et dans un second temps seulement par des extensions hors de la zone à bâtir.

La mesure est cohérente sur le plan de coordination urbanisation-transport. Les mesures d'urbanisation mettent l'accent sur la mobilité douce et les secteurs retenus sont facilement accessibles. En effet avec la réalisation des mesures des générations précédentes du projet d'agglomération, l'accessibilité nord-sud MD de la commune a été et sera fortement améliorée L'aménagement du secteur «Gare sud» permettra de compléter le dispositif de valorisation de l'interface multimodale de Gland.

Du point de vue de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti (U2), les secteurs retenus permettent de concentrer l'urbanisation et de prioriser un développement vers l'intérieur. La proximité de l'interface multimodale de la gare (1 km) joue un rôle important dans le développement des différents quartiers.

Le développement des opérations «Grand-Champ I et II» pourrait empiéter sur un maximum de 73'275 m^2 de surfaces d'assolement.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Route Suisse
A2 31-5 Amélioration accessibilité MD à la gare de Gland : passage sous voie Est au bout des quais
A3 Paquet MD 31-6 Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Gland : passage sous-voie ouest Avenue du Mont-Blanc
A3 Paquet MD 31-12 Aménagement d'une liaison MD structurante Nyon-Gland (agglomération régionale), tronçon Prangins-Gland
A4 Paquet MD 31-39 Requalification de l'axe Vy-Creuse/Rue du Perron en faveur des MD
A5 12-58 Création d'une liaison MD entre Vich et Gland

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : PDCn Vaud 4^e adaptation quater (mesures A11 et B11) ; Plan directeur régional sectoriel des zones d'activités du district de Nyon

Planification localisée :

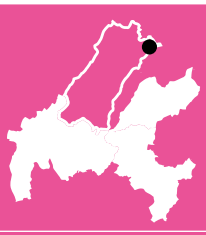
– A l'étude : Plan d'affectation communal de Gland

Réalisation (légalisation des plans d'affectations) échelonnée entre 2026 et 2037.

Mise en service (délivrance des permis d'habiter) échelonnée entre 2028 et 2040.

UD1-06	Gland								Priorité : As5-Bs5
Nom opération d'aménagement	**Numéro**	**Procédure type**	**Affectation principale**	**Etape en cours**	**Réalisation**	**Mise en service**	**Entité pilote**	**Nvx hab.**	**Nvx empl.**
Gare Sud	UD1-06h	PA	Logements	PRO	2026	2028	Gland	190	70
Mauverney	UD1-06c	PA	Mixte	AVP	2027	2029	Gland	453	90
Tuillières Est	UD1-06g	PA	Mixte	EP	2030	2032	Gland	288	0
Grand Champ I	UD1-06d	SD	Logements	EP	2037	2039	Gland	530	0
Grand Champ II	UD1-06p	SD	Logements	EP	2037	2040	Gland	1273	0

UD1-07 Rolle-Mont-sur-Rolle



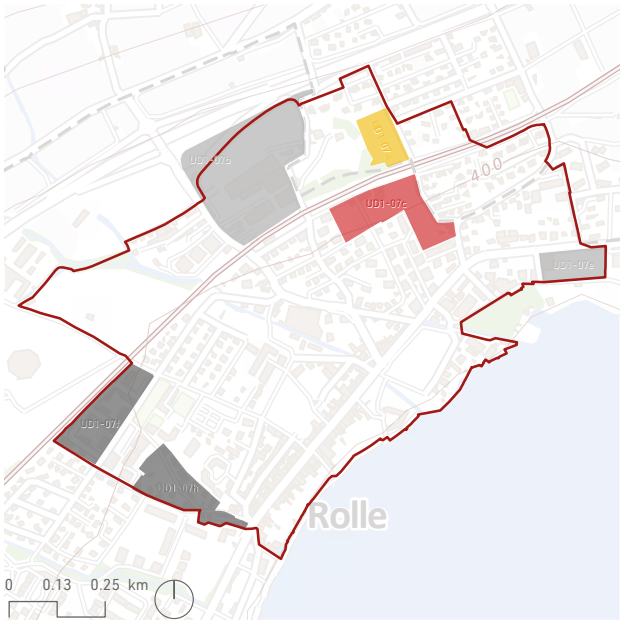
Priorité
As5-Bs5

Historique
As3 6621.3.174
As4 6621.4.127

CATÉGORIE
Densification, Mutation, Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Commune de Rolle, Commune de Mont-sur-Rolle

PLAN DE LOCALISATION



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Le périmètre compact du centre local Rolle-Mont-sur-Rolle prévoit notamment un développement autour de la gare de Rolle, la réalisation de l'opération «Gare nord – Schenk» (entrée en vigueur en 2020, en cours de construction) permettra d'accueillir plus de 800 nouveaux habitants et emplois en lien direct avec l'interface multimodale de Rolle.

La qualité patrimoniale de la Ville de Rolle et son insertion paysagère au bas du coteau viticole est un atout majeur de ce centre urbain qui se développe rapidement. La question paysagère est ainsi un enjeu majeur de tous les futurs développements notamment pour le quartier de la gare qui subit une profonde mutation.

A court terme, les opérations d'urbanisation «Sous-le-Rosey» et «Val Ombré-La Harpe» représentent un potentiel d'accueil relativement faible (environ 160 habitants), mais permettant d'accompagner la densification avec des mesures spécifiques (paysage, mobilité, etc.). A plus long terme, les opérations «Les Vignes» et «Jolimont Sud» représentent un potentiel plus important mais sont soumises à de nombreuses contraintes (OPAM, ORNI, etc.) et ne devraient pas voir le jour avant au moins une dizaine d'années.

Les communes du périmètre compact et la Région de Nyon ont entamé en 2024 une démarche visant à identifier les secteurs les plus pertinents pour à l'avenir pour de nouvelles opérations d'urbanisation à même de répondre aux projections démographiques du district de Nyon. Cette démarche pourrait aboutir, dans les prochaines générations de projet d'agglomération, à la définition de nouvelles opérations d'urbanisation en densification urbaine.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Urbanisation U03, U09** par la création de capacités d'accueil à Rolle et Mont-sur-Rolle en cohérence avec la vision d'ensemble etr la réalisation d'un espace public majeur à proximité immédiate de la gare de Rolle.

UD1-07	Rolle-Mont-sur-Rolle	Priorité : As5-Bs5

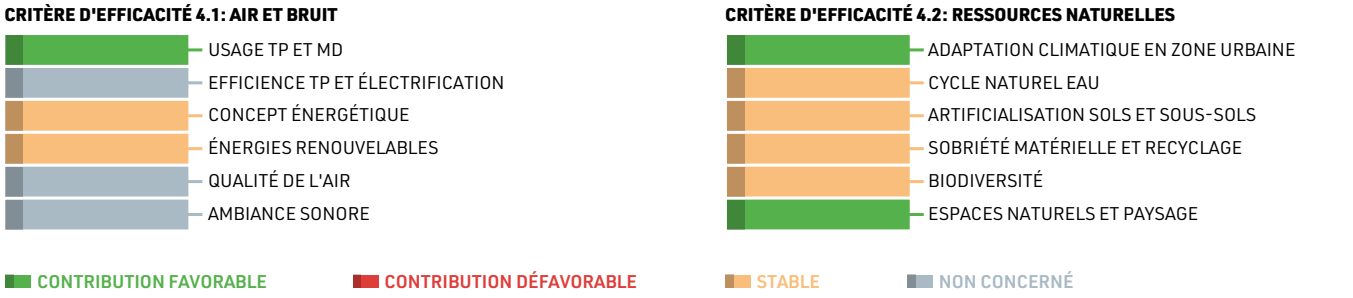
– **Mobilité M05** par l'amélioration du fonctionnement de l'interface ferroviaire (création d'un P+R, de stationnement vélo, et d'espaces publics).

A l'horizon 2040, la mesure d'urbanisation Rolle-Mont-sur-Rolle comprend un potentiel de 1'166 nouveaux habitants et 366 nouveaux emplois.

Elle s'inscrit dans la stratégie cantonale vaudoise de localisation de l'urbanisation dans les centres. Située en périmètre compact d'agglomération, la mesure contribue à concentrer l'accueil des nouveaux habitants du district de Nyon à proximité des nœuds du réseau de transport public et des centralités de services et équipement. Selon les objectifs de la mesure A11 du PDCn vaudois, l'urbanisation à l'intérieur des périmètres compact d'agglomération doit se faire en premier lieu par la mobilisation des réserves et la densification des territoires urbanisés, et dans un second temps seulement par des extensions hors de la zone à bâtir.

La mesure est cohérente sur le plan de coordination urbanisation-transport. La gare de Rolle bénéficie d'une très bonne desserte à la demi-heure directe en direction de Genève et Lausanne, ainsi qu'avec les autres gares du littoral lémanique. Son rôle de centre local de rabattement est appelé à se renforcer avec le développement de l'interface multimodale de la gare de Rolle intégrant une nouvelle gare routière pour 8 lignes de bus régionaux et un P+R. Rolle est par ailleurs un centre local de rabattement important pour les lignes de car postal en direction notamment d'Aubonne et de Gimel.

Le développement de l'opération «Jolimont Sud» pourrait empiéter sur un maximum de 12'629 m^2 de surfaces d'assolement.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Route Suisse
A2 12-18 Amélioration de l'accessibilité MD à la Gare de Rolle
A2 12-19 Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (1ère étape)
A5 12-61 Requalification de la route de Suisse (5e étape) : tronçon Rolle (en localité), et route de Gilly
B5 12-20 Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Rolle et requalification des espaces publics au Sud de la gare (2ème phase)

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : PDCn Vaud 4e adaptation quater (mesures A11 et B11) ; Plan directeur régional sectoriel des zones d'activités du district de Nyon

Planification localisée :

– En force : Plan d'affection communal de Rolle ; Plan d'affection communal de Mont-sur-Rolle

Réalisation (légalisation des plans d'affectations) échelonnée entre 2025 et 2036.

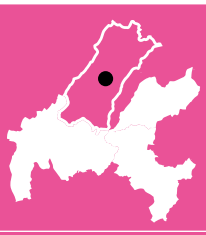
Mise en service (délivrance des permis d'habiter) échelonnée entre 2025 et 2039.

UD1-07	Rolle-Mont-sur-Rolle	Priorité : As5-Bs5

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote	Nvx hab.	Nvx empl.
Sous Bellefontaine	UD1-07e	PQ	Mixte	MES	2019	2025	Rolle	277	60
Gare Nord-Schenk	UD1-07b	PQ	Mixte	MES	2019	2028	Rolle	580	274
Val Ombré-La Harpe	UD1-07h	PA	Logements	AVP	2025	2027	Rolle	79	0
Révision PQ Sous-le-Rosey	UD1-07f	PQ	Mixte	AVP	2026	2029	Rolle	80	32
Les Vignes	UD1-07c	PQ	Logements	EP	2031	2036	Rolle	À définir	0
Jolimont Sud	UD1-07a	PA	Logements	EP	2036	2039	Mont-sur-Rolle	200	0

UD1-09

Divonne



Priorité
As5

Historique
As3 / 6621.3.241
As4 / 6621.4.128

CATÉGORIE
Densification
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Pays de Gex Agglo
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Divonne

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Périmètres des OAP en vigueur à Divonne, PLUIH Pays de Gex Agglo, 27/02/2020

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Encadrement du développement urbain de la petite ville de Divonne-les-Bains, au sein du PLUiH approuvé en février 2020, par le biais d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielles permettant de définir un urbanisme de projet.

10 secteurs de projet :

- Création de 798 logements à horizon 2030 (0.9% par an) dont 490 au sein d'OAPs. Entre juillet 2020 et juillet 2024, 439 logements ont été délivrés dont une trentaine sur l'OAP Arbère.
- Création de nouveaux équipements communaux et intercommunaux.
- Encadrement et accompagnement du développement économique.

Le PLUiH permet la structuration et la mise en cohérence des opérations engagées autour des thématiques de la densification, du renouvellement urbain, de l'implantation de services à la personne, d'équipements, d'offres commerciales, avec un accent particulier sur l'attractivité de Divonne-les-Bains comme pôle touristique (équipements, accès, confort des visiteurs, cheminements, attractivité des espaces publics …). Un opérateur privé porte un projet de réhabilitation du château de Divonne à l'horizon 2028 confortant le caractère touristique de la commune.

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 77'500 m² / + 800 logements, 1'700 habitants
- Activités : 12'500 m²
- Équipements publics : non estimés
- Espaces publics : non estimés
- Surface de zone perméable artificialisée : 50'000m²
- Surface agricoles consommées : 40'000 m²

UD1-09	Divonne	Priorité : As5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP06, EP07** en en intégrant les enjeux environnementaux, climatiques et paysagers.
– **Urbanisation U02, U03, U05** en consolidant la ville et les fonctions de proximité prioritairement dans les aires urbaines compactes.
– **Mobilité M05, M07, M08, M09** en renforçant la coordination urbanisation-transports et la ville des courtes distances.

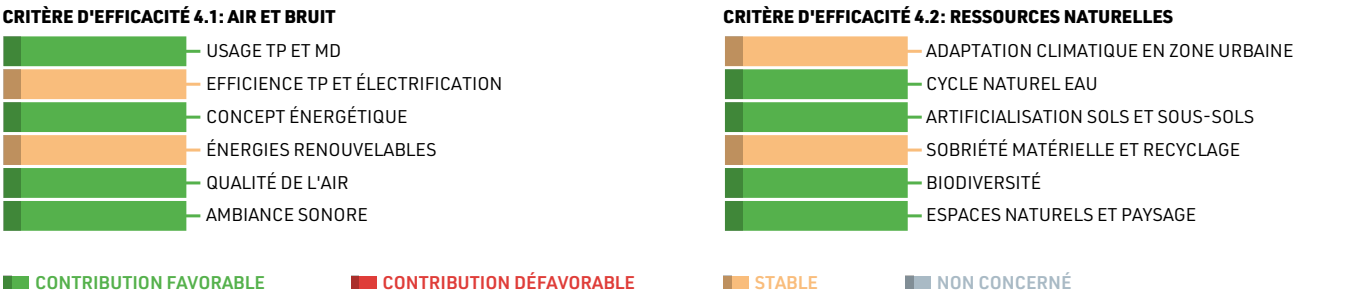
La mesure permet de conforter la ville de Divonne-les-Bains dans ses fonctions de mixité urbaine.

Les OAP du PLUiH contiennent des dispositions pour encadrer la programmation en nombre de logement, la qualité architecturale et paysagère et la gestion des problématiques environnementales).

Le centre-ville de Divonne-les-Bains est desservi par deux lignes de transports publics transfrontalières : la ligne 814 reliant Gex à Coppet, et la ligne 818 reliant Gex à Nyon. Ces deux lignes connectent Divonne-les-Bains au Léman Express et aux trafics grandes lignes (IR/IC et RE), et permettent aux habitants d'accéder facilement et rapidement à toute l'agglomération du Grand Genève, notamment à la zone économique de Nyon. La voie verte Grilly-Crassier permet des parcours MD sécurisés entre le Pays de Gex et la frontière suisse. A terme, elle sera prolongée vers Maconnex (6621-3-020 / 12-50), Eysins pour se connecter au réseau MD de l'agglomération nyonnaise et offrir un parcours direct et en site propre jusqu'au centre de Nyon (12-29 – A5). En parallèle, la ligne de bus 818 pourrait être priorisée sur le tronçon Divonne-Crassier pour garantir une liaison TP fiable et attractive vers Nyon.

Le projet vise à réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores en renforçant l'usage des transports en commun et des mobilités actives (marche, vélo). Il prévoit des cheminements piétons et cyclables, des zones de détente et des espaces interdits à la circulation motorisée. La gestion des eaux de ruissellement privilégiera l'infiltration naturelle, avec des bassins de rétention et des noues paysagères adaptées aux sols. La mesure s'inscrit dans une stratégie de développement durable et maîtrisé, limitant l'imperméabilisation des sols à moins de 30 %. Le projet prévoit des plantations d'espèces indigènes adaptées aux changements climatiques, intégrées dans un programme «Nature en ville». Chaque programme respecte un coefficient de pleine terre et de biotope selon les secteurs.

Le bilan de l'évolution du zonage de la commune de Divonne-Les-Bains est de 23,15 hectares rendus aux espaces naturels ou agricoles (précédemment zones à bâtir).



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

A5 Paquet MD 12-84 Aménagement de l'itinéraire cyclable Maconnex-Divonne
C5 12-72 Reconversion de l'ancienne voie ferrée en voie verte

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT du Pays de Gex approuvé en décembre 2019 ; SCOT du Genevois français en cours d'élaboration

Planification urbaine et localisée en force : PLUI valant Plan Local de l'Habitat approuvé le 27/02/2020 et exécutoire le 18/07/2020 avec OAP sectorielles et thématiques / révision générale en cours.

Réalisations et mises en service : se référer au tableau ci-après

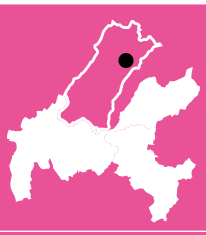
UD1-09	Divonne	Priorité : As5

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
QUARTIER GARE	UD1-09c	OAP	Mixte	REA	01.2021	12.2030	Pays de Gex Agglo
ARBERE	UD1-09l	OAP	Logements	REA	01.2024	12.2030	Pays de Gex Agglo
SOUCOUR-CHAMPS-EPINETTES	UD1-09b	PLUi	Activités	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
OAP PLAN	UD1-09d	OAP	Logements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
OAP CHATEAU	UD1-09e	OAP	Activités	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
OAP LE DIVONA	UD1-09f	OAP	Activités	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
LES CHEINTRES	UD1-09g	OAP	Logements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
PROJET AQUALUDIQUE	UD1-09h	OAP	Équipements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
BORDS DU LAC	UD1-09i	OAP	Équipements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
OAP LA TUILIERE	UD1-09j	OAP	Équipements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
RUE DE LA VERSOIX	UD1-09k	OAP	Activités	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
LA POSTE	UD1-09m	OAP	Logements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

PLUI valant Plan Local de l'Habitat approuvé le 27/02/2020 et exécutoire le 18/07/2020 avec OAP sectorielles et thématiques / révision générale en cours

UD1-12 Zones d'activités régionales du district de Nyon



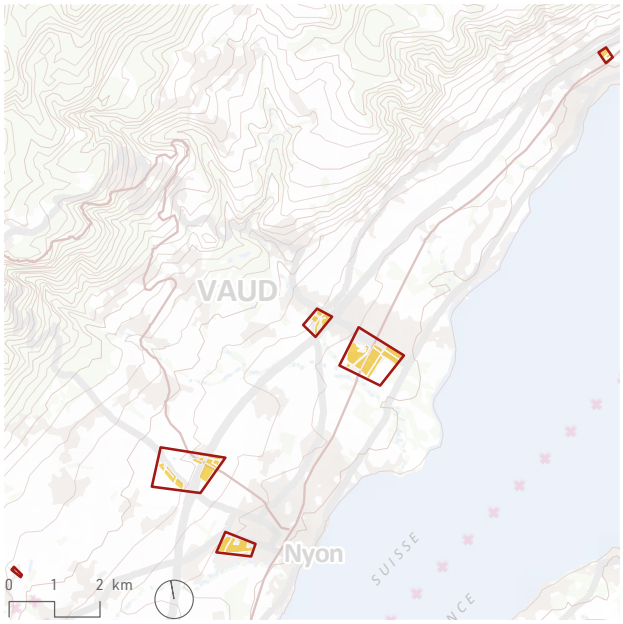
Priorité
C5

Historique
Nouvelle mesure

CATÉGORIE
Densification, Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Région de Nyon
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Communes, propriétaires, entreprises

PLAN DE LOCALISATION



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La Stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA) du district de Nyon fait partie du système cantonal vaudois de gestion des zones d'activités, imposé par la législation fédérale (art. 30a, al.2 OAT). Ce système permet de coordonner le développement de l'ensemble des zones d'activités et d'en assurer la gestion sur tout le territoire vaudois. L'objectif est de garantir que les zones d'activités légalisées répondent aux besoins avérés de l'économie pour les vingt prochaines années, en garantissant une offre foncière effective et répartie judicieusement sur tout le territoire.

La stratégie régionale se concentre en particulier sur l'amélioration de l'accueil des activités du secteur secondaire, qui ont du mal à s'installer sur le territoire et y rester. Compte tenu de l'importante pression foncière dans la région, les terrains adaptés à ces activités sont en effet rares et souvent chers. De ce fait le tissu économique du district est largement dominé par les activités du secteur tertiaire. Ainsi, afin d'assurer une plus grande diversification à l'avenir, le territoire doit disposer de terrains abordables et suffisamment grands, où les nuisances générées par les activités artisanales et industrielles ne gênent pas les voisins. Ces réserves sont disponibles dans les zones d'activités et leurs extensions identifiées par la SRGZA. Les orientations choisies pour ces secteurs permettront de maintenir le tissu artisanal existant d'une part, et d'accueillir de nouvelles activités de la branche d'autre part.

La stratégie régionale de gestion des zones d'activités est formalisée dans un Plan directeur intercommunal, lequel entrera en vigueur en 2025, à l'issue de son approbation par le Conseil d'Etat vaudois. Cette planification directrice identifie les potentiels constructibles en densification pour accueillir de nouveaux emplois. Sur la base de cette stratégie, les communes concernées pourront établir les plans d'affectation nécessaires à sa mise en œuvre. Le phasage et la mise en œuvre des projets viendront par la suite.

UD1-12	Zones d'activités régionales du district de Nyon	Priorité : C5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

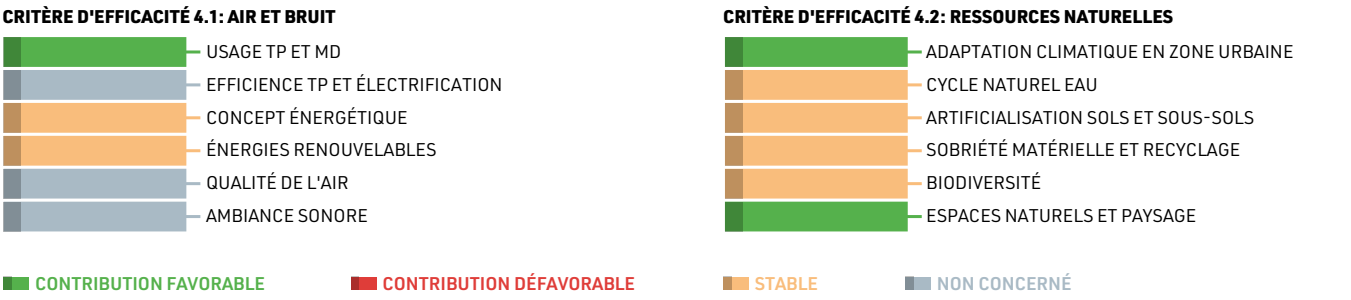
Contributions aux stratégies

- **Urbanisation U01, U06** en encourageant la densification des zones d'activités et en localisant les zones d'activités selon le critère de «la bonne activité au bon endroit» en lien avec l'armature urbaine et multimodale.
- **Mobilité M06** en conditionnant l'implantation des sites d'activité au niveau de desserte locale pour réduire le trafic.

A l'échelle du district, la stratégie régionale vise l'accueil de près de 5'000 emplois supplémentaires dans les zones d'activités économiques à l'horizon 2040. En cohérence avec les prévisions de croissance démographique, la capacité à accueillir ces emplois localement est essentielle pour assurer l'attractivité et la vitalité du territoire. La SRGZA identifie près de 80 zones d'activités réparties sur l'ensemble du territoire. Ces zones d'activités comprennent un site stratégique de développement d'activités (SSDA) à Gland, six zones d'activités régionales (ZAR) à Grens, Mont-sur-Rolle, Nyon, Rolle, Signy-Avenex et Vich, ainsi que des zones d'activités locales (ZAL). Environ deux tiers des nouveaux emplois seront accueillis par le SSDA et les ZAR, tous localisés à proximité immédiate des bassins de population. Chacun de ces trois types de zone d'activités sert un objectif différent de la stratégie, à savoir :

- SSDA : site constituant une réserve d'intérêt cantonal pour l'accueil de nouveaux emplois.
- ZAR : sites constituant une réserve foncière d'intérêt régional pour l'accueil de nouveaux emplois.
- ZAL : sites d'intérêt communal favorisant le maintien du tissu économique existant dans les communes.

Des emprises d'au moins 6,6 ha sur les surfaces d'assolement (SDA) seront nécessaires pour la création des nouvelles ZAR prévues par la stratégie. Conformément à la mesure F12 du PDCn du canton de Vaud, des empiètements sur les SDA ne pourront être réalisés que si le potentiel des zones légalisées et des projets qui n'empiètent pas sur les SDA ne permettent pas de répondre aux besoins dans le périmètre fonctionnel du projet.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Aucun

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : PDCn Vaud 4e adaptation quater (mesures D12) ; Plan directeur régional sectoriel des zones d'activités du district de Nyon

Planification localisée à l'étude: PPA Pôle Bois La Rippe

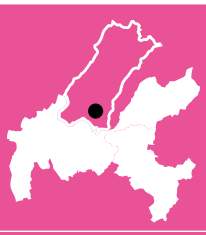
Réalisation : le plan directeur régional des zones d'activité entrera en vigueur en 2025.

Mise en service : les plans d'affectation de chacune des ZAR seront échelonnés jusqu'à 2040, le phasage doit être affiné.

UD1-12	Zones d'activités régionales du district de Nyon	Priorité : C5

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote	ETP suppl.	Surface suppl.
ZAR Pôle Bois	UD1-12e	PPA	Activité	AVP	2025 (plan d'affectation)	2027	La Rippe	240	4,6 ha
SSDA Gland	UD1-12a	Plan directeur	Activité	EP	2025 (plan directeur)	À définir	Gland	644	7,0 ha
ZAR Asse-Fléchères	UD1-12c	Plan directeur	Activité	Non démarré	2025 (plan directeur)	À définir	Grens, Nyon, Signy-Avenex	1390	15,5 ha
ZAR Champ Colin	UD1-12d	Plan directeur	Activité	Non démarré	2025 (plan directeur)	À définir	Nyon	160	2,5 ha
ZAR La Bichette	UD1-12b	Plan directeur	Activité	Non démarré	2025 (plan directeur)	À définir	Vich	160	1,5 ha
ZAR Champ du Carre	UD1-12f	Plan directeur	Activité	Non démarré	2025 (plan directeur)	À définir	Mont-sur-Rolle	200	3,3 ha

UD2-01 Jardin des Nations



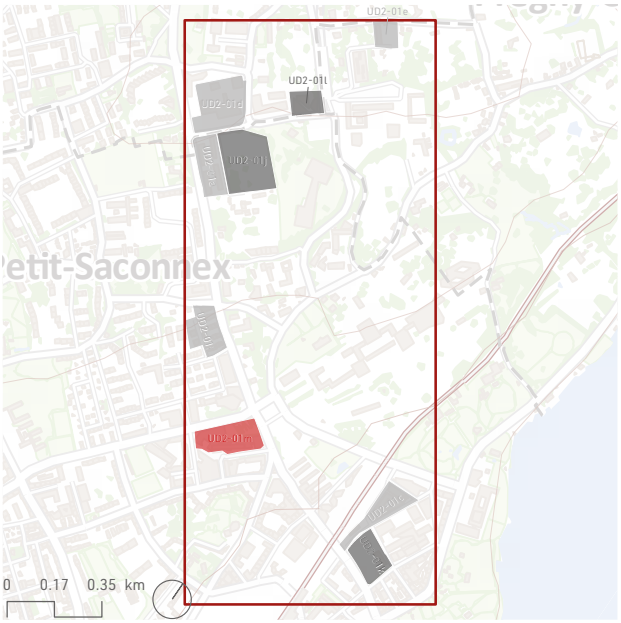
Priorité
As5

Historique
As3 / 6621.3.177
As4 / 6621.4.129

CATÉGORIE
Densification
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève (OU)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Versoix, privés

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Plan-guide Jardin des Nations, Office de l'urbanisme, 2024

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Poursuite de l'évolution de ce site d'activités exceptionnel pour l'attractivité internationale de Genève et de son agglomération, avec pour objectifs majeurs :

– De favoriser l'accueil et les développements immobiliers des organisations internationales (OI), d'organisations non gouvernementales (ONG), d'équipements liés aux OI ou encore de missions étrangères et d'autres partenaires de la Genève internationale. A ce titre, des projets emblématiques (OMS, OIM, ONUG, COE, Cité internationale du Grand-Morillon) ont contribué à créer de nouveaux pôles d'activités représentant environ 3'000 nouveau emplois et 1040 nouveaux habitants dont 670 étudiants de l'Institut de hautes études internationales et de développement (IHEID).

– D'accompagner les OI et autres organisations para-institutionnelles dans la rénovation et l'assainissement énergétique de leurs parcs immobiliers. Les projets actuels de rénovations des institutions emblématiques comme l'ONU, l'OIT ou encore l'OMS valoriseront ces bâtiments de manière pérenne, les rendront bien plus vertueux sur le plan environnemental et mettront en exergue leurs qualités architecturales et patrimoniales reconnues comme exceptionnelles.

– De valoriser l'important réseau d'espaces verts et grands parcs et renforcer leur attractivité et leur accessibilité auprès de la population et des employés de la Genève internationale, grâce à de liaisons facilitées entre ces équipements. À ce titre, le futur projet du tram TNGS (6621.3.086 / 32-1-2 – A3) transforme une partie de la route de Ferney comme un nouvel espace public affranchi des TIM.

– De préserver la dimension paysagère (corridors biologiques, trame verte) et patrimoniale (grands domaines historiques) d'une valeur exceptionnelle, et lutter contre les ilots de chaleur et l'imperméabilisation des sols.

– D'améliorer le transfert modal des nombreux usagers des TIM en faveur des mobilités douces et des transports publics, en profitant de l'extension du tram (6621.3.086 / 32-1-2) qui reliera la Place des Nations au P+R P47 près de l'aéroport puis à Ferney (66.21.4.014 / 32-1-7 - A4), du BHNS prévu sur la route des Nations (6621.2.043 / 32-1-12) ou encore des promenades urbaines du C. des Nobel et P. de la Paix (6621.2.111 / 32-1-17).

UD2-01	Jardin des Nations	Priorité : As5

– D'inciter une politique volontariste en matière de stationnement avec la construction de P+R (P47 par exemple) en périphérie urbaine et une réduction significative du nombre de places de stationnements dans les nouveaux projets.

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

– Logements : 91'745m²
– Activités : 379'367 m² / environ 30'000 emplois et 200'000 délégués par année transitant par le secteur.
– Équipements publics : 10%
– Espaces publics : 10%
– Surface de zone perméable artificialisée : non estimés à ce stade.
– Surface agricoles consommées : 0 m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP06, EP07** en valorisant les valeurs paysagères et patrimoniales exceptionnelles du secteur.
– **Urbanisation U06, U08, U09** en confortant le développement qualitatif de ce pôle d'activités métropolitain majeur.
– **Mobilité M03, M04, M07** en améliorant le report modal des nombreux usagers des TIM en faveur des mobilités douces et des transports publics.

La mesure vise à garantir des lieux d'activités métropolitains en faveur de la Genève internationale, à proximité de réseaux de transport en commun performants, de préserver et valoriser les espaces de nature, de construire et rendre accessible à la population des espaces publics de qualité, de développer la ville des courtes distances.

Les effets attendus sont les suivants :

– Préservation des qualités paysagères et patrimoniales du secteur.
– Mise en œuvre d'un plan urbain harmonieux.
– Coordination des opérations dans le cadre d'un projet d'ensemble garantissant la qualité urbaine

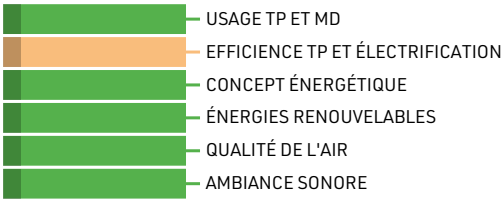
De manière générale, l'urbanisation et les transports font l'objet d'une coordination étroite, en témoignent les différents développements le long de la route de Ferney intégrant en amont des espaces publics susceptibles d'accueillir les arrêts de tram. Les politiques de transport et d'aménagement adoptent une stratégie cohérente se basant sur la réduction du trafic individuel motorisé et une amélioration significative de l'offre de transports public :

– La route des Nations (2024) permet de réallouer l'espace routier au profit des TP et MD.
– Le développement de nouvelles lignes de transport structurantes sur l'actuelle route de Ferney qui irrigue le quartier et relie le Jardin des Nations au Léman Express (Tram Nations-Grand-Saconnex, 6621.3.086 / 32-1-2 – A3 ; BHNS Sécheron-Ferney-Gex (6621.2.043 / 32-1-12 – A2).
– L'axe structurant MD le long de la route de Ferney réalisé à l'occasion du tram ;
– Les promenades urbaines dévolues aux cycles et piétons (Cours des Nobel et promenade de la Paix, 6621.2.111 / 32-1-17, Ae2) complètent le maillage des voiries existantes avec le double objectif de relier les grandes institutions emblématiques (OMS, OIT), divers équipements publics et les futurs arrêts de tram et de BHNS.
– Le développement de P+R en lisière du Jardin des Nations (P+R Sécheron, Nations, Tuilerie ou encore le P47 à l'aéroport 6621.3.087 / 32-1-20 - A3) et la réduction du nombre de places de stationnement dans les nouvelles opérations immobilières.
– Une continuité MD qualitative entre la campagne Tournay et la Perle du lac, conçue comme une interface reliant les espaces naturels, intégrant le grand paysage dans son aménagement et valorisant le caractère patrimonial exceptionnel de ce territoire (Château de Penthes, serres de Prégny, mission d'Italie, etc.) - 32-1-26 / C5.

Du point de vue environnemental, tous les nouveaux bâtiments respectent le standard THPE et les rénovations existantes ont inclus une modernisation environnementale exemplaire. Les projets sont systématiquement raccordés à Genilac ou au CAD. Des mesures d'apaisement du trafic sont mises en place et les grands parcs sont entièrement libérés du trafic TIM. Tous les aménagements urbains incluent des dispositifs anti-bruit et des principes architecturaux favorisant l'intégration paysagère, notamment par l'arborisation et la préservation des sols en pleine terre. La gestion des eaux pluviales repose sur des noues paysagères et des toitures rétentionnelles, garantissant une infiltration locale. Des actions environnementales sont appliquées de manière systématique dans chaque projet.

UD2-01	Jardin des Nations	Priorité : As5

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Ae2 32-1-17 Aménagement d'une liaison MD sur le cours des Nobel et la promenade de la Paix valorisant le patrimoine paysager
32-1-18 Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport : promenade des parcs (phase 1)
A3 32-1-2 Construction d'un axe tram entre la place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics
B5 Paquet MD 32-1-30 Promenade de la Paix (prolongement) : réaménagement de la Voie-de-Moëns entre la route de Ferney et la route François-Peyrot et connexion Palexpo
C5 32-1-26 Promenade des serres et extension du Cours des Nobel entre l'OMS et la campagne Tournay

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice :

- Plan directeur Cantonal Genève 2030 – révision en cours ;
- Plan directeur communal de la Ville de Genève, adopté par le CM le 4 février 2025 et en cours d'adoption par le CE.
- Plan directeur communal du Grand-Saconnex en cours d'élaboration.
- Plan directeur communal de Pregny-Chambésy, adopté par le CE le 27 novembre 2024.

Planification urbaine :

- PDQ Jardin des Nations adopté par le Conseil d'État le 23 mars 2005
- MZ Jardin des Nations adoptée par le Grand Conseil le 20 septembre 2013

Planification localisée à l'étude :

- Avant-projet PLQ de la parcelle n°4057 en Ville de Genève (ex-propriété OIT) en 2024.
- Avant-projet urbain de la parcelle n°5343 en Ville de Genève en 2021.

Planification localisée en force :

- PLQ Cité Internationale du Grand-Morillon, siège administratif de MSF (15'000 m² SBP), logements étudiants IHEID (21'000 m²) et logements Terra & Casa (8'000 m²), adopté le 27 juin 2018.
- Image directrice Vision Jardin des Nations, 2021-2023
- Concours SIA 142 nouveau siège administratif de l'Organisation internationale des migrations (OIM) en 2022

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
COE	UD2-01d	PLQ	Activités	MES	10.2018	12.2022	Canton de Genève (OU)
CITÉ INTERNATIONALE	UD2-01a	PLQ	Activités	MES	05.2019	08.2022	Canton de Genève (OU)
LES CRÊTS DE PREGNY	UD2-01e	PLQ ET DD	Activités	MES	04.2019	12.2024	Canton de Genève (OU)

UD2-01	Jardin des Nations	Priorité : As5

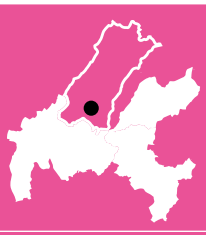
Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
CHEMIN DE SOUS BOIS	UD2-01i	PLQ ET DD	Logements	REA	03.2013	12.2026	Canton de Genève (OU)
JARDIN DES MORILLONS	UD2-01j	PLQ	Activités	PLQ	12.2024	12.2026	Canton de Genève (OU)
OIM	UD2-01l	DD	Activités	PRO	09.2024	12.2028	Canton de Genève (OU)
AVENUE DE FRANCE	UD2-01k	Potentiel à bâtir	Activités	AVP	07.2025	12.2028	Canton de Genève (OU)
UIT	UD2-01m	DD	Activités	AVP	07.2028	07.2032	Canton de Genève (OU)

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Vision pour le Jardin des Nations, Architecture Land Initiative, 20 décembre 2021
Plan directeur de quartier Jardin des Nations
Modification de zones Jardin des Nations
Plans directeurs communaux (Ville de Genève, commune de Prégny-Chambésy).
Mise à jour du PdCom de la Ville de Genève, adoption prévue premier trimestre 2025.
Plans directeurs des chemins pour piétons (Ville de Genève, commune de Prégny-Chambésy).
Plan stratégique de végétalisation de la Ville de Genève.

UD2-03

Ferney - Genève Innovation



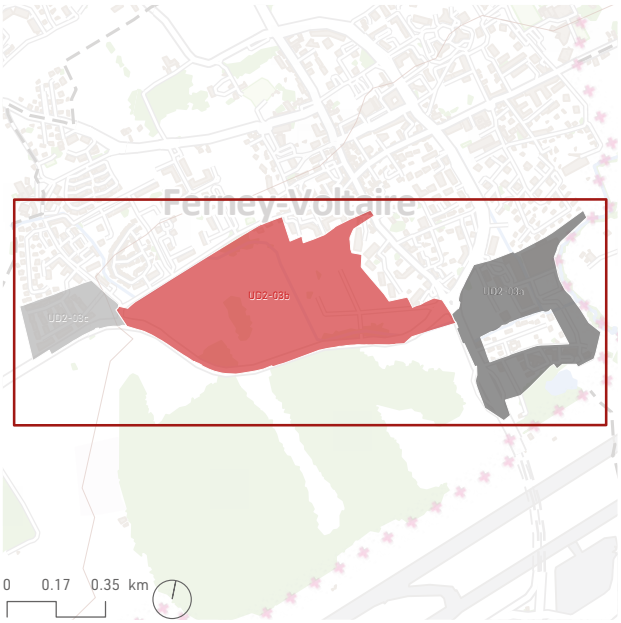
Priorité
As5

Historique
As3 / 6621.3.179
As4 / 6621.4.130

CATÉGORIE
Densification
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Pays de Gex Agglo
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
SPL Territoire d'Innovation, Ferney-Voltaire

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE

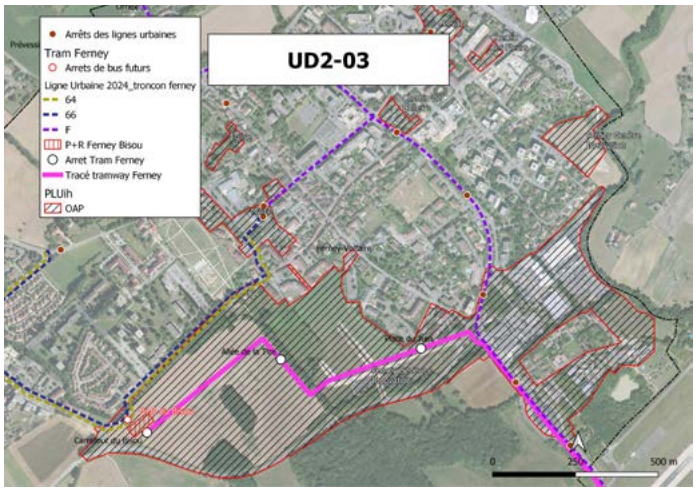


Schéma de principe de l'OAP Ferney Genève Innovation, PLUIH Pays de Gex Agglo, 27/02/2020

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Nouveau quartier mixte de logements et d'activités de 65 ha au sud de la ville de Ferney Voltaire, la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) Ferney-Genève Innovation regroupe programmes de logements (secteurs Paimboeuf et Très la grange) et d'activités (secteurs Poterie et Cité Internationale des Savoirs), tout en prévoyant la construction d'équipements publics nécessaires au développement du secteur et du territoire (écoles, équipements sportifs et culturels, places publiques…).

Le projet validé comprend 412'000m² de surface de plancher (répartition ci-après).

Il s'étend sur 3 secteurs opérationnels :

- Secteur en renouvellement urbain de la Poterie (début des travaux de démolition et aménagement en 2022) : requalification et densification de la zone économique et commerciale avec la réalisation d'un pôle commercial, culturel et de loisirs de rayonnement régional de 65'000 m² et 30'000 m² d'activités économiques. À terme, 2000 emplois supplémentaires attendus sur ce secteur.
- Secteur en extension urbaine de Paimboeuf (1e phase opérationnelle - début des travaux en 2024) : sur les 850 logements prévus (y compris projet d'habitat et coopératif), 247 logements ont été délivrés sur la période mai et juillet 2024
- Secteur en extension urbaine de Très La Grange (2ème phase opérationnelle à horizon 2024-2032) : 1700 logements et emplois.

Le plan guide du quartier repose sur les principes suivants :

- La préservation et mise en valeur de la structure paysagère et environnementale existante
- La qualité des espaces publics,
- Des formes urbaines permettant une densité agréable à vivre (80 logements/h),
- L'utilisation privilégiée de matériaux biosourcés pour les espaces publics comme pour les constructions immobilières.

UD2-03	Ferney - Genève Innovation	Priorité : As5

La réalisation s'effectue dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) permettant à la collectivité de réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains en vue de les céder à des opérateurs immobiliers dans le respect de ses prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales. Le projet a été déclaré d'utilité publique en 2016 facilitant ainsi les acquisitions foncières nécessaires au projet. 85% des terrains sont aujourd'hui maitrisés. La Communauté d'agglomération Pays de Gex a confié l'aménagement de ce quartier à la SPL Territoire d'Innovation qui a en charge l'acquisition du foncier nécessaire au projet, la viabilisation des terrains et l'aménagement des espaces publics, ainsi que la vente et le suivi des lots immobiliers.

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 202'000 m² / + 2500 logements
- Activités : 195'000 m² / + 4000 emplois
- Équipements publics : 15'000 m²
- Espaces publics : non estimés
- Surface de zone perméable artificialisée : non estimées
- Surface agricoles consommées : non estimés

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

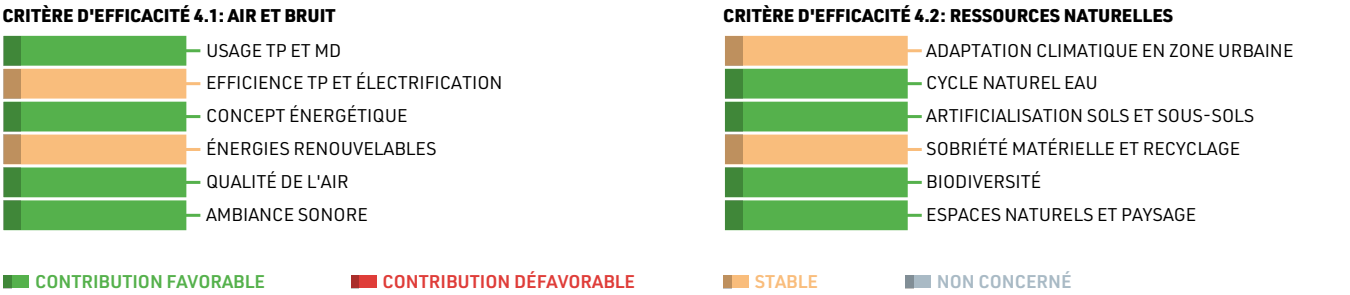
Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06, EP07** en intégrant les enjeux environnementaux, climatiques et paysagers.
- **Urbanisation U02, U03, U05, U06, U07** en consolidant la ville et les fonctions de proximité prioritairement dans les aires urbaines compactes bien desservies, grâce des capacités d'accueil conséquentes.
- **Mobilité M03, M04, M05, M07, M08, M09** en renforçant le report modal et la ville des courtes distances.

La ZAC Ferney-Genève Innovation vise à construire une agglomération compacte, transfrontalière, et résiliente en matière de mobilité. En matière d'urbanisme, ce projet accorde une importance particulière à la création d'emplois et au développement des services et équipements pour la population, notamment en améliorant la desserte de Ferney-Voltaire et ses environs. Une priorité est donnée à la création de liens entre les espaces publics et la nature, avec un focus sur l'intégration du paysage historique de la région, comme le prolongement de l'allée de la Tire.

Elle met en place une infrastructure multimodale pour favoriser les transports publics, tels que le tramway (6621.4.014/32-1-7 – A4) et le bus à haut niveau de service (6621.2.043 /32-1-12 – A2), afin d'encourager le recours à des modes de transport collectifs ou doux (véloroute - 6621.3.085/ 32-1-19 - Ae3) plutôt qu'individuels. L'objectif est de réduire la part des véhicules personnels tout en renforçant la connectivité entre Ferney-Voltaire et Genève. La mobilité douce est un pilier central, avec des aménagements cyclables et piétonniers visant à favoriser les déplacements en dehors des axes automobiles traditionnels, réduisant ainsi l'empreinte écologique de la zone.

Enfin, le projet tient compte des enjeux environnementaux majeurs en intégrant des solutions pour la gestion des eaux de ruissellement, la renaturation des cours d'eau (Nant, Gobé, Ouye) et la préservation de la biodiversité locale. La limitation de l'imperméabilisation des sols (5 à 30 % de pleine terre selon les opérations, la réduction des nuisances sonores et de la pollution de l'air, ainsi que l'utilisation d'énergies renouvelables et de bâtiments à haute performance énergétique (certification Minergie, label biosourcé niveau 3, NF habitat HQE niveau excellent) sont des objectifs essentiels. Ces initiatives visent à créer un environnement durable tout en améliorant la qualité de vie des habitants et en renforçant l'accessibilité pour tous, dans un cadre urbain respectueux de l'environnement.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

A2 32-1-12 Aménagements routiers sur l'ensemble de l'itinéraire de la RD1005 pour la mise en site propre du BHNS entre Gex et Cornavin

UD2-03	Ferney - Genève Innovation	Priorité : As5

Av3 32-1-19 Aménagement d'une véloroute entre Gex et Ferney
A4 32-1-7 Prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand- Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire
A5 Paquet MD 32-2-18 Aménagement de l'itinéraire MD d'agglomération n°36 St-Genis-Pouilly - Ferney-Voltaire

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT du Pays de Gex approuvé en décembre 2019 ; SCOT du Genevois français en cours d'élaboration

Planification urbaine : PLUI valant Plan Local de l'Habitat approuvé le 27/02/2020 et exécutoire le 18/07/2020 avec OAP sectorielles et thématiques

Planification localisée :

- A l'étude : Procédure de modification n°8 du PLUiH sur règlement lié à la zone 1AUfgi (ZAC Ferney Genève Innovation) pour admettre la délivrance des permis de construire
- En force : Déclaration d'utilité publique de la Zone d'aménagement concertée (ZAC) obtenue en 2016

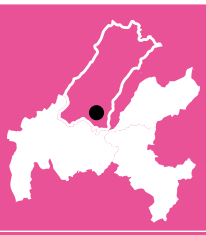
Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
GARDEN PARK ECOQUARTIER	UD2-03c	PLU	Logements	MES	01.2019	12.2022	Pays de Gex Agglo
ZAC FERNEY - GENEVE INNOVATION POTERIE	UD2-03a	ZAC	Activités	REA	01.2022	12.2030	Pays de Gex Agglo
ZAC FERNEY - GENEVE INNOVATION PAIMBOEUF - TRES-LA-GRANGE	UD2-03b	ZAC	Logements	REA	01.2024	12.2032	Pays de Gex Agglo

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

PLUI valant Plan Local de l'Habitat approuvé le 27/02/2020 et exécutoire le 18/07/2020 avec OAP sectorielles et thématiques / Procédure de modification n°8 du PLUiH sur règlement lié à la zone 1AUfgi
Déclaration d'utilité publique de la Zone d'aménagement concertée (ZAC) obtenue en 2016

UD2-03a

Grand-Saconnex



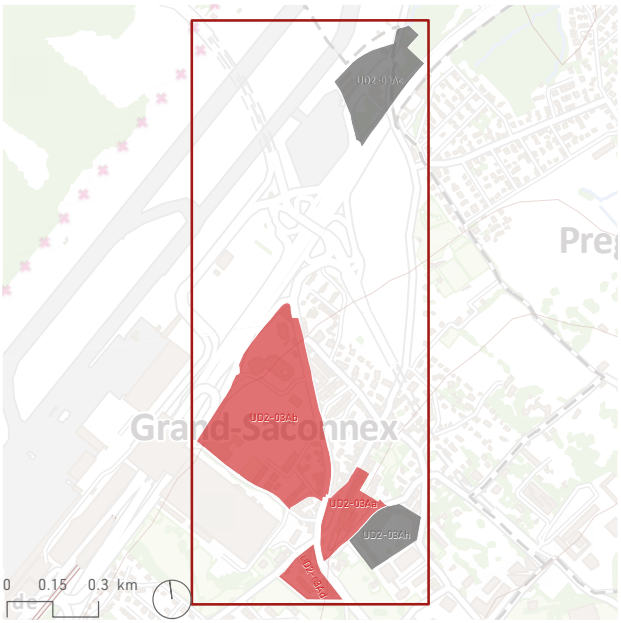
Priorité
As5

Historique
As3 / 6621.3.180
As4 / 6621.4.123

CATÉGORIE
Densification
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève (OU)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Grand-Saconnex, privés

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Plan-guide, Office de l'Urbanisme 01.2024

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Grand projet permettant l'accueil de nouveaux logements et activités en renouvellement urbain dans un secteur bénéficiant une excellente desserte. Différents secteurs en évolution :

- Carantec : PLQ de 300 logements, approbation en 2023, mise en service entre 2027 et 2029.
- Morillon-Parc : PLQ de 100 logements, approbation 2024, mise en service entre 2026 et 2028.
- Susette : potentiel de 850 à 1000 logements et 2600 emplois, MZ adoptée et lancement d'un projet de PLQ en 2025, mise en service dès 2029.
- Marronniers : potentiel de 200 à 300 logements, étude de projet en cours, mise en service entre 2027 et 2029.
- Extension urbaine sur la zone agricole de Pré-du-Stand abandonnée suite à votation populaire en 2019. La reprise de la planification sur ce secteur reste à déterminer en fonction des besoins en équipements publics et du maintien des caractéristiques environnementales du site.

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 155'718 m² / 1'450 à 1'700 logements
- Activités : 111'343 m² / 2'600 emplois
- Équipements publics : 10%
- Espaces publics : 10%
- Surface de zone perméable artificialisée : non estimés à ce stade.
- Surface agricoles consommées : 120'000 m² sur le secteur Pré-du-Stand (non planifié à ce stade)

UD2-03a	Grand-Saconnex	Priorité : As5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06, EP07** en améliorant la qualité environnementale, paysagère et climatique du secteur.
- **Urbanisation U01, U02, U03, U08** en renforçant les capacités d'accueil et les espaces publics dans l'aire urbaine compacte.
- **Mobilité M03, M04, M07** en renforçant la coordination urbanisation-transports dans un secteur bénéficiant d'une excellente desserte TP et MD.

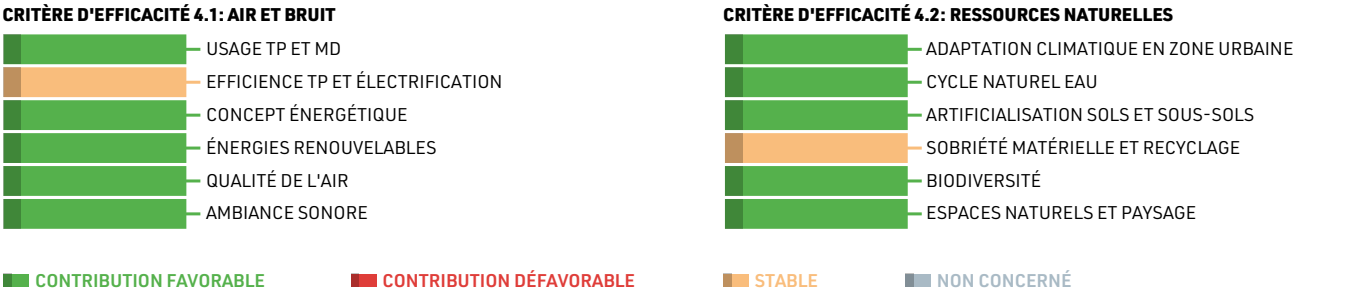
Le grand projet Grand-Saconnex répond à l'objectif de densification vers l'intérieur, dans un secteur qui sera particulièrement bien desservi en transports publics et mobilité douce, ceci dans le respect et la valorisation de l'infrastructure écologique, du paysage et du patrimoine bâti qui fondent l'identité du site.

La création d'une nouvelle centralité urbaine autour de la place de Carantec (6621.2.109 / 32-1-13 – Ae2 ; 6621.3.082 / 32-1-14 – A3), en lien avec le prolongement du tramway (6621.3.086 / 32-1-2 – A3), et les nouveaux quartiers créés sur les secteurs Carantec, Morillon-Parc, Marronniers et Susette intégreront de nouveaux espaces publics, services et équipements favorables à la qualité de vie et à la cohésion sociale du Grand-Saconnex, ainsi qu'au renforcement de la ville des courtes distances. Ils valoriseront les éléments patrimoniaux porteurs d'identité pour le territoire genevois. Le grand projet intègre une stratégie de concertation coordonnée autour des différents projets d'infrastructure, d'espaces publics et de développement.

Le grand projet s'inscrit donc dans une stratégie multimodale transfrontalière en faveur du report modal développée à l'échelle de l'axe Ferney-Genève, en lien avec le prolongement du tram des Nations jusque Ferney-Voltaire (6621.3.086 / 32-1-2 - A3 et M32-1-7/6621.4.014 - A4) qui implique des mesures fortes de restrictions du trafic TIM et inclut un axe structurant de mobilité douce sur la route de Ferney. Le grand projet prévoit aussi la création d'axe fort TP sur la façade aéroportuaire (6621.2.109 / 32-1-13 - A3), des mesures de mobilité douce et la réalisation d'une interface multimodale sur le site du P47 (6621.3.087 / 32-1-20 - A3), comprenant un P+R de 600 à 800 places et connectant la jonction autoroutière, les axes forts TP/MD et le tram.

D'autres mesures en faveur de la mobilité douce s'inscrivent dans le périmètre du grand projet, telles que la Promenade des parcs (6621.3.084 / 32-1-18 - Ae3 et 32-1-23 - Be5), la requalification de la route de Colovrex (6621.3.083 / 32-1-16 - Ae3 ; 32-1-29 - B5).

Le grand projet renforce son évaluation sous l'angle environnemental via la charte cantonale Quartiers en transition. De plus, les quartiers seront desservis par deux réseaux thermiques structurants, raccordant un maximum de logements.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Façade sud de l'aéroport
Ae2 32-1-13 Réaménagement de la place de Carantec (phase 1)
A3 32-1-2 Construction d'un axe tram entre la place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics
A3 32-1-14 Réaménagement de la place de Carantec (phase 2)
Ae3 32-1-18 Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport : promenade des parcs (phase 1)
Ae4 32-1-24 Aménagement d'une voie bus sur la route de Colovrex en complément de la mesure 32-1-16 et en accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire TP_route
B5 32-1-29 Réaménagement de la route de Colovrex entre le carrefour de la Foretaille et la Voie-du-Coin au Grand-Saconnex
Be5 32-1-23 Promenade des Parcs (séquence Mail Sud - Grand-Saconnex) - Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport
Be5 32-1-28 Réseau d'espaces publics structurants dans le nouveau quartier mixte de La Susette au Grand-Saconnex
Be5 EP2-09 Aménagement d'un parc agro-urbain dans le nouveau quartier mixte de La Susette au Grand-Saconnex
B5 Paquet MD 32-1-30, Promenade de la Paix (prolongement) : réaménagement de la Voie-de-Moëns entre la route de Ferney et la route François-Peyrot et connexion Palexpo

UD2-03a	Grand-Saconnex	Priorité : As5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice :

- Plan directeur Cantonal Genève 2030 – révision en cours ;
- Plan directeur communal Grand-Saconnex – révision en cours, adoption prévue en 2025

Planification urbaine :

- 2023-2024 : actualisation du schéma directeur du secteur Susette
- 2025-2026 : image directrice pour le secteur Pré-du-Stand

Planification localisée :

- A l'étude : PLQ Susette à l'étude en 2025-2027
- En force : PLQ Carantec et Morillon-Parc adoptés en 2023-2024 ; Concours projet Marronniers en 2025

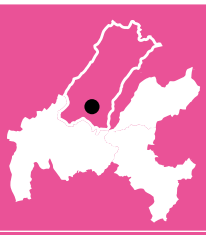
Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
ROUTE DE COLOVREX	UD2-03Ac	MZ	Activités	REA	10.2019	12.2030	Canton de Genève (OU)
MORILLON PARC	UD2-03Ah	PLQ	Logements	PRO	01.2027	12.2028	Canton de Genève (OU)
MARONNIERS	UD2-03Ad	MZ et concours SIA 142	Logements	PRO	01.2024	12.2030	Canton de Genève (OU)
CARANTEC	UD2-03Aa	PLQ	Logements	PRO	01.2028	12.2029	Canton de Genève (OU)
LA SUSETTE	UD2-03Ab	MZ et PLQ	Logements	AVP	01.2029	12.2031	Canton de Genève (OU)

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Plan directeur communal Grand-Saconnex – révision en cours, adoption prévue en 2025
Actualisation du schéma directeur du secteur Susette
PLQ Carantec et Morillon-Parc adoptés en 2023-2024

UD2-04

Ferney-Voltaire - Ornex - Prévessin-Moëns



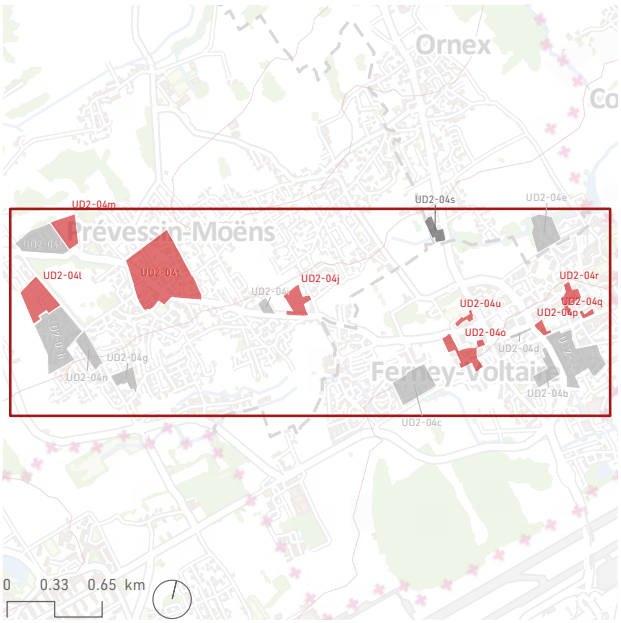
Priorité
As5

Historique
As3 / 6621.3.181
As4 / 6621.4.132

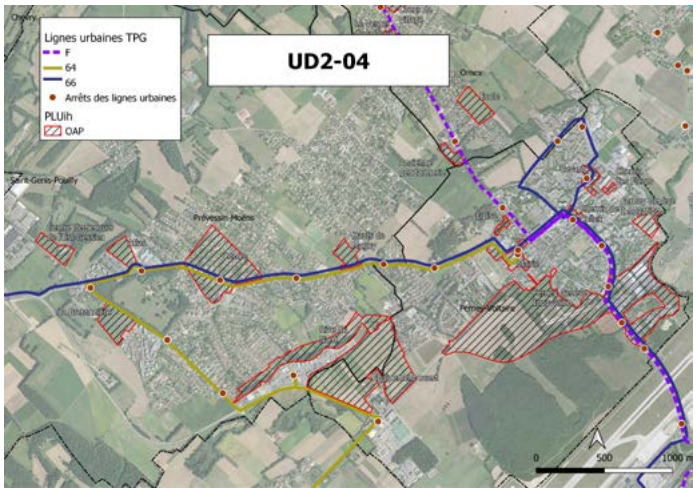
CATÉGORIE
Densification
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Pays de Gex Agglo
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Ferney-Voltaire - Ornex – Prévessin-Moëns

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Périmètres des OAP dans le secteur Ferney-Ornex-Prévessin, PLUIH Pays de Gex Agglo, 27/02/2020

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Le périmètre englobe le centre de Ferney-Voltaire, le sud de l'urbanisation d'Ornex et les tissus urbains de Prévessin-Moëns. La mesure vise le développement et la structuration de la ville de Ferney-Voltaire et ses environs à travers :

- la priorisation des secteurs de densification les plus opportuns,
- le développement autour de l'axe TC Ferney – Saint-Genis-Pouilly,
- l'évolution de la morphologie urbaine en lien avec les projets de densification,
- la préservation du cœur vert du Cercle de l'innovation et le traitement des franges urbaines,
- la valorisation de l'espace de convergence des trois communes autour du Château Voltaire et son parc.

10 secteurs de projet inscrits en Orientations d'aménagement et de Programmation (OAP) dans le PLUiH permettent la réalisation encadrée de 850 logements dont 180 en extension et 670 en renouvellement urbain. On peut citer :

- Confortement du centre-ville conduit par la commune de Ferney-Voltaire en cours : renouvellement urbain (environ 600 logements), installation de nouveaux commerces en rez-de-chaussée des immeubles, réaménagement de l'espace public, meilleure intégration du stationnement.
- Résidentialisation du quartier des Tâtes à Ferney-Voltaire.
- Création d'équipements culturels rayonnants.
- Introduction d'une politique de stationnement courte durée.

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 1'500 logements, 3'100 habitants
- Activités : non estimés
- Équipements publics : non estimés

UD2-04	Ferney-Voltaire - Ornex - Prévessin-Moëns	Priorité : As5

– Espaces publics : 11’700 m²
– Surface de zone perméable artificialisée : non estimés
– Surface agricoles consommées (SDA pour la partie suisse) : 60’000 m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L’ENVIRONNEMENT

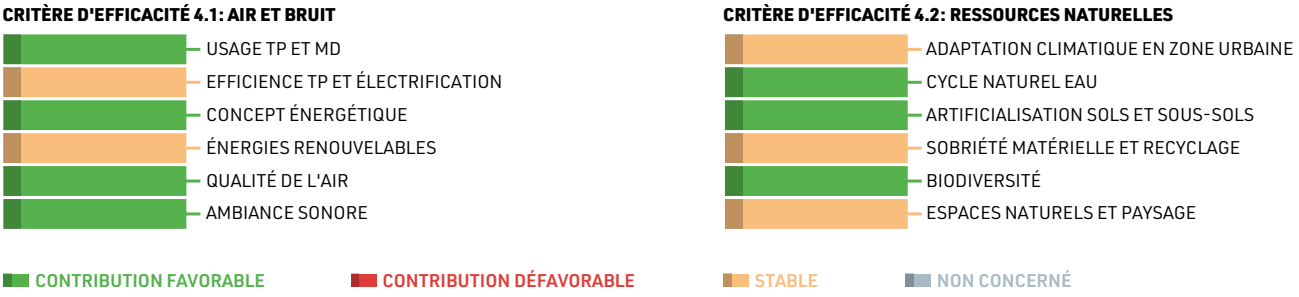
Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP06, EP07** en intégrant les enjeux environnementaux, climatiques et paysagers.
– **Urbanisation U02, U03, U05** en concentrant une urbanisation mixte dans la ville, autour des interfaces de transports publics.
– **Mobilité M03, M04, M05, M08** en renforçant l’armature TP structurante et la ville des courtes distances.

La mesure contribue à l’accueil de la croissance majoritairement dans la ville et à la limitation de l’étalement urbain, en coordination avec la desserte multimodale et au bénéficie des espaces ouverts environnants. En cohérence avec les stratégies du Grand Genève, le PLUiH programme le développement de l’ensemble du Pays de Gex avec une répartition du nombre de logement supplémentaires d’ici 2030 en fonction de l’armature urbaine. Ferney Voltaire et les communes de Prévessin et Ornex accueillent une part importante de ce développement et favorisent la densification autour des axes TP structurants et/ou locaux.

Le secteur est desservi par une ligne de bus à haut niveau de service (6621.2.043 / 32-1-12 - A2) et se situe à proximité du tramway reliant le Grand Saconnex et Ferney-Voltaire (6621.4.014 /32-1-7 - A4). Ceci offre une liaison rapide, fiable et qualitative vers le cœur d’agglomération, le quartier des Nations et la commune du Grand Saconnex, ainsi que vers plusieurs gares du Léman Express (Cornavin, Sécheron). En complément, le secteur est desservi par deux lignes transfrontalières : la ligne 66 donnant accès à l’aéroport, Saint-Genis-Pouilly et Val Thoiry, et la ligne 64 reliée à la ligne de tramway 14 à Meyrin, permettant de se connecter aux villes de Meyrin et de Vernier. Le réaménagement de la RD35 entre Saint-Genis-Pouilly et Ferney-Voltaire permettra de créer une piste cyclable en site propre (32-1-8 – paquet MD A5), qui complètera la liaison piétons/cycles Gex-Ferney (6621.3.085 / 32-1-19 - Ae3) et les réseaux communaux. Une nouvelle interface multimodale sera réalisée au terminus du tram de Ferney (carrefour du Bisou), permettant de faciliter l’interconnexion entre les différentes modes de transport. Ces aménagements visent à améliorer la qualité de l’air en réduisant l’utilisation des véhicules individuels et en encourageant la marche et le vélo. En parallèle, ces mesures contribueront à la réduction des nuisances sonores et à la promotion de modes de transport moins polluants.

L’intégration paysagère et écologique est au cœur du projet, avec une gestion des eaux de ruissellement privilégiant l’infiltration en fonction des sols, et l’introduction de coefficients de pleine terre et de biotope pour préserver la nature. La création de nouveaux espaces naturels, le programme Nature en ville et la plantation d’espèces indigènes visent à renforcer la biodiversité et à améliorer l’accessibilité tout en compensant les éventuels impacts écologiques.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D’AUTRES MESURES

A2 32-1-12 Aménagements routiers sur l’ensemble de l’itinéraire de la RD1005 pour la mise en site propre du BHNS entre Gex et Cornavin
Av3 32-1-19 Aménagement d’une véloroute entre Gex et Ferney
A4 32-1-7 Prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand- Saconnex entre l’interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire
A5 Paquet MD 32-2-18 Aménagement de l’itinéraire MD d’agglomération n°36 St-Genis-Pouilly - Ferney-Voltaire

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT du Pays de Gex approuvé en décembre 2019 ; SCOT du Genevois français en cours d’élaboration

UD2-04	Ferney-Voltaire - Ornex - Prévessin-Moëns	Priorité : As5

Planification urbaine : PLUI valant Plan Local de l'Habitat approuvé le 27/02/2020 et exécutoire le 18/07/2020 avec OAP sectorielles et thématiques

Planification localisée : se référer au tableau ci-après

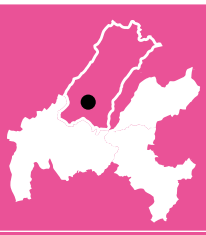
Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
CERRUTI	UD2-04i	PLU	Logements	MES	01.2016	02.2020	Pays de Gex Agglo
OAP ANCIENNE GENDARMERIE	UD2-04s	OAP	Logements	REA	01.2023	12.2030	Pays de Gex Agglo
HAUTS DE MAGNY	UD2-04j	OAP	Logements	PRO	01.2026	12.2030	Pays de Gex Agglo
LA BRETONNIERE	UD2-04l	OAP	Logements	PRO	01.2026	12.2030	Pays de Gex Agglo
ATLAS	UD2-04m	OAP	Logements	PRO	01.2026	12.2030	Pays de Gex Agglo
OAP MAIRIE	UD2-04o	OAP	Mixte	PRO	01.2026	12.2030	Pays de Gex Agglo
OAP CHEMIN DE COLLEX	UD2-04p	OAP	Logements	PRO	01.2026	12.2030	Pays de Gex Agglo
OAP CHEMIN DES FLEURS	UD2-04q	OAP	Logements	PRO	01.2026	12.2030	Pays de Gex Agglo
OAP LEVANT	UD2-04r	OAP	Mixte	PRO	01.2026	12.2030	Pays de Gex Agglo
OAP CENTRE	UD2-04t	OAP	Logements	PRO	01.2026	12.2030	Pays de Gex Agglo
OAP EGLISE	UD2-04u	OAP	Logements	PRO	01.2026	12.2030	Pays de Gex Agglo

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

PLUI valant Plan Local de l'Habitat approuvé le 27/02/2020 et exécutoire le 18/07/2020 avec OAP sectorielles et thématiques / révision générale

UD2-05

RD1005 Pays de Gex



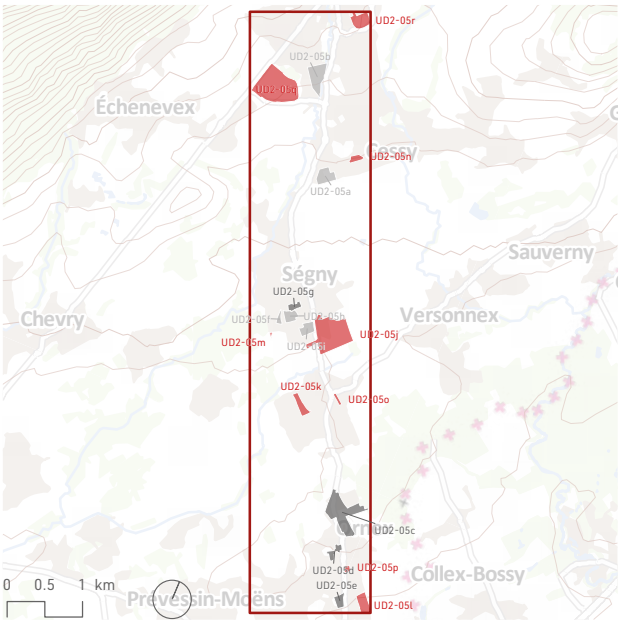
Priorité
As5

Historique
As3 / 6621.3.182
As4 / 6621.4.133

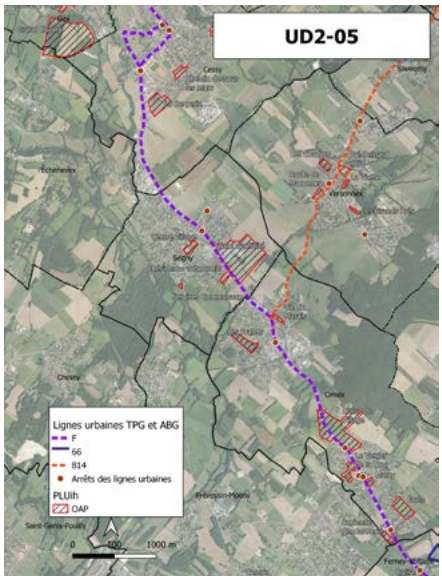
CATÉGORIE
Densification
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Pays de Gex Agglo
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Ornex, Segny, Cessy, Gex

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Périmètres des OAP en vigueur le long de l'axe RD 1005, PLUIH Pays de Gex Agglo, 27/02/2020

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Le projet de territoire de Pays de Gex agglo vise à densifier les centres urbains à proximité des équipements et infrastructures du territoire. Pour y parvenir, la présente mesure priorise le développement dans les secteurs desservis par les transports publics, dans un périmètre inférieur à 10 minutes à pied des arrêts du bus à haut niveau de service RD 1005 (6621.2.043 /32-1-2 – A2) et intensifie le renouvellement urbain, avec une part dans la construction correspondant à 30 à 40% de la construction projetée totale, tout cela en respectant la morphologie urbaine des communes. Pour atteindre cet objectif, une augmentation de densité comprise entre 25 et 50% est imposée dans ces périmètres.

La mesure comprend 11 OAP à vocation résidentielle, encadrant la création de 1.886 logements majoritairement en continuité de l'urbanisation actuelle, ainsi qu'une OAP équipement pour une école et une OAP activités/équipements pour l'accueil de nouvelles activités commerciales et d'une résidence autonomie pour personnes âgées.

Secteurs :

- Gex – Cessy : 600 logements dont 123 déjà construits sur le secteur de la Bergerie et 197 réalisés depuis 2021
- Ségny : 130 logements seront livrés par étapes (2023-2025, 2024-2028, 2027-2030)
- Maconnex : 80 logements programmés
- Ornex : 387 logements programmés, 150 réalisés sur le cœur de village, 80 en cours sur le secteur de l'ancienne gendarmerie, 120 sur l'OAP Verger de la Tour (2024-2028) et 180 sur le secteur «Terrains Vannier» hors OAP (2024-2028).

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 195'000 m² / + 1'886 logements, 4'000 habitants
- Activités : 682 m²
- Équipements publics : 5'200 m²
- Espaces publics : non estimés

UD2-05	RD1005 Pays de Gex	Priorité : As5

– Surface de zone perméable artificialisée : 40’000 m²
– Surface agricoles consommées (SDA pour la partie suisse) : non estimés

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L’ENVIRONNEMENT

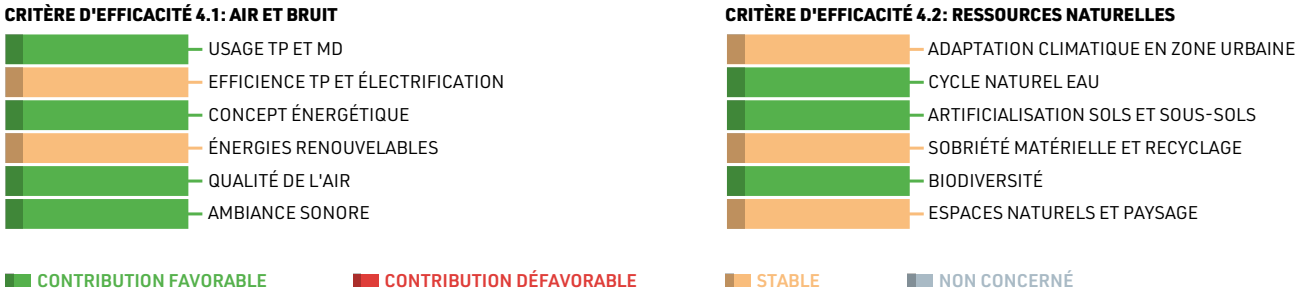
Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP06, EP07** en intégrant les enjeux environnementaux, climatiques et paysagers.
– **Urbanisation U02, U03, U05, U08** en concentrant l’urbanisation autour des interfaces de transports publics.
– **Mobilité M03, M04, M05, M07, M08, M09** en renforçant l’armature TP structurante et la ville des courtes distances.

La densification autour de l’axe BHNS de la RD 1005 (6621.2.043 /32-1-2 – A2) concrétise l’accueil d’un développement urbain résidentiel et économique prioritairement dans les secteurs bénéficiant d’une bonne desserte TP- MD, tout en garantissant une qualité architecturale et paysagère élevée ainsi que le respect de critères environnementaux rigoureux. En effet, les OAP contiennent des dispositions pour encadrer la programmation en nombre de logements, la qualité architecturale et paysagère, la gestion des problématiques environnementales et de transport.

L’axe Gex - Cessy - Segny - Ornex est l’axe structurant des transports en commun du Pays de Gex avec le Bus à Haut Niveau de Service le long de la RD1005 (6621.2.043 /32-1-2 – A2). Sur l’axe, la ligne F a été remplacée par les lignes 60 et 61 permettant le cadencement à 12 mn en heures de pointe et à 24 mn en heures creuses. Parallèlement, le PLUiH autorise la construction d’un nombre de places de stationnement réduit pour les logements situés à moins de 400 mètres d’un arrêt de transport en commun en site propre, incitant ainsi à l’utilisation régulière des transports en commun. Enfin, la liaison modes doux Gex-Ferney (6621.3.085 / 32-1-19- Ae3), dont le premier tronçon Ornex-Ferney a été achevé en 2020, permet aux cyclistes et piétons de se déplacer en toute sécurité et directement en direction de la frontière. L’itinéraire se poursuivra vers le cœur d’agglomération le long du nouvel axe tram reliant Ferney (6621.4.014 / 32-1-7 - A4) et le Grand Saconnex (6621.3.0862/32-1-2 -A3) au quartier des Nations.

En termes d’impact environnemental, des mesures sont prévues pour réduire la pollution de l’air et lutter contre les nuisances sonores. Des zones piétonnes, des zones d’interdiction de circuler pour les véhicules à moteur et des limites de vitesse sont mises en place pour améliorer la qualité de vie. De plus, les projets de développement respecteront des coefficients de pleine terre et de biotope adaptés à chaque secteur pour préserver la nature environnante et limiter les surfaces imperméables. Un programme Nature en ville est mis en œuvre, avec des plantations d’espèces végétales indigènes et des mesures compensatoires pour renforcer la biodiversité locale. La gestion des eaux de ruissellement est prise en compte avec une préférence pour l’infiltration naturelle en fonction des sols locaux, ce qui contribuera à la gestion durable de l’eau et à la préservation des ressources naturelles.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D’AUTRES MESURES

A2 32-1-12 Aménagements routiers sur l’ensemble de l’itinéraire de la RD1005 pour la mise en site propre du BHNS entre Gex et Cornavin
Av3 32-1-19 Aménagement d’une véloroute entre Gex et Ferney

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT du Pays de Gex approuvé en décembre 2019 ; SCOT du Genevois français en cours d’élaboration

Planification urbaine : PLUI valant Plan Local de l’Habitat approuvé le 27/02/2020 et exécutoire le 18/07/2020 avec OAP sectorielles et thématiques / Révision générale en cours

Planification localisée : se référer au tableau ci-après

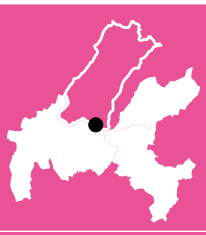
UD2-05	RD1005 Pays de Gex						Priorité : As5
Nom opération d'aménagement	**Numéro**	**Procédure type**	**Affectation principale**	**Etape en cours**	**Réalisation**	**Mise en service**	**Entité pilote**
CH. DES LANDES	UD2-05f	PLU	Logements	MES	12.2017	12.2030	Pays de Gex Agglo
FONTAILLONS	UD2-05i	PLU	Logements	MES	11.2018	12.2030	Pays de Gex Agglo
LA BERGERIE	UD2-05a	OAP	Logements	REA	01.2016	12.2030	Pays de Gex Agglo
CŒUR DE VILLAGE	UD2-05c	OAP	Logements	REA	01.2018	12.2030	Pays de Gex Agglo
VERGER DE LA TOUR	UD2-05d	OAP	Logements	REA	01.2024	12.2028	Pays de Gex Agglo
TERRAINS VANNIER	UD2-05e	OAP	Logements	REA	01.2024	12.2028	Pays de Gex Agglo
CENTRE VILLAGE	UD2-05g	OAP	Logements	REA	01.2024	12.2030	Pays de Gex Agglo
RESIDENCE AUTONOMIE ZONE D'ACTIVITE	UD2-05j	OAP	Activités	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
LES PRALETS	UD2-05k	OAP	Logements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
ECOLE	UD2-05l	OAP	Équipements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
SERVICES COMMUNAUX	UD2-05m	OAP	Équipements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
CHEMIN DESSOUS LES MURS	UD2-05n	OAP	Logements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
VIE DU MARAIS	UD2-05o	OAP	Logements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo

UD2-05	RD1005 Pays de Gex						Priorité : As5
Nom opération d'aménagement	**Numéro**	**Procédure type**	**Affectation principale**	**Etape en cours**	**Réalisation**	**Mise en service**	**Entité pilote**
MARCY	UD2-05p	OAP	Logements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
GRAND CHAMP	UD2-05q	OAP	Équipements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
BELLEFERME	UD2-05r	OAP	Logements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

PLUI valant Plan Local de l'Habitat approuvé le 27/02/2020 et exécutoire le 18/07/2020 avec OAP sectorielles et thématiques / révision générale en cours

UD2-07 Châtelaine



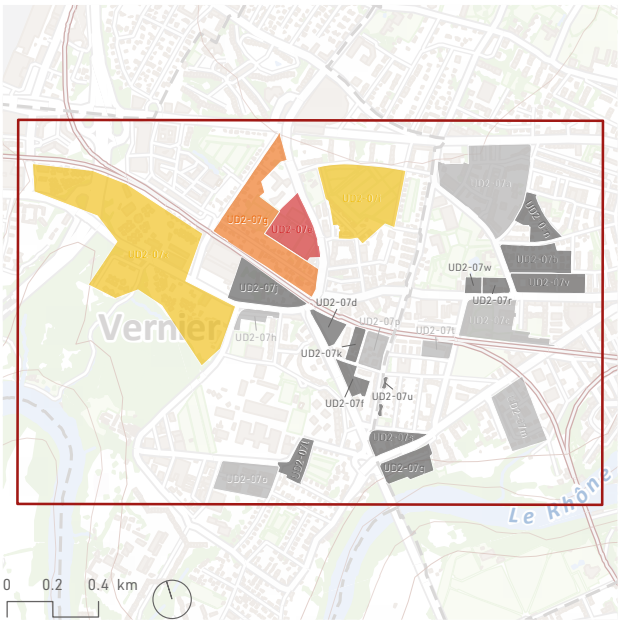
Priorité
As5-Bs5

Historique
As3 / 6621.3.184
As4 / 6621.4.134

CATÉGORIE
Densification
Mutation

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève (OU)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Villes de Genève et Vernier, privés

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Plan-guide, Office de l'Urbanisme, 2024

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

D'une superficie totale de 230 hectares, dont 70 hectares à développer, le grand projet Châtelaine est constitué de nombreux périmètres à des stades d'avancement différents. Le grand projet coordonne ces différentes opérations d'aménagement, garantissant l'intégration de chacune dans les orientations stratégiques énoncées pour l'ensemble, ainsi que leur articulation et leur phasage, y compris avec les infrastructures de mobilité. Il s'appuie sur l'expérimentation urbaine comme méthode de participation depuis 2012.

Les principes clés à retenir de ce renouvellement urbain sont :

- Affirmer un cœur de quartier à Châtelaine : créer une place autour de l'interface multimodale (6621.3.024 / 13-20 – Ae3)
- Structurer la croissance urbaine autour de trois axes majeurs de transports publics. A ce titre, plusieurs mesures seront prochainement en phase de réalisation, notamment le BHNS Genève-Vernier-ZIMEYSAVER (6621.3.099 / 33-13 – A3) qui participera à la réorganisation de l'avenue de Châtelaine et de la route de Vernier, ainsi que le réaménagement de l'avenue de l'Ain (6621.3.046 / 30-31 – A3) qui proposera un bus en site propre ainsi que la plantation de nombreux arbres.
- Structurer la mutation et la densification autour d'un système de parcs urbains et d'espaces publics crées ou requalifiés : le parc linéaire des écoles en bordure du quartier de l'Étang réalisé en 2024, le parc des Écoles autour du futur cycle de Balexert pour une livraison en 2032 (EP2-04a) et le parc des Franchises (EP2-05 travaux en cours).
- Accompagner le développement urbain avec une nouvelle centralité et de nouveaux équipements publics : deux écoles primaires, un cycle d'orientation, un nouveau centre culturel, deux maisons de quartier.
- Revoir la desserte et la qualité des espaces publics à l'intérieur des quartiers, requalifier et apaiser plusieurs axes routiers (Avenue Henri-Golay – Avenue de Concorde - 6621.3.024 / 13-20 – Ae2, Chemin des Sports, Rue de l'Usine à Gaz).

UD2-07	Châtelaine	Priorité : As5-Bs5

Depuis 2012, de nombreux potentiels de densification se sont concrétisés avec l'adoption de plusieurs PLQ et de nouvelles construction sur la base de concours SIA (voir tableau ci-après).

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 560'000 m² / 4'500 logements
- Activités : 206'000 m² / 2'500 emplois
- Équipements publics : 50'000m²
- Espaces publics : non estimé à ce stade

- Surface de zone perméable artificialisée : non estimé à ce stade
- Surface agricoles consommées : 0 m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06, EP07** en améliorant la qualité environnementale et climatique du secteur.
- **Urbanisation U01, U02, U03, U09** en renforçant les capacités d'accueil et les espaces publics dans l'aire urbaine compacte.
- **Mobilité M03, M04, M05, M07** en renforçant la coordination urbanisation-transports dans un secteur bénéficiant d'une excellente desserte TP et MD.

Situé en cœur d'agglomération et à proximité immédiate de grandes infrastructure de transports, le grand projet Châtelaine vise le passage d'un secteur fragmenté vers un quartier dense et intégré articulé autour de la future halte Châtelaine. Le potentiel de développement urbain tient compte des trois éléments clés qui font la spécificité du quartier : les grandes coupures routières et ferroviaires, le patrimoine paysager et naturel, les risques environnementaux (OPAM, OPB…).

Le rapport ville/infrastructure est au cœur du renouveau du secteur et interroge sur les dynamiques transversales de franchissement permettant la mise en relation des quartiers, sur la localisation des nouveaux programmes attracteurs, sur la mise en réseau et en synergie des espaces paysagers ainsi que sur la stabilisation de grands itinéraires de mobilité douce.

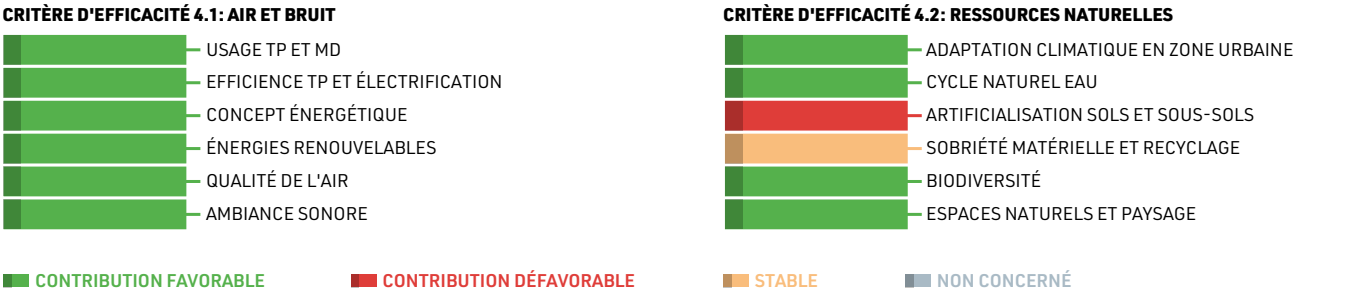
Le grand projet Châtelaine se veut exemplaire en matière de participation et d'implication des habitants. Les associations de quartier ont ainsi été placées au cœur de la démarche de concertation.

Le quartier se situe à équidistance entre l'aéroport et la gare de Genève Cornavin. Il profite ainsi d'une position stratégique qui lui offre une très grande connectivité. Toute la densification est réalisée autour d'interfaces multimodales et de différents axes TP et de mobilité active :

- Le Bus à Haut Niveau de Service Genève-Vernier-Zimeysa (6621.3.099 / 33-13 – A3)
- La voie verte d'agglomération (6621.2.025 / 30-21 – A2)
- L'axe fort TP tangentiel le long de l'avenue de l'Ain (6621.3.046 / 30-31 – A3)
- La requalification de l'Avenue Henri Golay et de l'avenue de la Concorde (6621.2.024 / 30-20 – Ae2)
- Différentes traversées de l'avenue de l'Ain (passage inférieur et traversée piétonne).
- L'interface multimodale à Châtelaine (6621.3.024 / 13-20 – Ae3), puis la future halte Châtelaine à l'horizon 2035-2040, qui permettra de consolider le centre urbain.

En contrepartie, les conditions d'accessibilité en TIM sont contraignantes et le stationnement est fortement revu à la baisse y compris sur l'espace public

La rénovation thermique des bâtiments, notamment lors des surélévations, est obligatoire pour réduire la consommation d'énergie, tout comme la suppression des chaudières fossiles grâce au raccordement au CAD. La requalification des espaces publics inclut la réduction de la vitesse, l'utilisation de revêtements phonoabsorbants et la création de zones de rencontre pour améliorer la sécurité et réduire les nuisances sonores, la gestion de l'eau et l'arborisation. La préservation du sous-sol est une priorité dans les projets de logements, avec une évaluation de chaque bâtiment pour respecter ces principes environnementaux. Chaque projet intègre ces enjeux pour une urbanisation durable.



UD2-07	Châtelaine	Priorité : As5-Bs5

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

A2 30-21 Voie verte d'agglomération : section tranchée couverte Ville de Genève - centre de Vernier
Ae2 30-20 Requalification de l'espace-rue liée à la MD Mail Rhône-Lac : av. Henri-Golay y compris place de la Concorde
A3 30-31 Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture : secteur av. de l'Ain (y compris espace-rue)
A3 33-13 Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier
Ae3 13-20 Construction d'un pôle d'échange multimodal et d'une place à Châtelaine
C5 33-42 Amélioration de la perméabilité et de la praticabilité des espaces publics dans le secteur GP Châtelaine - Charmilles - Rue de Lyon
C5 33-46 Aménagement d'un axe fort vélo entre Jonction et Satigny

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : Plan directeur Cantonal Genève 2030 – révision en cours

Planification urbaine : PDQ Concorde approuvé en 2013 ; plan guide Châtelaine validé en novembre 2014

Planification localisée à l'étude :

- PDQ Concorde (secteur A, Secteur T) : suivi projets, DD et coordination des mesures des PA 2 et 3
- MZ Corbillettes

Planification localisée en force : PLQ Bourgogne adopté en 2024

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
CHEMIN DU CROISSANT	UD2-07p	PLQ	Activités	MES	05.2018	11.2020	Canton de Genève (OU)
OUCHES	UD2-07t	DD	Logements	MES	04.2018	03.2022	Canton de Genève (OU)
ROUTE DE VERNIER	UD2-07h	PLQ	Activités	MES	08.2019	04.2024	Canton de Genève (OU)
CONCORDE	UD2-07s	PDQ	Logements	REA	01.2015	12.2027	Canton de Genève (OU)
SORET-ROD	UD2-07n	PLQ	Logements	REA	08.2015	12.2025	Canton de Genève (OU)
AV. H.-GOLAY / AV. DE L'AIN	UD2-07f	PLQ	Logements	REA	02.2017	12.2025	Canton de Genève (OU)
Route de Vernier 115	UD2-07	PLQ	Logements	REA	01.2018	12.2026	Canton de Genève (OU)
JEAN-SIMONET - CROISSANT	UD2-07k	PLQ	Logements	REA	02.2019	12.2025	Canton de Genève (OU)

UD2-07	Châtelaine						Priorité : As5-Bs5
Nom opération d'aménagement	**Numéro**	**Procédure type**	**Affectation principale**	**Etape en cours**	**Réalisation**	**Mise en service**	**Entité pilote**
AV. DE L'AIN	UD2-07f	DD	Équipement public	REA	07.2023	08.2026	Canton de Genève (OU)
CHEMIN DU CHÂTEAU-BLOCH, ROUTE DE L' USINE-À-GAZ	UD2-07l	DD	Logements	REA	02.2022	12.2026	Canton de Genève (OU)
ROUTE DE VERNIER VOIES CFF	UD2-07j	PLQ	Logements	REA	10.2022	12.2027	Canton de Genève (OU)
30 Avenue de Châtelaine	UD2-07w	PLQ	Logements	REA	11.2022	12.2025	Canton de Genève (OU)
ANGLE AV. DE CHÂTELAINE ET RTE DES FRANCHISES	UD2-07r	PLQ	Logements	En suspens	09.2023	12.2025	Canton de Genève (OU)
RUE DE LYON	UD2-07v	DD	Logements	REA	10.2023	12.2026	Canton de Genève (OU)
ECU 1	UD2-07d	DD	Logements	REA	03.2025	12.2028	Canton de Genève (OU)
MICHEE CHAUDERON	UD2-07q	PLQ	Logements	REA	06.2026	12.2027	Canton de Genève (OU)
RUE DE BOURGOGNE, AVENUE SORET, ROUTE DES FRANCHISES	UD2-07b	PLQ	Logements	AVP	01.2026	12.2027	Canton de Genève (OU)
Secteur T	UD2-07r	DD	Logements	PRO	01.2026	06.2028	Canton de Genève (OU)
CO BALEXERT	UD2-07e	MZ	Équipement public	PRO	01.2030	01.2032	Canton de Genève (OU)
DE-SAUVAGE	UD2-07g	Potentiel à bâtir	Logements	PROG	01.2033	12.2035	Canton de Genève (OU)
CROZETS-VILLARS	UD2-07i	Potentiel à bâtir	Logements	Non démarré	01.2042	12.2043	Canton de Genève (OU)

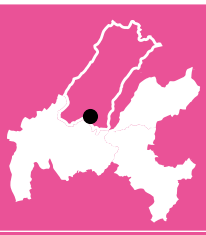
UD2-07	Châtelaine	Priorité : As5-Bs5

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
PETROLIERS	Ud2-07x	Potentiel à bâtir	Activités	Non démarré	01.2043	12.2048	Canton de Genève (OU)

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

PDQ Concorde approuvé en 2013
Plan guide Châtelaine validé en novembre 2014
PLQ Bourgogne adopté en 2024

UD2-08 Vernier Meyrin Aéroport



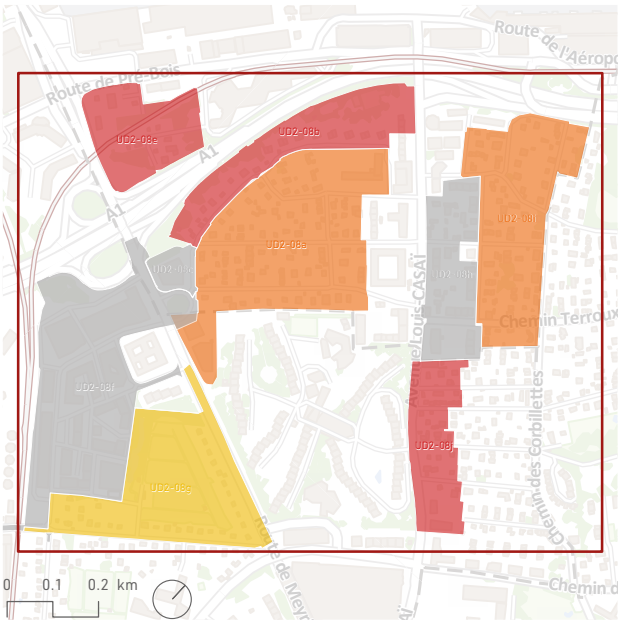
Priorité
As5-Bs5

Historique
As3 / 6621.3.185
As4 / 6621.4.135

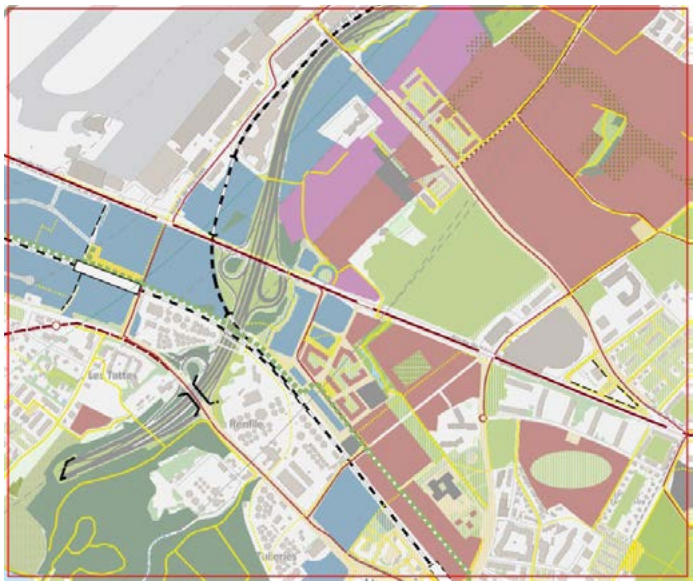
CATÉGORIE
Densification
Mutation

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève (OU)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Vernier, Meyrin, privés

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Plan-guide, Office de l'Urbanisme 01.2024

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Grand projet de 180 ha en renouvellement urbain offrant l'opportunité :

- de construire des quartiers denses de logements par la transformation de quartiers de villas et la mutation du secteur de l'Étang (mise en service dès 2021, 1'000 logements, 2'500 emplois).
- de créer une façade d'activités économiques le long de l'autoroute (élaboration de deux PLQ en cours, approbation prévue en 2027).
- d'aménager les quartiers bordant l'avenue Louis-Casaï. Suite au refus des modifications de zone Cointrin Est et Cointrin Ouest en 2020, une démarche de projet est réengagée en 2025 sur ce territoire pour élaborer un plan guide et définir le potentiel du site en termes d'urbanisation. La MZ Corbillettes est à l'étude. Dès qu'elle sera en force les études pour l'élaboration d'un PLQ pourront être engagées (majoritairement du logement.

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

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 150'000 m² / 1'300 logements
- Activités : 350'000 m² / 5'850 emplois
- Équipements publics : 15'000 m² (en l'état des réflexions)
- Espaces publics : non estimé à ce stade
- Surface de zone perméable artificialisée : non estimé à ce stade
- Surface agricoles consommées : 0 m²

UD2-08	Vernier Meyrin Aéroport	Priorité : As5-Bs5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06, EP07** en améliorant la qualité environnementale et climatique du secteur.
- **Urbanisation U02, U03, U06, U08, U09** en renforçant les capacités d'accueil et les espaces publics dans l'aire urbaine compacte.
- **Mobilité M03, M04, M07** en renforçant la coordination urbanisation-transports dans un secteur bénéficiant d'une excellente desserte TP et MD.

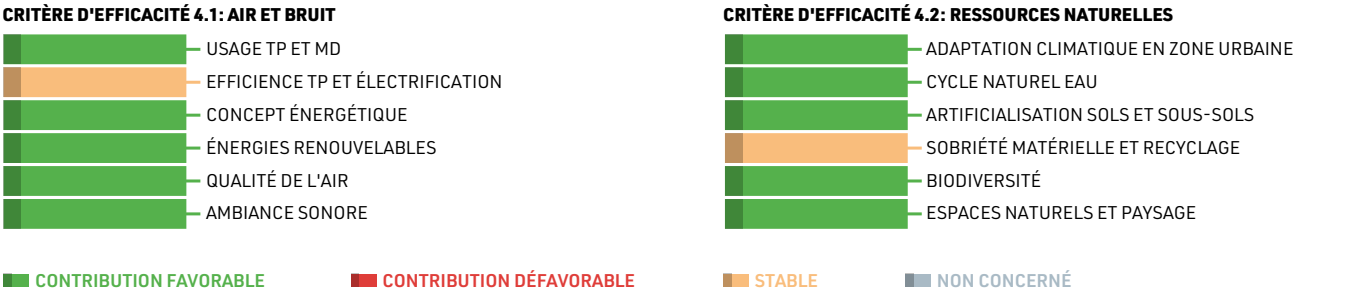
Cette mesure contribue à la densification de la façade sud de l'aéroport de Genève dans le respect et la valorisation de l'infrastructure écologique, du paysage et du patrimoine bâti.

La densification projetée s'appuie sur des infrastructures de transports publics existantes fortes (tram route de Meyrin, gare de Vernier, gare de Genève aéroport), ainsi que sur des axes bus qui seront renforcés dans le futur : axe fort route de Pré-Bois, avenue Louis-Casaï (6621.2.044 / 32-2-7 – A2), axe fort TP Genève-Meyrin sur la route de Vernier (6621.3.099 / 33-13 – A3). Le développement du maillage des itinéraires de mobilité douce est prévu au sein des futurs quartiers, par exemple avec l'aménagement de la Promenade des parcs (32-1-22a et b – Ae5, Be5).

Le grand projet Vernier-Meyrin-Aéroport favorise la mixité des affectations et la ville des courtes distances. D'autres mesures de mobilité et d'espaces publics complètent le dispositif et favorisent le report modal :

- Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture : secteur Etang y compris espace-rue, (6621.3.047 / 30-32 – A3)
- Aménagements routiers et de l'espace-rue en lien avec l'axe tangentiel TC sur la façade sud de l'aéroport : section Louis Casaï - Grand-Saconnex (6621.3.140 / 32-2-7 – A2)
- Construction d'une passerelle de franchissement de l'autoroute secteur Tête GVA (6621.2.113 / 32-2-10 – Ae2)
- Passerelle de mobilité douce entre les quartiers de l'Etang, de Blandonnet et la halte Léman express de Vernier (6621.3.101 / 33-15)
- Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : requalification de la route de Pré Bois (6621.2.045 /32-2-8 – A2)
- Développement d'un réseau MD d'accessibilité à la halte Vernier (6621.2.033 / 33-10 – A2) et amélioration (13-23 – C5)
- Requalification de l'av. Louis-Casaï entre l'aéroport et le carrefour du Bouchet, y compris aménagements TC et MD (6621.3.140 / 32-2-7 – A2)

La connexion des nouvelles opérations à deux réseaux thermiques structurants permet de connecter un maximum de logements.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opérations stratégiques Façade sud de l'aéroport et Vernier - Meyrin - Saint-Genis
A2 32-2-7 Requalification de l'av. Louis-Casaï entre l'aéroport et le carrefour du Bouchet, y compris aménagements TC et MD
A2 32-2-8 Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture : requalification de la route de Pré Bois
A2 33-10 Développement d'un réseau MD d'accessibilité à la halte Vernier
Ae2 33-12 Aménagements MD et espaces publics le long de la réouverture du Nant d'Avril
A3 30-32 Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture : secteur Etang (y compris espace-rue), Partie B Accroches quartier de l'Etang
A3 33-13 Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier
A5 33-40 Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et Meyrin en complément de la voie verte Genève-Satigny
Ae5 32-1-22a Promenade des Parcs (séquence Avanchets Vernier)
Be5 32-1-22b Promenade des Parcs (séquence Meyrin)
C5 13-23 Amélioration de l'accessibilité MD à la gare Léman Express de Vernier
C5 32-2-33 Requalification de la route de Prébois (phase 2) : tronçons entre rte de Vernier et ch des Coquelicots, et entre rte de Meyrin et rte de l'Aéroport

UD2-08	Vernier Meyrin Aéroport	Priorité : As5-Bs5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : Plan directeur Cantonal Genève 2030 – révision en cours

Planification urbaine : Plan-guide intercommunal Cointrin – 2025-2027

Planification localisée à l'étude :

- MZ Corbillettes en cours d'examen au Grand Conseil
- PLQ Pré-Bois et Chemin des Ailes-Chemin du Ruisseau : adoption prévue à l'horizon 2025-2027AVP PLQ Pré-

Planification localisée en force :

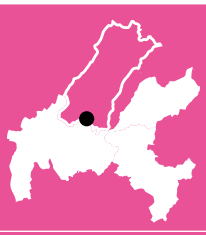
- PLQ Etang adopté en 2015 - réalisé
- PLQ Pointe du Bouchet adopté en 2020
- MZ Cointrin Est et Cointrin Ouest adoptées par le Grand Conseil en 2019, refusée en votation populaire en 2020

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
CHEMIN DE L'ETANG, CHEMIN J.-PHILIBERT-DE-SAUVAGE	UD2-08f	PLQ	Activités	MES	01.2018	08.2021	Canton de Genève (OU)
CHEMIN DU RUISSEAU	UD2-08c	PLQ	Activités	MES	07.2019	09.2022	Canton de Genève (OU)
Route de Meyrin, route de Pré-Bois, chemin Emile-TADDÉOLI	UD2-08e	PLQ	Activités	AVP	01.2027	12.2029	Canton de Genève (OU)
CHEMIN DU RUISSEAU, CHEMIN DES AILES	UD2-08b	PLQ	Activités	AVP	01.2028	12.2030	Canton de Genève (OU)
CASAÏ - CORBILLETTES	UD2-08j	MZ	Logements	PROG	01.2030	12.2032	Canton de Genève (OU)
COINTRIN EST	UD2-08i	Potentiel à bâtir	Logements	Non démarré	01.2033	12.2040	Canton de Genève (OU)
COINTRIN OUEST	UD2-08a	Potentiel à bâtir	Logements	Non démarré	01.2033	12.2040	Canton de Genève (OU)
ETANG - DE SAUVAGE	UD2-08g	Potentiel à bâtir	Logements	Non démarré	01.2036	12.2038	Canton de Genève (OU)

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

PLQ Etang adopté en 2015 - réalisé
PLQ Pointe du Bouchet adopté en 2020

UD2-09 ZIMEYSAVER



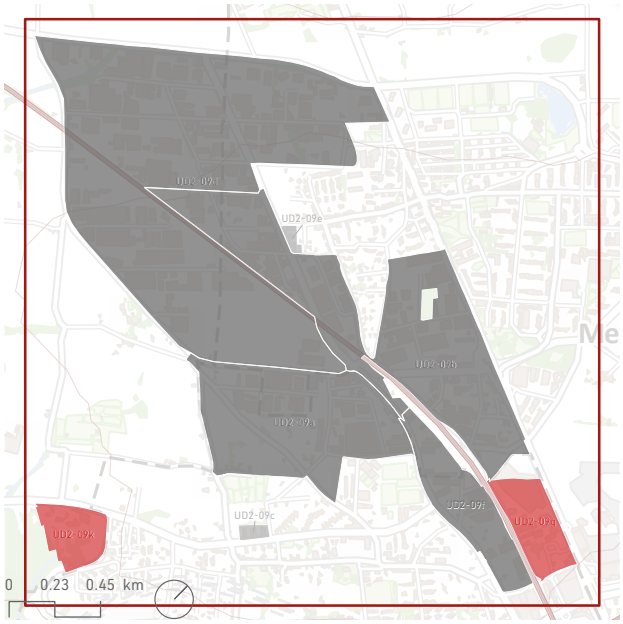
Priorité
As5

Historique
As3 / 6621.3.186
As4 / 6621.4.136

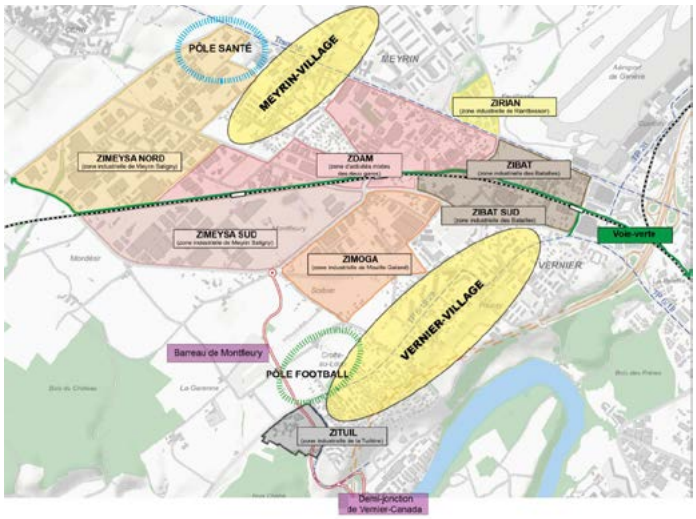
CATÉGORIE
Densification

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève (OU)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Vernier, Meyrin, Satigny, FTI, privés

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Secteurs composant le grand projet ZIMEYSAVER, OU, 2024

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Développement sur le plus grand secteur d'activités du canton (380 ha) de véritables quartiers d'activités industrielles compétitifs pour les entreprises, agréables à vivre pour les employés, les usagers et les habitants des environs. Avec le renforcement important des capacités ferroviaires prévues à l'ouest de Genève (notamment par la mise en place progressive du ¼ heure du Léman express), ce périmètre se prête particulièrement bien à une densification des zones industrielles.

Les enjeux sont les suivants :

- Accueillir des activités industrielles, artisanales et logistiques nécessitant un accès au réseau ferroviaire ;
- Développer une mixité d'activités dans certains secteurs (ZDAM – zone de développement d'activités mixtes) ;
- Assurer la transition entre les quartiers d'habitation et les zones industrielles.

Les principaux sites en cours d'études sont :

- ZIMOGA : env. 47 ha, 4'000 emplois. Adopté le 26.07.2017
- ZIBAT SUD : env. 17 ha, 700 emplois. Adopté le 17.01.2018
- ZIBAT NORD : env. 14 ha, 500 emplois. Adopté le 04.05.2022
- ZDAMMS env. 70 ha, 11'000 emplois. Procédure d'adoption en cours. (Horizon d'adoption 2026).
- ZITUIL : env. 6 ha, 900 emplois. Début de la procédure en 2026.
- ZIMEYSA Nord : env. 90 ha, 5000 emplois. Début de la planification en 2026.
- ZIMEYSA Sud : env. 60 ha, 3000 emplois. Début de la planification en 2027.
- Crotte-au-Loup : Équipements sportif ou de loisir. Étude en cours. (Horizon de réalisation 2032).

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 5'906 m² / environ 300 logements
- Activités : 924'210 m² / environ 25'000 emplois
- Équipements publics : non estimés

UD2-09	ZIMEYSAVER	Priorité : As5

– Espaces publics : non estimés
– Surface de zone perméable artificialisée : non estimés
– Surface agricoles consommées : 0 m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP06, EP07** en améliorant la qualité paysagère et climatique des espaces économiques.
– **Urbanisation U02, U06, U09** en priorisant l'accueil d'activités économiques productives en densification vers l'intérieur.
– **Mobilité M02, M03, M05, M06** en renforçant le report modal, en limitant l'accessibilité TIM.

La densification de la ZIMEYSAVER répond à un objectif de consolidation et de priorisation du développement urbain et économique autour de l'armature multipolaire bien desservie par les transports publics structurants, notamment via les interfaces multimodales des gares du Léman express ainsi que les axes forts tram/BHNS.

Le grand projet intègre une stratégie ambitieuse et proactive pour une mobilité plus fluide, durable et respectueuse de l'environnement et de la qualité de vie. Face à la saturation actuelle de certains axes majeurs, tels que les routes de Meyrin et de Vernier, et à l'augmentation attendue du nombre d'emplois, des actions spécifiques sont mises en place depuis plusieurs générations de projet d'agglomération afin de favoriser les modes de transport alternatifs et durables. Cela comprend la promotion du transfert modal grâce à une offre renforcée de transports publics (comme l'axe fort de transports collectifs entre Genève et Vernier - M33-13 / 6621.3.099 – A3), une gestion optimisée du stationnement public et privé, des zones dédiées à la réduction du trafic motorisé individuel dans les secteurs les plus denses ou sensibles au bruit, contribuant ainsi à une meilleure répartition du flux de circulation et à un environnement plus apaisé.

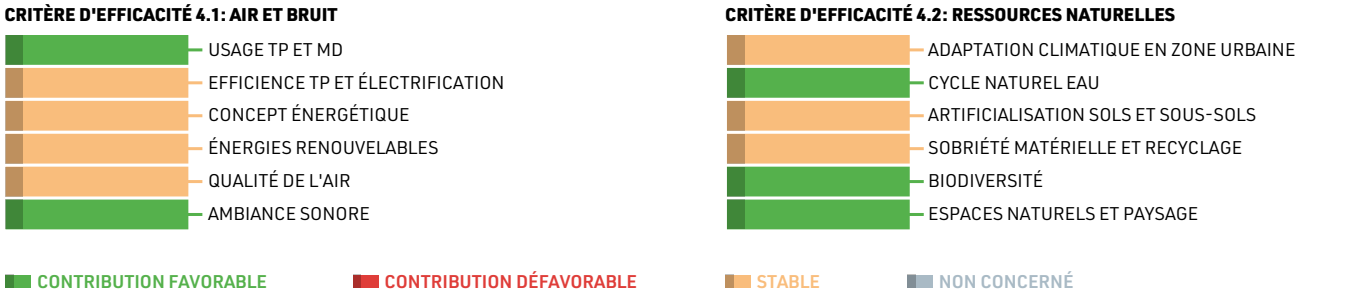
La Voie verte d'agglomération traverse le périmètre et encourage les mobilités douces telles que la marche et le vélo, l'amélioration de l'accessibilité aux interfaces multimodales, ou encore la restructuration du réseau routier cantonal (33-22 / 6621.4.189 - Ae4 ; 33-29/ 6621.4.018 ; 33-30 / 6621.4.026 ; 33-34 / 6621.4.063 – C5 ; 33-35 / 6621.4.073 – C5 ; 33-36/ 6621.4.062 – C5). L'axe fort vélo prévu entre le CERN et la ville de Genève sur la route de Meyrin (M33-40 – A5) favorisera également plus de perméabilité et de meilleures connexions dans les quartiers avoisinants.

Ces dispositifs sont également coordonnés avec des projets suprarégionaux majeurs, tels que l'amélioration de la cadence à 15 minutes sur la ligne Genève – La Plaine, l'allongement des quais sur cette même ligne, ou encore le développement des fonctions logistiques dans le secteur ZIMEYSAVER. Enfin, la création de la demi-jonction de Vernier Canada et la route d'accès Montfleury (33-14 /6621.3.100 – Ae3) complètent cet ensemble d'actions

L'amélioration de la qualité de vie et des espaces publics est au cœur de cette démarche.

Le projet met l'accent sur la gestion durable de l'environnement, en particulier la gestion des eaux. Il prévoit un bassin centralisé pour traiter les eaux de ruissellement avant leur rejet dans un milieu naturel sensible, tout en offrant un espace paysager pour les usagers. La gestion des eaux pluviales inclut des dispositifs multifonctionnels pour améliorer l'infiltration et éviter la saturation du réseau hydraulique. Pour renforcer l'autonomie énergétique, il vise le développement de réseaux thermiques et d'une centrale géothermique, ainsi que l'utilisation de l'énergie solaire et la valorisation des rejets thermiques des entreprises. Le projet encourage également la circularité et le réemploi des matériaux sur place, réduisant les excavations et les transports de déblais. Pour le rafraîchissement urbain, il crée des espaces verts et des toitures végétalisées afin de lutter contre les îlots de chaleur et de renforcer la biodiversité. La mise en œuvre de dispositifs de réduction du bruit à la source pour les installations techniques et industrielles, des aménagements visant à protéger les zones résidentielles et les espaces sensibles et la promotion des mobilités douces sont également intégrées pour améliorer le confort acoustique.

L'ensemble du projet vise à allier développement économique, durabilité et qualité de vie pour les habitants et usagers de la zone industrielle ZIMEYSA-Nord.



UD2-09	ZIMEYSAVER	Priorité : As5

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Vernier - Meyrin - Saint-Genis
A2 33-9 Aménagement de la place de la gare de ZIMEYSA et développement d'un réseau MD d'accessibilité à cette gare intégrant l'élargissement ou la construction d'un passage sous-voie
A2 33-11 Voie verte d'agglomération : section centre de Vernier - route du Mandement
Ae2 33-12 Aménagements MD et espaces publics le long de la réouverture du Nant d'Avril
Ae3 33-14 Construction d'une route d'accès entre la ZIMEYSA et la route de Peney
Ae3 33-23 Construction d'un passage inférieur MD à la gare de Meyrin
A4 Paquet Sécurité 33-30 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Rue Lect
Ae4 33-22 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route de Satigny Est – Côté Sud (accompagnement de la mesure 33-14)
A5 33-40 Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et St-Genis-Pouilly (tronçon Genève – Meyrin) en complément de la voie verte d'agglomération
B5 33-31 Réaménagement de la route de Peney entre la route de Canada et la Via de Coisson
B5 33-41 Réalisation d'une passerelle pour les modes doux à la Savonnerie au-dessus de l'autoroute A1 à Vernier
B5 Paquet MD 33-35 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la Zimeysaver : Route de Satigny Est – côté Nord proposé
C5 33-34 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la Zimeysaver : Route de Satigny Ouest
C5 33-36 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la Zimeysaver : Route du Nant d'Avril Est entre la route de Satigny et la jonction autoroutière de Vernier
C5 33-39 Apaisement de la route de Meyrin en traversée du village de Meyrin
C5 33-43 Implantation d'un parking poids-lourds et véhicules utilitaires légers à la Zimeysaver
C5 33-45 Réaménagement multimodal de l'avenue Louis-Pictet à Vernier

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : Plan directeur Cantonal Genève 2030 – révision en cours

Planification urbaine :

- Plan-guide ZIMEYSAVER, 2014.
- Étude de faisabilité d'un réseau thermique mutualisé - Boucle d'anergie de la ZIMEYSAVER en 2020

Planification localisée à l'étude :

- Plan directeur de zone de développement industriel et artisanal de la zone d'activités mixtes de Meyrin – Satigny (PDZDAM) à l'horizon 2026.
- Plan directeur de zone de développement industriel et artisanal de la zone d'activités mixtes de Monthoux (PDZDAM) à l'horizon 2028.
- Plan directeur de zone de développement industriel et artisanal de la Tuilière (ZITUIL) à l'horizon 2028.
- Plan directeur de zone de développement industriel et artisanal de la ZIMEYSA-Nord (PDZIA) à l'horizon 2029

Planification localisée en force :

- Plan directeur de zone de développement industriel et artisanal de Mouille-Galand ZIMOGA (N°29976), 2017
- Plan directeur de zone de développement industriel et artisanal des Batailles : ZIBAT-SUD (N° 29975A) 2018 et ZI-BAT-NORD 2022

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
ROUTE DE PENEY - CHEMIN DE MOUILLE-GALAND	UD2-09c	PLQ	Activités	MES	06.2018	03.2021	Canton de Genève (OU)
MOUILLE-GALAND	UD2-09a	PDZIA	Activités	REA	01.2017	12.2030	Canton de Genève (OU)

UD2-09	ZIMEYSAVER	Priorité : As5

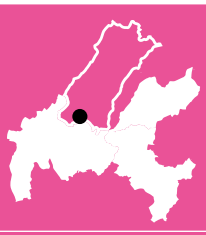
Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
ZIMEYSA Nord et Sud	UD2-09d	PDZIA	Activités	REA	01.2017	11.2030	Canton de Genève (OU)
RTES DE MEYRIN, DU NANT D'AVRIL (à venir : ZDAM de Monthoux / pôle Santé	UD2-09b	PDZIA	Activités	REA	01.2018	09.2030	Canton de Genève (OU)
CHEMIN DES BATAILLES SUD	UD2-09f	PDZIA	Activités	REA	06.2019	12.2030	Canton de Genève (OU)
CHEMIN DES BATAILLES NORD	UD2-09g	PDZIA	Activités	PRO	01.2028	12.2032	Canton de Genève (OU)
A LA TUILIERE	UD2-09k	PDZIA	Activités	PRO	01.2028	12.2032	Canton de Genève (OU)

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

PDZIA ZIBAT-NORD (Vernier)
PDZIA des Batailles ZIBAT-SUD (Meyrin - Vernier)
PDZI Mouille-Galland - ZIMOGA (Meyrin, Satigny, Vernier)
Plan-guide ZIMEYSAVER

UD2-12

Saint-Genis-Pouilly Porte de France



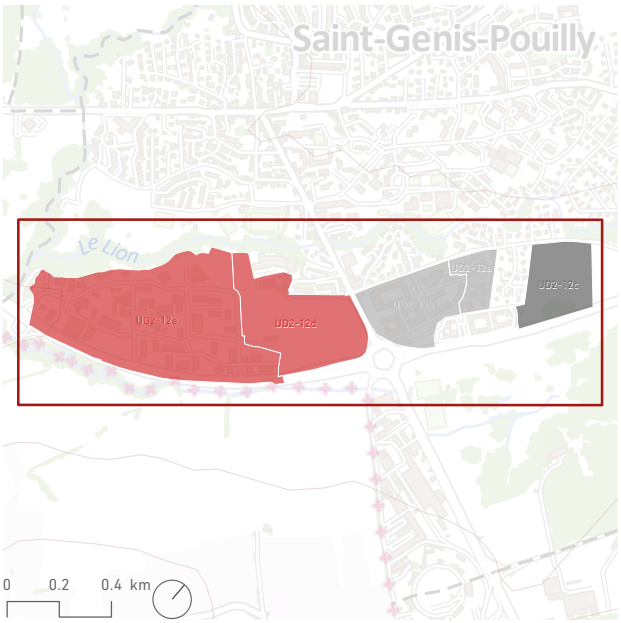
Priorité
As5-Bs5

Historique
As3 / 6621.3.189
As4 / 6621.4.137

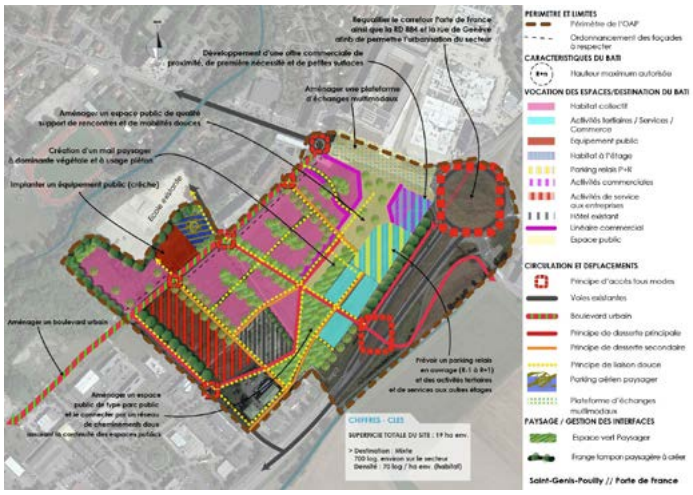
CATÉGORIE
Densification
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Pays de Gex Agglo
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Saint-Genis-Pouilly

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



OAP Porte de France, PLUIH Pays de Gex Agglo, 27/02/2020

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Périmètre de développement urbain mixte à la Porte de France, au sud de la commune, composé de plusieurs sous-secteurs, et intégrant l'interface multimodale (33-38 - A5) :

- Porte de France Nord (livré en 2024) comprenant 440 logements, un lycée international, une piscine municipale, un gymnase, des activités commerciales et hôtelières, une maison médicale regroupant une cinquantaine de professionnels.
- Porte de France Sud comprenant 700 logements inscrits dans le PLUiH, l'interface multimodale, des commerces de proximité et petites surfaces, des activités économiques le long de la RD884, des espaces verts et un parc public.

2024-2026 : Fin des études programmatiques + autorisations d'urbanisme 1ère phase (silo de stationnements+30 logements)

2027-2028 : Travaux 1ère phase + autorisations d'urbanisme 2ème phase (logements sociaux, commerces sur rue, bureaux et 86 logements)

2029-2031 : Achèvement 1ère phase + Démarrage travaux 2ème phase + autorisations d'urbanisme pour 260 logements, commerces et locaux d'activité et extension d'un groupe scolaire

2032-2034 Achèvement 2ème phase + autorisations d'urbanisme pour 270 logements + parc public

2035 : Livraison

- Requalification du Technoparc : programmes emblématiques comme l'incubateur CERN, accueil de services aux entreprises, logistique urbaine, mutualisation d'équipements, services et stationnement, intervention paysagère forte sur les espaces publics
- Malivert-Champs-Gothereux : équipements dont la programmation est à définir.

UD2-12	Saint-Genis-Pouilly Porte de France	Priorité : As5-Bs5

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 124'400 m² / + 1140 logements, 2.500 habitants
- Activités : 9.800 m² /
- Équipements publics : 20.000 m² + 9.500 m² pour pôle multimodal et P+R Porte de France Sud
- Espaces publics : 20.000 m² principalement en espaces verts et parc public
- Surface de zone perméable artificialisée : 8.6 ha Porte de France nord et 19 ha porte de France sud
- Surface agricoles consommées : 60'000 m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

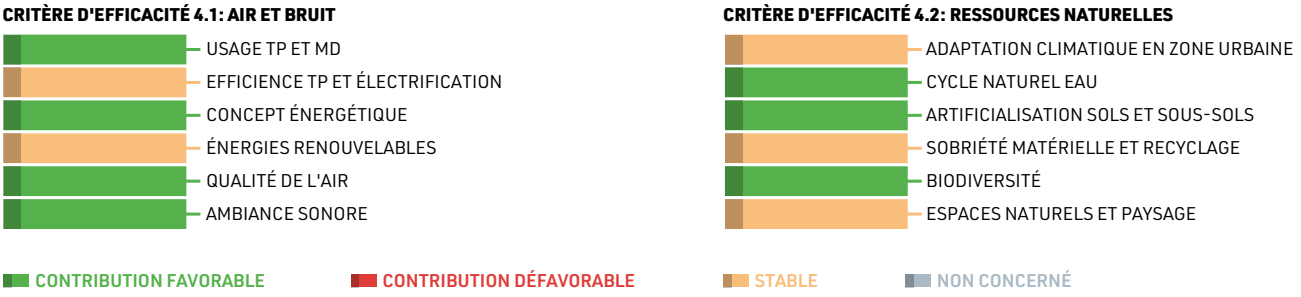
Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06, EP07** en intégrant les enjeux environnementaux, climatiques et paysagers.
- **Urbanisation U02, U03, U05, U06** en confirmant le rôle de ville de Saint-Genis-Pouilly, avec une mixité fonctionnelle et des capacités d'accueil renforcées.
- **Mobilité M03, M04, M05, M08** en soutenant le renforcement de l'armature TP structurante et l'intermodalité

Le développement urbain de la Porte de France à Saint-Genis Pouilly matérialise les stratégies d'agglomération visant à densifier en priorité autour des axes TP/MD, à favoriser la mixité fonctionnelle des centres et à développer l'emploi dans la partie française. Le PLUiH prévoit le développement du secteur de Porte de France afin de renforcer la ville de St-Genis Pouilly.

Le quartier est situé dans le secteur de la future interface multimodale de Porte de France (M33-38 – A5), au sud de la ville de Saint-Genis. Il sera desservi principalement par le futur Bus à Haut Niveau de Service (BHNS – M33-37 – A5) permettant un accès fiable, régulier et qualitatif au CERN et au nord de l'agglomération genevoise. L'infrastructure du BHNS a pour objectif de donner la priorité au bus par rapport à la voiture, garantissant ainsi un parcours plus rapide en transport en commun qu'en transport individuel. Parallèlement, le PLUiH autorise la construction d'un nombre de places de stationnement réduit pour les logements situés à moins de 400 mètres d'un arrêt de transport en commun en site propre, incitant ainsi à l'utilisation régulière des transports en commun. En complément, le quartier est desservi par la ligne 66 donnant un accès à l'aéroport et à la ville de Ferney. Enfin, la voie verte d'agglomération au départ du quartier de Porte de France permettra aux modes doux de relier rapidement le cœur d'agglomération ; le tracé du BHNS est accompagné par un dispositif de déplacement modes actifs continus et sécurisés.

Les projets prévoient une valorisation énergétique des bâtiments et les transports structurants ont un impact positif sur la qualité de l'air et la réduction des nuisances sonores. La gestion des eaux pluviales est optimisée à la parcelle, avec un accent sur l'infiltration. Les coefficients de pleine terre et biotope sont respectés, et la surface imperméable est limitée à moins de 30%. La préservation des espaces naturels et paysagers, ainsi que la plantation d'espèces indigènes et la réalisation de mesures compensatoires, sont également intégrées.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Vernier - Meyrin - Saint-Genis
A1 33-4 Construction et aménagement d'une liaison MD entre St-Genis et la zone d'activités de la ZIMEYSA (voie verte d'agglomération)
A5 33-37 Aménagement d'un axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin intégrant le réaménagement multimodal du carrefour Porte de France
A5 33-38 Construction d'une nouvelle interface multimodale à Porte de France en lien avec l'aménagement de l'axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin
A5 Paquet MD 32-2-18 Aménagement de l'itinéraire MD d'agglomération n°36 St-Genis-Pouilly - Ferney-Voltaire

UD2-12	Saint-Genis-Pouilly Porte de France	Priorité : As5-Bs5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT du Pays de Gex approuvé en décembre 2019 ; SCOT du Genevois français en cours d'élaboration

Planification urbaine : PLUI valant Plan Local de l'Habitat approuvé le 27/02/2020 et exécutoire le 18/07/2020 avec OAP sectorielles et thématiques / révisions allégées n°5 et n°6 approuvées le 10 juillet 2024

Planification localisée à l'étude : étude de programmation sur Porte de France sud avec modalités de consolidation foncières et faisabilité sur l'économie globale du projet

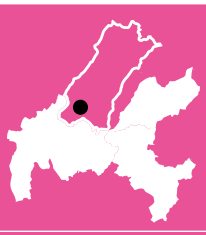
Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
PORTE DE FRANCE NORD	UD2-12b	OAP	Logements	MES	01.2014	12.2020	Pays de Gex Agglo
MALIVERT - CHAMPS GOTTEREUX	UD2-12c	OAP	Equipements	PRO	01.2020	12.2030	Pays de Gex Agglo
TECHNOPARC	UD2-12e	OAP	Activités	PRO	01.2027	12.2030	Pays de Gex Agglo
PORTE DE FRANCE SUD	UD2-12d	OAP	Logements	PRO	01.2027	12.2035	Pays de Gex Agglo

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

PLUI valant Plan Local de l'Habitat approuvé le 27/02/2020 et exécutoire le 18/07/2020 avec OAP sectorielles et thématiques / révision générale en cours

UD2-13

Thoiry - Saint-Genis-Pouilly



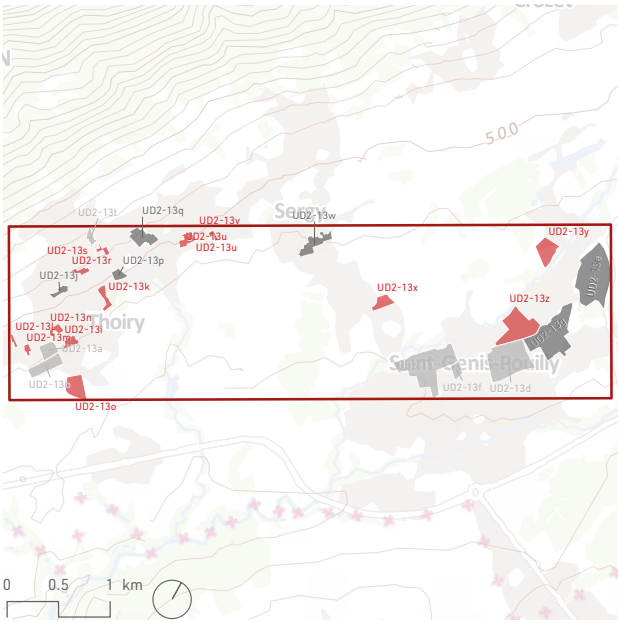
Priorité
As5

Historique
As3 / 6621.3.190
As4 / 6621.4.138

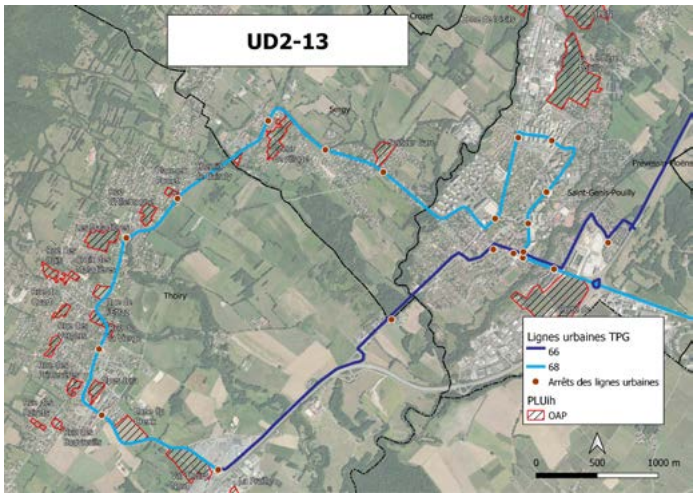
CATÉGORIE
Densification
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Pays de Gex Agglo
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Thoiry, Saint-Genis-Pouilly, Sergy

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Périmètres des OAP dans le secteur Thoiry-St-Genis, PLUIH Pays de Gex Agglo, 27/02/2020

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Périmètre englobant le centre-ville de St-Genis-Pouilly, de Sergy et de Thoiry avec la programmation de 1 225 logements au sein d'OAP sectorielles, dont 825 en extension et dents creuses et 400 logements en renouvellement urbain. La mesure promeut un développement urbain partagé et cohérent et intègre diverses dynamiques et secteurs de développement :

- Création d'un centre urbain au cœur de Sergy avec l'accueil de 149 logements supplémentaires et le développement de la mobilité douce, la création d'un espace public structurant à l'échelle communale ; les travaux ont débuté en 2024. Sur la totalité du territoire de Sergy, 210 logements ont été délivrés entre juillet 2020 et juillet 2024
- La mutation du centre-ville de la commune de Thoiry par une opération visant à optimiser l'attractivité du centre, l'accueil de nouveaux logements et l'organisation spatiale des équipements communaux. 277 logements ont été délivrés sur les OAP Les Maladières (149 en 2023), Rue de l'Etraz (50 en 2022), Rue des Vergers (54 logements en 2024) et rue des Buis (54 logements réalisés) ; sur la totalité du territoire de Thoiry, 535 logements ont été délivrés entre juillet 2020 et juillet 2024
- Centre-ville de St Genis : Sur le secteur de l'Allondon 12 logements ont été délivrés en 2023 ; un aménagement sur le secteur de Pouilly (300 logements) est en cours (permis d'aménager délivré en 2024) ; au total sur le territoire de Saint-Genis-Pouilly, 212 logements ont été délivrés entre juillet 2020 et juillet 2024 ;

Les thématiques clés comprennent la valorisation et le renforcement des centres-bourgs existants, le maillage MD, la réservation de zones mixtes tertiaire/artisanat, la morphologie urbaine, la valorisation de la structure paysagère (nants) entre et à travers les communes, etc.

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 344'000 m² / + 2.203 logements, 4.700 habitants
- Activités : 39'000 m²

UD2-13	Thoiry - Saint-Genis-Pouilly	Priorité : As5

– Équipements publics : non estimés
– Espaces publics : non estimés

– Surface de zone perméable artificialisée : 33’157 pour les opérations déjà réalisées
– Surface agricoles consommées (SDA pour la partie suisse) : non estimés

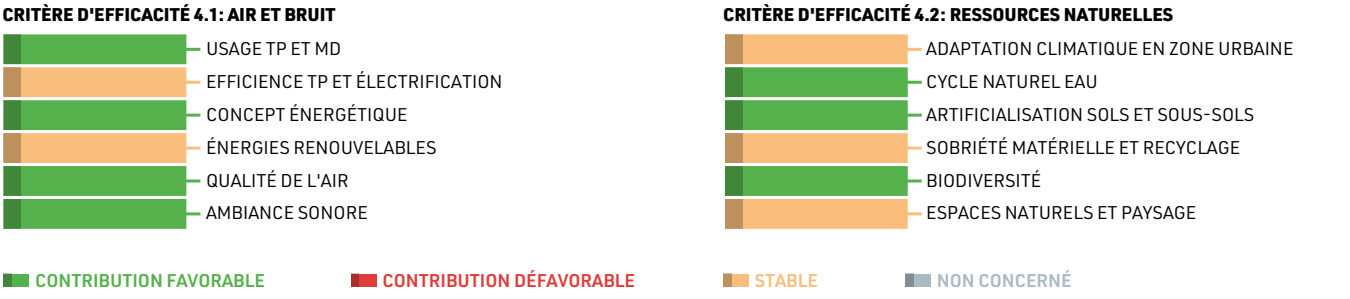
OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L’ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies
– **Environnement-paysage EP06, EP07** en intégrant les enjeux environnementaux, climatiques et paysagers.
– **Urbanisation U02, U03, U05** en offrant de nouvelles capacités d’accueil en densification vers l’intérieur.
– **Mobilité M03, M04, M05, M08** en soutenant le renforcement de l’armature TP structurante.

Le développement urbain de Saint-Genis-Pouilly et de Thoiry matérialise les stratégies d’agglomération d’urbanisation vers l’intérieur visant à structure l’armature urbaine et favoriser la mixité fonctionnelle des centres. La mesure vise aussi à consolider un réseau de mobilité douce locale connecté aux grands itinéraires cyclables et piétonnier, en direction du cœur d’agglomération et aux centralités voisines (Meyrin, Ferney).

Le secteur Saint-Genis-Sergy-Thoiry est desservi par la ligne tpg 68 donnant un accès direct au CERN et au tramway 18 en direction du cœur d’agglomération. Cette ligne est cadencée en heures de pointe à 9 mn jusqu’à Saint-Genis-Pouilly, et à 18 mn jusqu’à Thoiry. Le réseau de bus bénéficiera du futur Bus à Haut de Service (BHNS) permettant un accès fiable, régulier et qualitatif au CERN et au nord de l’agglomération genevoise à l’horizon 2024 (33-37 - A5). L’infrastructure du BHNS a pour objectif de donner la priorité au bus par rapport au TIM, garantissant ainsi un parcours plus rapide en transport public qu’en transport individuel. Un réseau de cheminement modes doux permettra de rejoindre la voie verte d’agglomération, et donnera aux utilisateurs un accès sécurisé et rapide vers le cœur d’agglomération et vers l’ensemble du Pays de Gex via la voie ferrée reconvertie en voie verte.

Le document de planification prévoit la valorisation énergétique des bâtiments et l’impact positif des transports structurants sur la qualité de l’air et les nuisances sonores. Il intègre aussi la gestion des eaux pluviales à la parcelle, avec une priorité à l’infiltration quand les sols le permettent. Les coefficients de pleine terre et de biotope doivent être respectés, et la surface imperméable est limitée à moins de 30%. La préservation des espaces naturels, paysagers et patrimoniaux, ainsi que la plantation d’espèces indigènes et des mesures compensatoires, sont également prévues.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D’AUTRES MESURES

Opération stratégique Vernier - Meyrin - Saint-Genis
A5 33-37 Aménagement d’un axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin intégrant le réaménagement multimodal du carrefour Porte de France
A5 33-38 Construction d’une nouvelle interface multimodale à Porte de France en lien avec l’aménagement de l’axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin
A5 Paquet MD 32-2-18 Aménagement de l’itinéraire MD d’agglomération n°36 St-Genis-Pouilly - Ferney-Voltaire

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT du Pays de Gex approuvé en décembre 2019 ; SCOT du Genevois français en cours d’élaboration
Planification urbaine : PLUI valant Plan Local de l’Habitat approuvé le 27/02/2020 et exécutoire le 18/07/2020 avec OAP sectorielles et thématiques / révision générale en cours
Planification localisée : se référer au tableau ci-après

UD2-13	Thoiry - Saint-Genis-Pouilly					Priorité : As5	
Nom opération d'aménagement	**Numéro**	**Procédure type**	**Affectation principale**	**Etape en cours**	**Réalisation**	**Mise en service**	**Entité pilote**
RUE DES BUIS	UD2-13t	OAP	Logements	MES	01.2020	12.2024	Pays de Gex Agglo
RUE DE L'ETRAZ	UD2-13p	OAP	Logements	REA	01.2022	12.2030	Pays de Gex Agglo
LES MALADIERES	UD2-13q	OAP	Logements	REA	01.2023	12.2030	Pays de Gex Agglo
CŒUR DE VILLAGE	UD2-13w	OAP	Logements	REA	01.2024	12.2030	Pays de Gex Agglo
RUE DES VERGERS	UD2-13j	OAP	Logements	REA	01.2024	12.2030	Pays de Gex Agglo
OPEN	UD2-13e	PLU	Activités	REA	Recours	12.2030	Pays de Gex Agglo
POUILLY	UD2-13g	OAP	Logements	REA	01.2025	12.2030	Pays de Gex Agglo
ALPES JURA	UD2-13i	OAP	Logements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
RUE DE LA VIERGE	UD2-13k	OAP	Logements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
RUE DES RAIRETS	UD2-13l	OAP	Logements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
RUE DES BOUVREUILS	UD2-13m	OAP	Logements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
RUE DES PRIMEVERES	UD2-13n	OAP	Logements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
ZONE DU CREUX	UD2-13o	OAP	Équipements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo

UD2-13	Thoiry - Saint-Genis-Pouilly	Priorité : As5

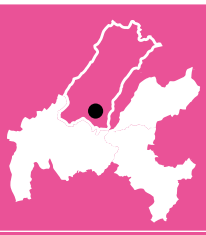
Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
RUE DU QUART	UD2-13r	OAP	Logements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
CROIX DES MALADIERES	UD2-13s	OAP	Logements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
RUE D'ALLEMOGNE	UD2-13u	OAP	Logements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
PLACE EN POULET	UD2-13v	OAP	Logements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
SECTEUR GARE	UD2-13x	OAP	Équipements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
ZONE DE LOISIRS	UD2-13y	OAP	Équipements	PRO		12.2030	Pays de Gex Agglo
ZONE DE L'ALLONDON	UD2-13z	PLUi	Logements	PROG		12.2030	Pays de Gex Agglo

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

PLUI valant Plan Local de l'Habitat approuvé le 27/02/2020 et exécutoire le 18/07/2020 avec OAP sectorielles et thématiques / révision générale en cours

UD2-16

Satigny



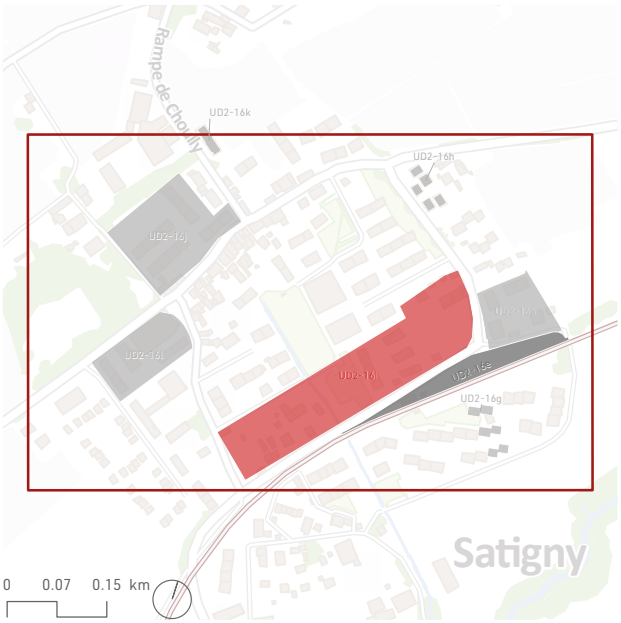
Priorité
As5-Bs5

Historique
As3 / 6621.3.192
As4 / 6621.4.139

CATÉGORIE
Densification
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève (OU)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Satigny, privés

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Plan directeur communal (avant-projet), Urbaplan, 2023

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La petite ville de Satigny fait l'objet d'une dynamique de densification assez forte depuis 10 ans. Le sud de Satigny en zone de développement 4BP fait l'objet de plusieurs études de planification permettant d'estimer le potentiel de développement de ce secteur à 30'000 m² SBP. La partie le long des voies CFF devrait être réalisée d'ici 2028.

Suite aux diverses planifications finalisées, plusieurs projets sont en cours de réalisation sur le périmètre du village :

- DD Cave du Mandement : Le projet sur l'ancien emplacement des caves du Mandement a accueilli 80 nouveaux logements (2024), puis pour 2025 30 logements supplémentaires sont prévus.
- PLQ 30096 : Les 25 logements du PLQ 30096 ont été livrés en 2022.
- DP 18685 : les logements ont été livrés en 2024.
- PLQ 29967 : la partie nord du PLQ a été réalisée, environ 35 logements ont été livrés en 2021.
- DD Pré-Gentil (secteur au sud des voies) : La DD a été acceptée à l'automne 2020, le chantier est en cours.

L'extension du village sur la zone agricole est remise en question dans le cadre des réflexions en cours.

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 118'150 m²
- Activités : 16'995 m²
- Équipements publics : non estimés
- Espaces publics : non estimés

- Surface de zone perméable artificialisée : non estimés
- Surface agricoles consommées : 0 m²

UD2-16	Satigny	Priorité : As5-Bs5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

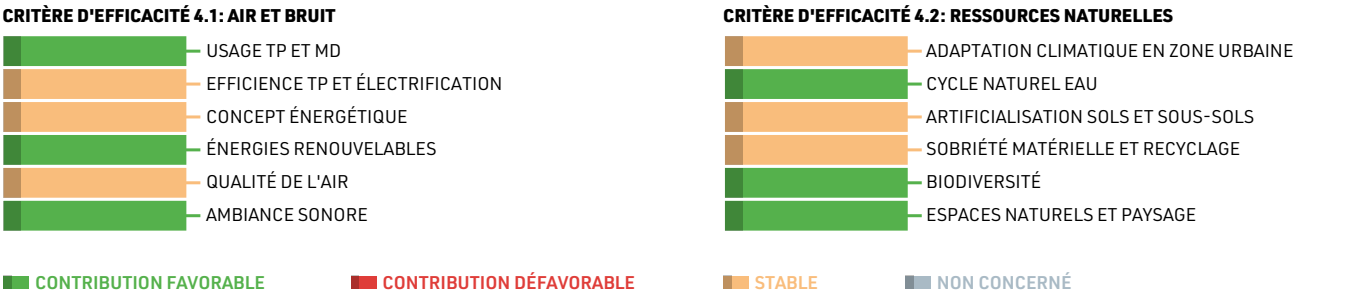
Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06, EP07** en intégrant les enjeux paysagers et climatiques et en favorisant l'accès aux espaces ouverts.
- **Urbanisation U02, U03, U08, U09** en proposant une densification qualitative dans une petite ville très bien desservie en TP.
- **Mobilité M03, M04, M07, M09** en renforçant la coordination urbanisation-transports et le report modal autour d'une interface multimodale.

La mesure vise à répondre aux objectifs du plan directeur cantonal, à savoir offrir des logements aux habitants du canton, préserver les espaces de nature, construire des espaces publics de qualité, développer la ville des courtes distances et améliorer la mobilité douce.

La gestion de la mobilité est un enjeu important pour la petite ville de Satigny. Les réseaux de maillage piétonnier à l'intérieur du village sont bien développés et les parties manquantes sont une priorité pour la commune notamment avec la réalisation de plusieurs mesures des PA précédents (M13-12/ 6621.2.010 – A2 - Espaces publics de la gare ; M13-13/6621.2.059 – Ae2- piste cyclable entre Satigny et Russin). Plusieurs lignes de bus permettent de relier le village aux hameaux et de connecter Satigny avec ses communes voisines jusqu'à Meyrin et jusqu'à Confignon. Satigny bénéficie également d'une desserte Léman Express avec une desserte à 30min et au 1/4d'heure à échéance 2030 (HFI/13-6). Satigny est traversée par deux routes cantonales avec un fort trafic pendulaire. Pour améliorer la sécurité, la circulation à l'intérieur du village a été placée en zone 30Km/h pour la route du Mandement et la route de la Gare-de-Satigny et en zone 20Km/h pour la route d'Aire-la-Ville (DP communal). La mesure inclut plusieurs actions contraignantes pour les transports individuels motorisés (TIM), encourageant le transfert modal vers les transports collectifs, incluant les parkings relais (P+R), et favorise le transport ferroviaire. Elle prévoit des zones piétonnes, de détente ou centrales, et l'utilisation d'énergies renouvelables. Des actions de gestion du trafic, comme la réduction de la vitesse et l'amélioration de la fluidité, sont aussi prévues, incluant la pose de revêtements phonoabsorbants ou macro-rugueux. Un doublement de la distance entre l'axe routier et les points sensibles est envisagé, ce qui améliore la part modale des transports publics et des modes doux.

Concernant l'environnement, la mesure englobant plusieurs projets (requalification urbaine, extension de l'urbanisation, voie verte, etc.), une analyse globale complète n'est pas encore possible. Toutefois, la gestion des eaux est prévue, avec la dépollution des eaux enterrées et centralisées, ainsi que des eaux de surface. La mesure évite les impacts sur des espaces sensibles voisins et inclut des actions de compensation. Elle prévoit la création de nouveaux espaces de biodiversité, l'analyse des espèces existantes, et des plantations d'espèces végétales indigènes ou adaptables aux changements climatiques. Les trames vertes et jaunes sont protégées et de nouveaux espaces naturels et paysagers sont créés et valorisés, avec un accès amélioré, en particulier via la mobilité douce, aux espaces naturels.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

A2 13-12 Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Satigny
Ae2 13-13 Prolongement de la piste cyclable sécurisée section Satigny - Russin
C5 13-25 Aménagements MD route d'Aire la Ville, secteur Satigny - Peney Dessous
C5 33-46 Aménagement d'un axe fort vélo entre Jonction et Satigny

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice :

- Plan directeur Cantonal Genève 2030 – révision en cours
- PDCom en cours de révision – mise à jour partielle – enquête publique mars–avril 2025

Planification urbaine : Image directrice centre-bourg en 2021-2022

UD2-16	Satigny	Priorité : As5-Bs5

Planification localisée :

– A l'étude : PLQ 30176 (Pôle Satigny Gare) : 80-90 logements ; Adoption prévue 1er semestre 2025

– En force : PLQ 29967 et 30096 adoptés.

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
SATIGNY DESSUS	UD2-16d	MZ	Activités	MES	02.2016	12.2019	Canton de Genève (OU)
MANDEMENT 191	UD2-16l	PLQ	Logements	MES	01.2018	05.2019	Canton de Genève (OU)
Rampe de Choully / Chemin du Bornalet	UD2-16j	DD	Logements	MES	12.2018	12.2024	Canton de Genève (OU)
ROUTE DE LA GARE-DE-SATIGNY CHEMIN DE PRÉ-GENTIL	UD2-16a	PLQ	Logements	MES	07.2019	05.2021	Canton de Genève (OU)
Rte de la Gare-de-Satigny	UD2-16h	DD	Logements	MES	05.2020	09.2022	Canton de Genève (OU)
CHEMIN DE PRE-GENTIL	UD2-16g	DD	Logements	MES	10.2020	12.2024	Canton de Genève (OU)
Rampe de Choully 14	UD2-16k	DD	Logements	MES	04.2022	12.2024	Canton de Genève (OU)
Route de la Gare-de-Satigny, Chemin de Pré-Gentil	UD2-16e	PLQ	Logements	REA	01.2020	12.2028	Canton de Genève (OU)
DEVELOPPEMENT SUD DU VILLAGE AVEC PARC	UD2-16i	Potentiel à bâtir	Logements	Non démarré	01.2029	12.2033	Canton de Genève (OU)

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Image directrice Myllia-Gare, 2019
PDCom en cours de révision – mise à jour partielle – enquête publique mars–avril 2025

UD3-01

Bellegarde : centre-ville et gare



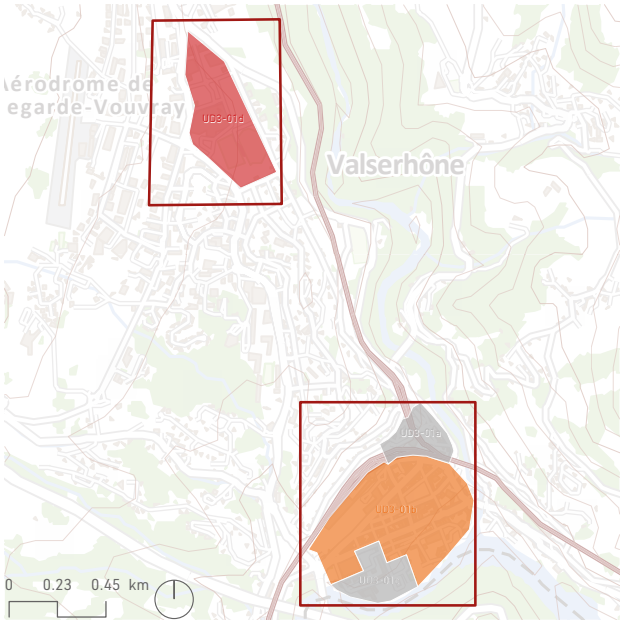
Priorité
As5-Bs5

Historique
As3 / 6621.3.194
As4 / 6621.4.140

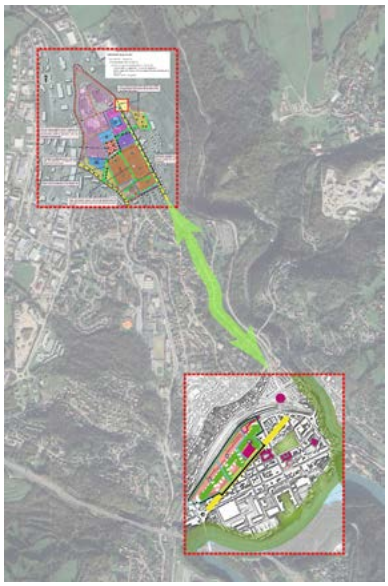
CATÉGORIE
Densification, mutation

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Terre Valserhône
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Valserhône, Dynacité (bailleur social)

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Principes d'aménagement du centre-ville et du quartier Pierre Blanche à Valserhône

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Au nord, le périmètre Pierre-Blanche s'étend sur 19 ha (12ha opérationnels) et prévoit une densité de 90/100 logements/ha pour accueillir à terme e**nviron 600 logements et 1450 habitants**. Le permis d'aménager a été délivré en 2024 pour un programme de 539 logements et un parc urbain. Les travaux démarrent en 2025. Tout comme le bâti existant, les espaces publics, collectifs et privatifs feront l'objet de réhabilitations (réhabilitation d'un total de 493 logements dont 150 environ en cours de livraison - 2025). Le plan de circulation du secteur est revu avec une accessibilité tous modes et des dessertes TP renforcées (étude sommaire livrée en 2024). Des liaisons MD sont créées entre la ville haute, le centre-ville historique (interface multimodale), la cité scolaire et les Pertes de la Valserine, espace naturel de proximité («axes des usages» dont une partie des travaux est programmée pour 2025 - au niveau de la cité scolaire). Les activités économiques et commerciales et les équipements présents sur le site sont diversifiées et adaptées à la proximité des logements (une crèche et une brasserie ouvertes depuis 2024). 30 emplois créés renforcent le pôle économique existant. Les stationnements aériens sont limités afin de réduire l'imperméabilisation des sols, les vues sur le grand paysage sont mises en valeur et l'insertion paysagère de l'habitat se conçoit au sein d'un parc habité.

La mise en œuvre opérationnelle du secteur Pierre Blanche a été engagée, notamment par le démarrage des travaux de réhabilitation de logements existants. L'aménagement du quartier durable est en cours de validation administrative (PA). La liaison MD entre le PEM et Pierre Blanche est en cours de réalisation.

La diversification des activités économiques a été lancée par la délivrance d'un permis de construire pour la création de plus de 9000m² de surface de plancher.

Au sud, autour de l'interface multimodale majeure de Bellegarde (1/5e de la surface du centre-ville de Valserhône), le réinvestissement de la friche ferroviaire se base sur un projet urbain mixte. **200 logements (500 habitants)** sont prévus avec des commerces de proximité, des parkings-relais, des espaces verts de proximité et des continuités paysagères accessibles en MD, vers les berges du Rhône notamment.

UD3-01	Bellegarde : centre-ville et gare	Priorité : As5-Bs5

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 55000 m² / + 800 logements, +1'850 habitants
- Activités : 1'150 m² / + 30 emplois
- Équipements publics : 150 m² (micro crèche + équipements de plein air)
- Espaces publics : 13'000 m²
- Surface de zone perméable artificialisée : 0 m²
- Surface agricoles consommées : 0 m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

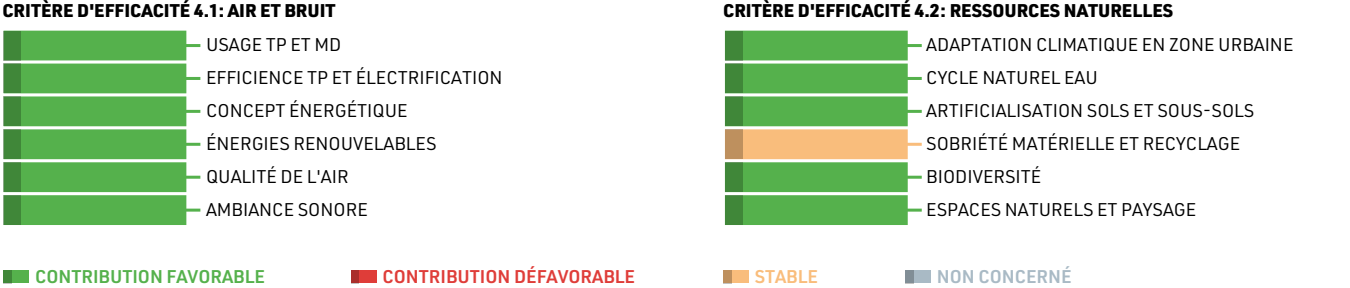
- **Environnement-paysage EP04, EP06, EP07** en développant l'accès aux espaces publics et aux espaces ouverts de proximité et en intégrant les enjeux environnementaux.
- **Urbanisation U02, U03, U05, U07, U08, U09** en consolidant la ville et les fonctions de proximité prioritairement dans les aires urbaines compactes.
- **Mobilité M05, M07, M08, M09** en densifiant autour de l'interface multimodale de Valserhône et en favorisant le report modal.

La restructuration de la ville de Valserhône autour de l'interface multimodale de Bellegarde et du périmètre Pierre-Blanche renforce la métropole multipolaire autour de centres diversifiés et complémentaires. Elle contribue à réduire le déséquilibre populations – emplois et améliore la mixité fonctionnelle du Grand Genève. A ce titre, sa contribution à la lutte contre l'artificialisation des sols et la promotion de la densification (0 m² artificialisé), l'articulation urbanisme – transports (amélioration de la ligne A du réseau Mobi'Vals avec un tracé plus direct et des services supplémentaires et aménagement d'une voie cyclable structurante qui relie les deux secteurs) et sa participation à l'amélioration de la qualité de vie urbaine sont indéniables. Il s'agit de compléter les fonctions urbaines des hauts de Bellegarde ainsi que du centre ancien (Valserhône) en confortant des quartiers à vocation mixte d'habitat, d'activité économique, de commerce et d'équipement collectif.

Les mesures 39-2 et 39-6, déjà réalisées ont amélioré l'accès MD immédiat à l'interface multimodale depuis le centre-ville de Bellegarde. Les nouvelles dessertes MD (6621.4.037 / 39-7 – paquet MD A4) et le renforcement de l'offre TP (39-5) permettent d'améliorer l'accessibilité de l'interface multimodale depuis les quartiers périphériques et les faubourgs de Valserhône, notamment la ville-haute et le secteur de Châtillon : environ 2500 ml du réseau cyclable en cours de réalisation (2025). Le déploiement du transport par câble est de nature à conforter le lien entre urbanisation et transport, notamment via la cité scolaire. Les principales voies sont restructurées pour constituer des boulevards urbains, propices à l'apaisement de la circulation et aux déplacements tous modes. Les accès routiers sont sécurisés, des espaces piétons sont insérés dans le tissu urbain et des liaisons douces sont mises en place, à la fois structurantes et transversales pour permettre une mobilité de proximité, au sein du quartier et vers le cœur urbain. La réduction des TIM contribuera à améliorer la qualité de l'air, avec une réduction de la vitesse à 30 km/h

Le projet inclut l'isolation thermique des bâtiments existants pour atteindre une étiquette B+ et respecter les objectifs de performance énergétique réglementaire d'ici 2028 (bâtiments à énergie positive produisant 30% d'énergie renouvelable, expositions favorisant l'ensoleillement, conception bioclimatique des constructions). Une plantation massive d'arbres (environ 300 arbres) et d'arbustes aidera à réduire les îlots de chaleur urbains, et des systèmes de gestion des eaux pluviales, dont trois grands bassins et des noues paysagères, seront mis en place sur des terrains déjà imperméabilisés.

La renaturation d'une partie des terrains, avec des aménagements paysagers (parcs, promenades, etc.), favorisera la biodiversité locale. Le réseau de nature en ville et l'interconnexion des espaces de natures périphériques à Valserhône sont réalisés par une continuité naturelle, paysagère et fonctionnelle nord-sud entre les centres de Châtillon et Bellegarde. La mesure n'impacte pas les corridors biologiques et les espaces naturels sensibles et est en cohérence avec les actions de protection de la trame noire. Le projet encouragera la réutilisation des matériaux issus des démolitions, bien que sans prescription spécifique, des recommandations favoriseront l'utilisation de matériaux biosourcés. Les vues en balcon sur la ville et les vues ouvertes sur les massifs du Jura et des Alpes seront préservées, et le projet permettra également un meilleur accès au bois des Pesses (Valserhône), tout en garantissant sa préservation.



UD3-01	Bellegarde : centre-ville et gare	Priorité : As5-Bs5

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Valserhône
A4 Paquet MD 39-7 Aménagement modes doux en rabattement vers l'interface multimodale de Bellegarde dans l'agglomération régionale de Valserhône
A5 Paquet MD 39-9 Construction d'une passerelle MD sur la Valserine en rabattement vers l'interface multimodale de Valserhône
A5 Paquet Sécurité 39-10 Réaménagement de l'entrée de ville de Valserhône (Pl. Victor Bérard) en faveur du report modal
B5 Paquet MD 39-11 Création d'un franchissement MD sous voie ferrée dans le prolongement de la route de Vouvray en rabattement vers le centre-ville et la gare de Valserhône

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT du Pays Bellegardien approuvé en décembre 2020 ; SCOT du Genevois français en cours d'élaboration

Planification urbaine et localisée, premières études :

- Schéma directeur PSD Grand Bellegarde et secteurs d'intervention : 2012-2016
- PLUiH approuvé en décembre 2021 avec OAP sectorielles et thématiques / Orientation d'Aménagement et de programmation n° V6 Pierre Blanche et n° V2 Gare

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
FILATURE	UD3-01c	PLU	Logements	MES	05.01.2017	12.2017	Valserhône
PIERRE BLANCHE	UD3-01d	OAP	Logements	PRO	12.2026	12.2031	Valserhône
Quartier de la gare	UD3-01b	OAP	Équipements	AVP	01.2031	12.2036	Valserhône

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

SCOT du Pays Bellegardien approuvé en décembre 2020
PLUiH du Pays Bellegardien approuvé en décembre 2021 : OAP 2 Gare et OAP 6 Pierre Blanche

UD3-02

Bellegarde - Châtillon ZAE



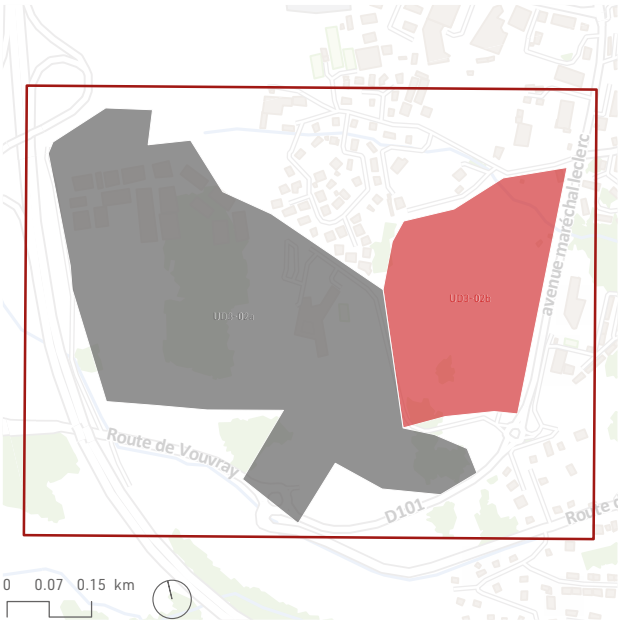
Priorité
As5-Bs5

Historique
As3 / 6621.3.195
As4 / 6621.4.141

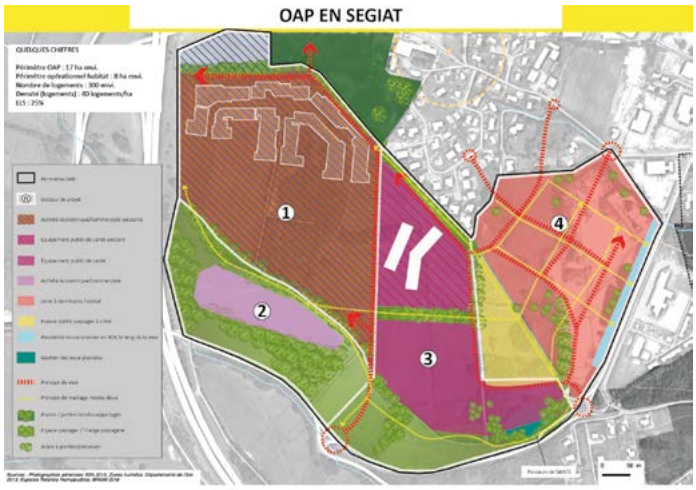
CATÉGORIE
Mutation, extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Terre Valserhône l'Interco
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Valserhône, privés

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



OAP En–Ségiat : secteurs d'intervention, décembre 2021

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La structuration du pôle économique de Vouvray (secteurs 1, 2 et 3) associé au secteur En Ségiat (secteur 4) et son positionnement, en entrée de ville, dans le prolongement du centre urbain de Valserhône, permet d'y apporter des fonctions plus urbaines. Ce site s'étend sur environ 42 ha. A l'horizon 2035, le quartier Vouvray – En Ségiat accueillera 300 nouveaux logements et 720 habitants, des activités artisanales et commerciales et des services aux entreprises, autour d'équipements et d'espaces publics.

Le projet commercial «Village des marques» (500 emplois - fin 2027) et les équipements de santé (150 emplois ; clinique psychiatrique (2018) et Pôle Santé Terre Valserhône (fin-2027) s'inscrivent dans un nouveau quartier dense, respectueux des aménités naturelles.

L'accessibilité du site est repensée avec des modes de déplacements alternatifs à la voiture : transport en commun (2024) ; création d'un parking – relais (60 places environ de stationnement – secteur 4 - 2035). A plus long terme, un transport par câble reliera Valserhône et le Village de marques, desservant également En Ségiat et la cité scolaire de Valserhône. Des réseaux continus de modes doux et modes actifs, offrant un rabattement vers l'interface multimodale de Valserhône (en lien direct avec la mesure 39-11 – création d'un franchissement MD sous voie ferrée). Un parcours pédestre ludique et sportif traversera le site, le Bois des Pesses et le quartier Musinens, reliera les services et équipements de la commune et valorisera les espaces naturels du périmètre.

De nouveaux équipements publics (petite enfance notamment - 2035) compléteront l'offre en services et équipements du territoire, tandis que l'offre résidentielle sera améliorée par des typologies et des formes urbaines variées, respectueuses de l'intégration paysagère.

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 24'000 m² / + 300 logements secteur 4 de l'OAP
- Activités : 24'000 m² /

UD3-02	Bellegarde - Châtillon ZAE	Priorité : As5-Bs5

– Équipements publics : 4’700 m² (pôle santé existant : 2 200 m², extension à venir : 2 500 m²)
– Espaces publics : 17’000 m²

– Surface de zone perméable artificialisée : 76’000 m²
– Surface agricoles consommées : 107’500 m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L’ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

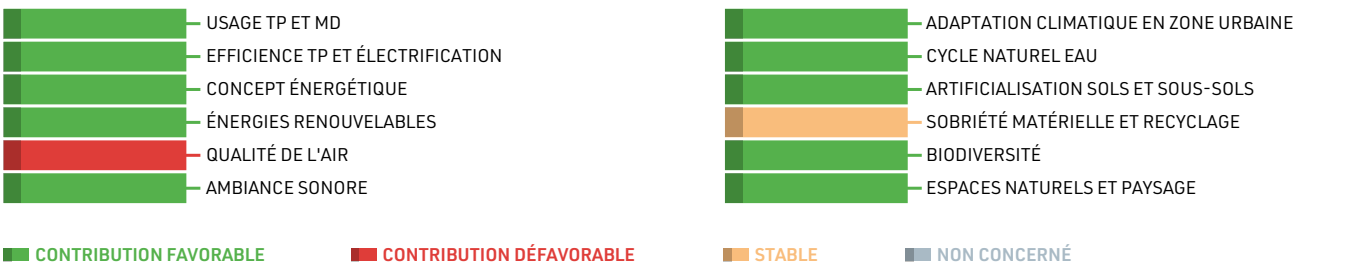
– **Environnement-paysage EP05, EP06, EP07** en développant l’accès aux espaces publics et aux espaces ouverts de proximité et en intégrant les enjeux environnementaux et climatiques.
– **Urbanisation U02, U03, U06, U08, U09** en favorisant la mixité fonctionnelle dans la ville, en tenant compte du contexte urbain.
– **Mobilité M05, M07, M09** en favorisant le report modal pour la desserte des quartiers développés.

La mesure Bellegarde – Châtillon ZAE s’appuie sur le développement économique de la ville de Valserhône pour contribuer à la diversification et à la complémentarité des centralités du Grand Genève. Le projet permet de maitriser l’occupation du sol, en consolidant la ville dans les aires urbaines compactes et en s’appuyant sur les dynamiques économiques pour conforter les fonctions de proximité des centres. La coordination urbanisation – transport est assurée par le développement de réseaux pour les modes doux (2025-2028), des rues partagées et apaisées et par une accessibilité renforcée avec l’interface multimodale de la gare de Bellegarde/Valserhône, notamment par le développement d’un transport urbain et le franchissement de la voie ferrée (39-11 – paquet MD B5) et à plus long terme, par le transport par câble (faisceau inscrit dans le PLUiH). Cette mesure prévoit la création d’un parking relai en entrée de Valserhône pour privilégier l’utilisation des transports collectifs à destination du centre- ville. Il s’agit de constituer un véritable quartier complétant les fonctions urbaines des hauts de Bellegarde et du centre ancien (Valserhône) et s’inscrivant en couture et liaisons directes avec les espaces agricoles, naturels, forestiers et urbanisés qui l’environne.

Le secteur 1, source de mobilité accrue, verra des actions pour réduire les TIM, notamment par le covoiturage et les transports en commun, améliorant ainsi la qualité de l’air. Le secteur 4, actuellement soumis à une pollution sonore importante (plate-forme de concassage), verra cette activité déplacée dans une zone moins habitée. Les projets de constructions prévoient des mesures fortes sur les réductions des consommations énergétiques et l’usage des énergies renouvelables : production d’un cadre bâti utilisant les savoir-faire locaux en matière d’éco-construction, avec des bâtiments à énergie positive produisant une part de 30% d’énergie renouvelable, avec des expositions favorisant l’ensoleillement et une conception bioclimatique des constructions. Le village de marques est conçu pour recevoir la certification BREEAM et le projet prévoit également en toiture des panneaux photovoltaïque et des ombrières.

Cette mesure utilise les motifs de l’ancienne trame bocagère en préservant les haies et les alignements d’arbres. Dans les espaces à urbaniser, cette mesure assure la perméabilité des espèces en interconnectant en leur sein les boisements et en y préservant une bonne proportion de peine terre (plus de 40%). Des plantations massives d’arbres et d’arbustes permettront de réduire les îlots de chaleur urbains. Une partie des eaux pluviales sera réutilisée, avec la mise en place de noues paysagères sur des terrains déjà imperméabilisés. Des aménagements paysagers (parcs, promenades) permettront de renaturer les terrains et de favoriser la biodiversité locale. Certains projets encourageront l’utilisation de matériaux biosourcés, bien que non prescrits réglementairement.

Les cœurs d’îlots paysagers et les espaces publics seront aménagés avec une ambiance de bocage ; les vues en balcon sur la ville et les vues ouvertes sur les massifs du Jura et des Alpes seront préservées. Le site sera relié aux itinéraires de randonnée, avec un jalonnement facilitant l’accès.



UD3-02	Bellegarde - Châtillon ZAE	Priorité : As5-Bs5

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Valserhône
B5 Paquet MD 39-11 Création d'un franchissement MD sous voie ferrée dans le prolongement de la route de Vouvray en rabattement vers le centre-ville et la gare de Valserhône

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT du Pays Bellegardien approuvé en décembre 2020 ; SCOT du Genevois français en cours d'élaboration

Planification urbaine et localisée, premières études :

- Schéma directeur PSD Grand Bellegarde 2030 et secteurs d'intervention : 2012-2016
- PLUiH approuvé en décembre 2021 avec OAP sectorielles et thématiques / Orientation d'Aménagement et de programmation n° 8 En Ségiat

Réalisation et mise en service : Les travaux du PAE Vouvray sont en cours (Villages de Marques) et leur mise en service est prévu progressivement (pôle santé en septembre 2024 ; Village de marques et hôtel en fin 2027).

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
PAE VOUVRAY secteurs 1, 2 et 3 de l'OAP 8	UD3-02a	PC	Activités commerciales et équipements de santé	REA	2016	12.2027	CC Terre Valserhône
Quartier En Ségiat secteur 4 de l'OAP 8	UD3-02b	OAP	Logements, commerces et services de proximité	AVP	2030	2035	Valserhône

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

SCOT du Pays Bellegardien approuvé en décembre 2020
PLUiH du Pays Bellegardien approuvé en décembre 2021 : OAP 8 Vouvray - En Ségiat

UD4-01 Praille-Acacias-Vernets



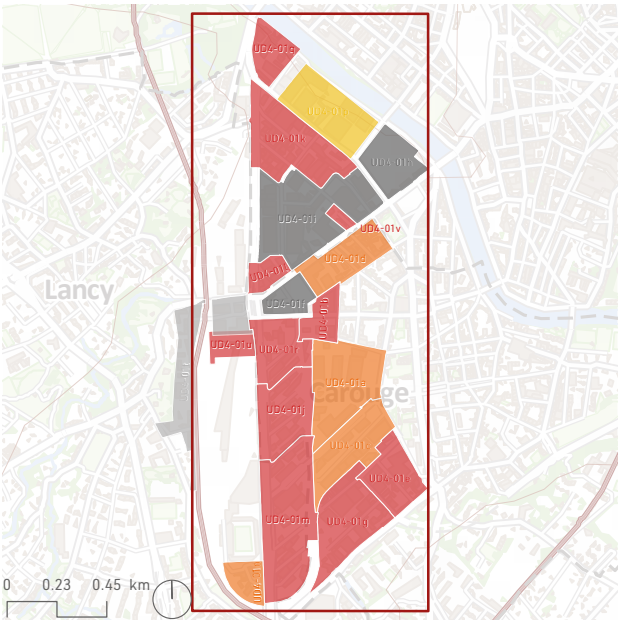
Priorité
As5-Bs5

Historique
As3 / 6621.3.198
As4 / 6621.4.143

CATÉGORIE
Mutation

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève (Direction Praille-Acacias-Vernets)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Villes de Genève, Lancy, Carouge, FTI, FPAV, privés

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Masterplan Praille Acacias-Vernets

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Le grand projet Praille-Acacias-Vernets (PAV) est un vaste projet de mutation urbaine situé sur les communes de Genève, Lancy et Carouge. Avec un potentiel de 12'000 logements, Praille Acacias Vernets vise à transformer la plus grande et ancienne zone industrielle et artisanale genevoise, aujourd'hui située en cœur de ville, en un quartier urbain mixte en prolongement du centre urbain actuel.

Le territoire du PAV est caractérisé par sa situation centrale, la qualité de son accessibilité (rail, route, transports collectifs), et par la diversité des usages, des affectations et des formes urbaines qui le composent (industrie, logistique, tertiaire, culture, sport, commerce et habitat). Le périmètre de ce développement s'étend sur environ 230 hectares dont les trois cinquièmes (140 hectares) ont fait l'objet d'une modification de zone qui inscrit la majeure partie de cette ancienne zone industrielle en secteur de centre urbain mixte. Ce tissu urbain recèle une grande richesse sociale et économique et ne constitue aucunement une friche.

Sa mutation se réalise via un processus progressif et répond aux enjeux actuels du développement urbain : économie du sol, multi-modalité et production de logement, ville durable et inclusive, végétalisation. Le Plan directeur de quartier PAV - adopté en avril 2015 par le canton de Genève et les villes de Lancy, Carouge et Genève - fixe l'ambition d'un projet urbain exemplaire sur le plan environnemental.

La phase 2025-2028 verra les premières réalisations d'importance être livrées, en particulier :

- Le quartier des Vernets – 1'300 logements, des commerces, un groupe scolaire, une maison de quartier, un bâtiment universitaire, un cœur de quartier piéton et un parking vélos centralisé
- La voie verte d'agglomération sur le tronçon Carouge – Quai Vernets (6621.005 / 30-4), et le réaménagement de la rue Hans Wilsdorf en zone de rencontre
- La première étape du quartier de l'Etoile (Etoile 1 - bureaux, logements, équipements, espaces publics), ouvrant la voie à la mise en œuvre de la mesure 30-28
- La première étape de remise à ciel ouvert de la Drize – 450 mètre linéaires reliant les quartiers de l'Etoile et des Acacias

UD4-01	Praille-Acacias-Vernets	Priorité : As5-Bs5

Ces réalisations seront complétées dès 2028 par la première étape de mise en œuvre du quartier Acacias 1 (Genève), quartier majeur du projet urbain. D'une superficie d'environ 16 hectares il doit accueillir un quartier urbain compact et mixte en continuité du centre-ville doté d'équipements publics et de proximité (école, crèche, maison de quartier, etc.). Les surfaces brutes de plancher (SBP) projetées sont d'environ 350'000 m² dont 245'500 m² de SBP logements (2450 nouveaux logements) et 105'000 m² de SBP d'activités (30'000 existantes et 74'000 m² nouvelles). Un maillage fin d'espaces ouverts et fortement plantés, totalement accessibles au public, irrigue l'entier du quartier, par ailleurs traversé par un espace majeur dédié à la remise à ciel ouvert de la Drize (EP4-21 a et b – Ae5 et Be5), et aménagé en parc public. Le quartier est également bordé par la remise à ciel ouvert de l'Aire (EP4-28). Les hauteurs des bâtiments sont différenciées et s'échelonnent de 23,5 à 85 mètres. La réalisation de ce quartier est prévue en plusieurs étapes réparties entre les horizons 2028-2031 et 2031-2035

L'horizon 2028-2031 verra également plusieurs développements d'ampleur être initiés, marquant une mise en œuvre globale des quartiers du PAV, en particulier :

- La première étape du quartier Grosselin à Carouge, avec environ 1/3 du programme d'ensemble comprenant un groupe scolaire, des activités, commerces et logements, en coordination avec les mesures 35-33 et 30-62.
- La seconde phase du quartier de l'Etoile, mêlant logements, activités et équipements culturels, en coordination avec la mesure 30-28
- La première étape du secteur économique Praille Ouest, connecté au rail et amené à jouer un rôle central dans mise en place d'une logistique décarbonée dans les quartiers du PAV et au-delà
- La mise en œuvre des quartiers Pointe Nord et Porte Sud, tous deux connectés au futur réseau de mobilité douce structurant mis en place progressivement en accompagnement des développements urbains.

La mise en place d'une Fondation (2020 - FPAV) entièrement dédiée à la libération des terrains de ce projet urbain est un levier d'action efficace pour la qualité et la concrétisation des développements programmés.

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 1'256'256 m²
- Activités : 916'000 m²
- Équipements publics : 250'000 m²
- Espaces publics : 500'000 m²

- Surface de zone perméable artificialisée : 0 m²
- Surface agricoles consommées : 0 m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP03, EP04, EP06, EP07** en améliorant notablement la qualité environnementale, paysagère et climatique du secteur.
- **Urbanisation U02, U03, U05, U06, U07, U08, U09** en combinant développement des capacités d'accueil en cœur d'agglomération et mixité et qualité des équipements et espaces publics.
- **Mobilité M03, M04, M05, M06, M07, M08, M09** en renforçant la coordination urbanisation-transports dans un secteur bénéficiant d'une excellente desserte tous modes.

Cette mesure structurante offre une opportunité exceptionnelle pour le rééquilibrage emplois-logements en développant l'offre en logements dans le Canton et de nouvelles capacités d'accueil en cœur de ville, contribuant fortement à l'urbanisation vers l'intérieur et à la maîtrise de la consommation foncière. Elle permet en effet d'étendre le cœur d'agglomération et de créer une nouvelle centralité métropolitaine dense et mixte ayant vocation à accueillir un potentiel d'emplois et de logement très important dans un secteur bénéficiant d'une desserte TP exceptionnelle. Ce développement sera progressivement mis en œuvre par la mutation des quartiers industriels existants, offrant à chaque quartier qui compose le PAV la possibilité d'évoluer à son rythme et de développer ses propres axes de durabilité.

Le projet prévoit une requalification complète des espaces publics. Ceci favorise l'accessibilités MD et TP aux deux gares Léman express de Lancy-Pont-Rouge et de Lancy-Bachet et aux lignes de tram, et crée un espace de vie urbaine de qualité. Une politique de mutualisation et de réduction du stationnement privé accompagnera cette requalification (M07). Le maillage vert et la nature en ville sont également des principes majeurs d'aménagement, notamment via la mise à ciel ouvert et la renaturation des deux cours d'eau qui traversent le quartier (Aire et Drize EP4-21a et EP4-21b ; EP4-28). L'interconnexion du réseau ferroviaire et autoroutier dans le PAV permettra de développer des interfaces dédiées à la logistique urbaine (dernier kilomètre) dans le cadre du plan d'action marchandises (30-71, 30-88, 30-89).

UD4-01	Praille-Acacias-Vernets	Priorité : As5-Bs5

Les nouveaux quartiers du PAV tirent profit de l'excellente desserte en transports publics (gares CFF/Léman Express de Lancy Pont-Rouge et de Lancy Bachet à vocation respectivement nationale et régionale, quatre lignes de tram et diverses lignes de bus radiales et de ceinture) pour déployer une stratégie multimodale à différentes échelles, en particulier :

- la centralisation du stationnement dans de grands parkings en partie construits en silo et qui visent à capter les voitures en entrée des quartiers et à en libérer le cœur ;
- la réduction des ratios de stationnement privé (en particulier dans le quartier Pointe Nord), permise par la qualité de l'offre TP mais aussi par le maillage MD jusqu'aux pieds de chaque bâtiment avec un grand nombre de rues et promenades sans voitures, couplé à une augmentation des ratios de stationnement pour les vélos ;
- des quartiers des courtes distances, avec une localisation des équipements publics, des logements et des commerces pensés en lien étroit avec le réseau des espaces publics (espaces verts à 5 minutes à pied ou en vélo) et des transports publics, afin de rendre la voiture non essentielle ;
- le développement du réseau de mobilité douce pour relier les quartiers entre eux, mais aussi connecter les quartiers du PAV à l'ensemble de l'agglomération via des voies vertes, un boulevard urbain, la piétonisation de l'avenue de la Praille, une croix de mobilité douce ;
- la création d'espaces publics continus, végétalisés et sécurisés pour les mobilités douces incitant aux déplacements à pied et en rabattement sur les interfaces TP, avec des objectifs environnementaux forts (chaleur, eau) via des interventions sur les infrastructures aujourd'hui créatrices de ruptures (Rte des Jeunes, Rte de St Julien, Rues Dussaud et Vibert) ;
- La mise en site propre pour les lignes structurantes du réseau de bus (lignes 11, 21, 80 notamment) et de tram afin d'améliorer la qualité de service (vitesse commerciale, niveau de fréquences
- Une nouvelle plateforme logistique connectée au rail favorisera la logistique décarbonée.

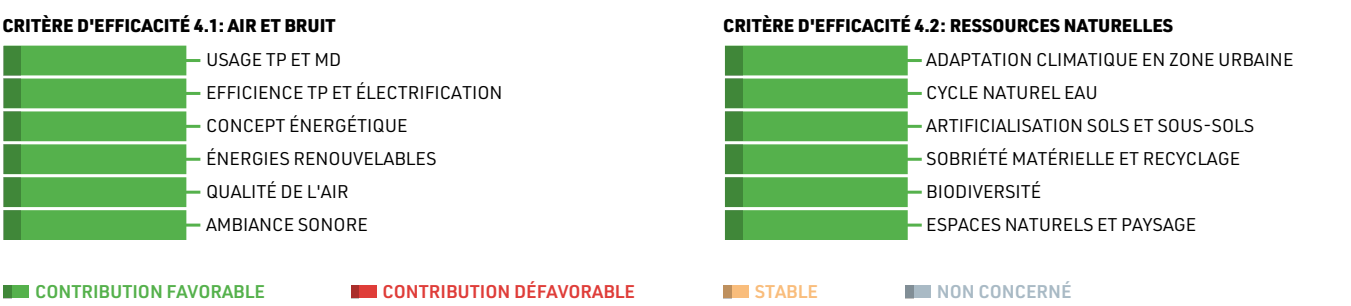
Le projet urbain applique le plan climat cantonal, avec des objectifs environnementaux supplémentaires pour les 60% des terrains contrôlés par les autorités. Les constructions neuves remplaceront un parc industriel obsolète, très polluant, avec des bâtiments existants qui seront rénovés pour respecter les normes actuelles.

Les quartiers bénéficieront progressivement d'une mixité énergétique, incluant le réseau de chaleur Genilac, du solaire en toiture et, lorsque possible, de la géothermie. La réduction du trafic TIM contribuera à améliorer la qualité de l'air, avec une baisse prévue du nombre de véhicules de 73 000 à 15 000 par jour d'ici 2060.

La requalification des axes urbains inclura des aménagements végétalisés et des infrastructures pour les modes doux, accompagnés de revêtements phonoabsorbants pour réduire les nuisances sonores. La remise à ciel ouvert de 2,5 km de rivières contribuera à la sécurité face aux risques d'inondation et à la réduction des îlots de chaleur, grâce à une gestion et une rétention des eaux pluviales.

Un nouveau parc perméable de 6 à 8 hectares sera relié aux berges de l'Arve et aux espaces naturels voisins, tout en renforçant les connexions pour les mobilités douces vers le bois de la Bâtie, le Rhône et le coteau de Lancy. 500'000 m² d'espaces publics seront requalifiés pour remplacer les surfaces imperméables par des sols poreux et végétalisés. Les rivières ouvertes favoriseront la gestion des pluies en surface, avec une connexion progressive des bâtiments à ce réseau pour augmenter la rétention en amont. Le projet intègre un parc traversé par la Drize. La végétalisation des quartiers et l'augmentation de la canopée permettront de renforcer l'infrastructure écologique, créant des corridors de biodiversité à l'échelle territoriale.

Les objectifs incluent la désimperméabilisation de l'ancienne zone industrielle, l'augmentation de la perméabilité des sols, et la limitation des constructions en sous-sol. Un taux élevé de réemploi et de recyclage des matériaux issus des démolitions est prévu, incluant les éléments constructifs et de second œuvre. Des sites de valorisation et de recyclage seront dédiés aux chantiers. La gestion des matériaux de chantier par rail sera étendue après des essais concluants.



UD4-01	Praille-Acacias-Vernets	Priorité : As5-Bs5

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique PAV
A1 10-3 Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA
A1 30-4 Voie verte d'agglomération Annemasse - St-Genis-Pouilly
A1 30-6 Requalification de l'espace public dans le PAV : promenade des Crêtes, de la route de Chancy au Bachet-de-Pesay
A2 30-14 Axe fort tangentiel petite ceinture : Ring PAV : requalification urbaine et amélioration de la vitesse commerciale TP (Jonction-stade de la Praille)
Ae2 30-22 Construction d'un passage inférieur MD sous la route du Grand-Lancy
Ae3 30-33 Réorganisation du réseau routier dans le PAV
A5 35-33 Amélioration de l'itinéraire MD le long de la route de St-Julien entre la gare de Lancy-Bachet et le quartier de Grange-Collomb
A5 30-28 Première étape de requalification de l'avenue de la Praille et de création des espaces publics du quartier de l'Etoile (PAV)
A5 30-62 Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV) : première étape
A5 Paquet MD 30-74 Installation de stationnement vélo pour grands générateurs dans le secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV)
A5 Paquet Sécurité 30-48 Requalification de l'avenue Eugène Lance en faveur de la mobilité douce pour compléter la promenade des Crêtes
Ae5 EP4-21a Renaturation de la Drize dans le secteur Praille-Acacias-Vernets - 1e étape (Parc des sports, Acacias 1 et 2, Route de Saint-Julien)
Ae5 EP4-28 Remise à ciel ouvert de l'Aire dans le secteur Praille-Acacias-Vernets - Route des Jeunes
Be5 EP4-21b Renaturation de la Drize dans le secteur Praille-Acacias-Vernets - 2e étape (Grosselin, Grand parc)
C5 30-75 Deuxième étape de création des espaces publics du quartier de l'Etoile (PAV) comprenant la rue Antoine-Jolivet, le parvis du Grand Parc et l'Entrée de Ville/Requalification du P+R Etoile
C5 30-49 Aménagement de la croix MD nord-sud en lien avec la renaturation de la Drize
C5 30-70 Vélostation et stationnement vélo en surface pour nouveau cœur d'agglomération
C5 30-73 Construction d'un dispositif d'aide au franchissement de niveau entre le stade et l'av. Eugène-Lance
C5 30-76 Réaménagement multimodal de la route des Jeunes entre Jolivet et Bachet
C5 30-69 Réaménagement multimodal et paysager du Rondeau de Carouge
C5 30-71 Installation de microhubs logistiques dans le secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV
C5 30-88 Construction d'un centre de distribution urbaine à Praille Ouest et de ses accès
C5 30-89 Construction d'un pôle déchet au PAV relié au rail pour traiter les flux sortants du centre de Genève
C5 30-91 Requalification multimodale de l'av. Vibert entre la route des Jeunes et la rue J.-Grosselin
C5 30-95 Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV) : deuxième étape
C5 35-35 Franchissement dénivelé de la route de Saint-Julien au niveau du carrefour Grange-Collomb en lien avec la croix MD nord-sud (PAV)
C5 35-34 Requalification de la route de St-Julien en faveur des modes doux et mise en site propre du tramway : tronçon Grange-Collomb - Rondeau de Carouge
C5 EP4-22 Aménagement du Grand Parc PAV

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice :

- Plan directeur Cantonal Genève 2030 – révision en cours ;
- Modification de zone et Loi PAV juin 2011 (programme, type de logements, ratio emplois/logements),
- Plan directeur de Quartier (PDQ) en 2015

Planification urbaine : Plan Guide de Carouge Est, notamment Plan des Espaces verts et cheminements piétons (création 2009, révision 2016)

Planification localisée :

- A l'étude : Projets de PLQ Etoile 2 à 4, Grosselin 1 à 3, Pointe Nord, Porte Sud, Praille Ouest 1 et 2, Ternier, Acacias 2, grand parc.
- En force : PLQ Les Vernets, Acacias 1, Etoile 1, et projets d'infrastructures (Rivière, Parvis Vernets, Voie Verte d'agglomération)

Réalisation : chantier Quai Vernets lancé en 2023, Etoile 1 lancé en 2023, Rivière phase 1 lancé en 2024

Mise en service : Quai Vernets livré dès 2025, Rivière phase 1 2025, Campus Pictet 2026, Route des Jeunes étape 1 2026

UD4-01	Praille-Acacias-Vernets						Priorité : As5-Bs5
Nom opération d'aménagement	**Numéro**	**Procédure type**	**Affectation principale**	**Etape en cours**	**Réalisation**	**Mise en service**	**Entité pilote**
PONT-ROUGE	UD4-01t	PLQ	Activités	MES	01.2016	08.2023	Canton de Genève (DPAV)
ETOILE 1	UD4-01f	PLQ	Logements	REA	03.2022	12.2025	Canton de Genève (DPAV)
LES VERNETS	UD4-01h	PLQ	Logements	REA	10.2022	01.2026	Canton de Genève (DPAV)
ACACIAS 1	UD4-01i	PLQ	Logements	PRO	09.2026	12.2028	Canton de Genève (DPAV)
ETOILE 2	UD4-01b	PLQ	Logements	AVP	12.2028	06.2031	Canton de Genève (DPAV)
ETOILE 4	UD4-01r	MZ	Activités	AVP	12.2029	12.2032	Canton de Genève (DPAV)
GROSSELIN FAUBOURG-DE-CRUSEILLES	UD4-01e	PLQ	Logements	AVP	01.2029	01.2031	Canton de Genève (DPAV)
POINTE NORD	UD4-01q	PLQ	Logements	AVP	07.2029	12.2031	Canton de Genève (DPAV)
ETOILE 3	UD4-01l	PLQ	Activités	AVP	12.2029	06.2032	Canton de Genève (DPAV)
ACACIAS 2	UD4-01k	MZ	Logements	AVP	01.2030	06.2032	Canton de Genève (DPAV)
PRAILLE-OUEST 1	UD4-01j	MZ	Activités	AVP	01.2031	06.2033	Canton de Genève (DPAV)
PONT ROUGE II	UD4-01u	PLQ	Activités	AVP	05.2031	05.2033	Canton de Genève (DPAV)
PRAILLE-OUEST 2	UD4-01m	MZ	Activités	EP	06.2031	12.2033	Canton de Genève (DPAV)

UD4-01	Praille-Acacias-Vernets	Priorité : As5-Bs5

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
GROSSELIN PLAISANCE	UD4-01g	PLQ	Logements	AVP	06.2031	12.2032	Canton de Genève (DPAV)
CHEMIN DE TERNIER	UD4-01v	PLQ	Logements	AVP	2031	2033	Canton de Genève (DPAV)
NOIRETTES	UD4-01d	MZ	Activités	EP	01.2031	12.2035	Canton de Genève (DPAV)
PORTE SUD	UD4-01n	MZ	Activités	EP	12.2032	12.2035	Canton de Genève (DPAV)
GRAND PARC	UD4-01a	MZ	Logements	EP	01.2033	12.2035	Canton de Genève (DPAV)
GROSSELIN 3	UD4-01c	PLQ	Logements	AVP	01.2033	12.2035	Canton de Genève (DPAV)
PARC DES SPORTS	UD4-01p	MZ	Équipements	EP	01.2035	12.2037	Canton de Genève (DPAV)

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Plan directeur de quartier (PDQ PAV) 2015
PLQs en force
Charte des espaces ouverts Acacias 1
https://www.ge.ch/dossier/praille-acacias-vernets-pav

UD4-04 Cherpines



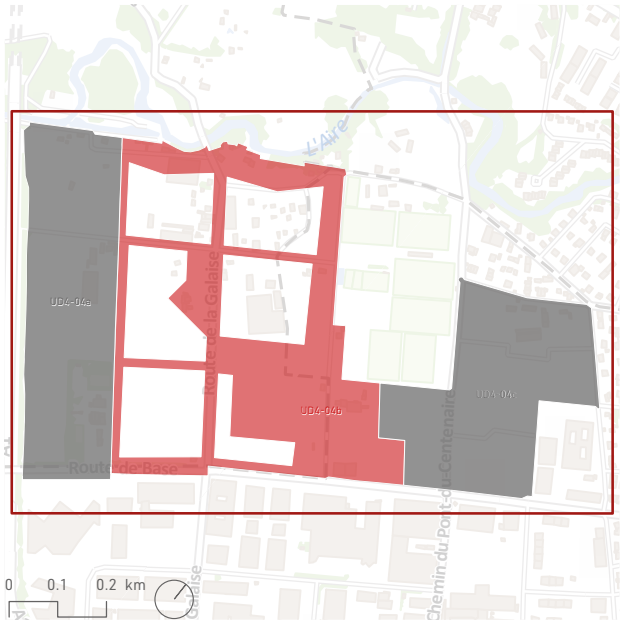
Priorité
As5

Historique
As3 / 6621.3.200
As4 / 6621.4.144

CATÉGORIE
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève (OU)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Confignon, Plan-Les-Ouates, privés

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Image de synthèse du quartier des Cherpines

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Actuellement occupé par des parcelles agricoles, pour certaines encore exploitées, pour d'autres en friche, le grand projet des Cherpines, dans la plaine de l'Aire, est en partie bâti avec des maisons d'habitation et des terrains de sport. La mesure vise la création d'un quartier mixte et durable, en continuité de secteurs déjà urbanisés, sur un axe prioritaire de développement urbain bénéficiant d'un accès TP renforcé par l'arrivée du tramway Lancy-St-Julien (6621.2.040/35-14 – section mise en service en décembre 2023).

Le périmètre du PDQ Les Cherpines d'une surface d'environ 67 hectares (périmètre de la MZ d'environ 58 ha, augmenté de la zone sportive préexistante d'environ 9 ha) est destiné à accueillir environ 3800 logements (IUS entre 1,15 et 1,20 minimum dans les secteurs d'habitat) et 2500 emplois, ainsi que de nombreux équipements sportifs, scolaires (piscine, patinoire, centre 4 raquettes, tennis, deux groupes scolaires et une école secondaire) et culturels (salle de concert, espace pour résidence d'artistes, expositions et spectacles vivants), et des surfaces associatives et communautaires. La mixité est également sociale (HBM, HLM, LUP, Loyer libre, PPE) et intergénérationnelle (IEPA, EMS).

Au Rolliet, une première étape de 1000 logements est prévue (premiers logements livrés en 2024), une seconde étape démarrera avec la livraison de premiers logements en 2027.

La ZDIA accueillera les premières entreprises autour de 2026.

Les espaces publics planifiés offrent différentes ambiances pour des usages diversifiés (jeu, flânerie, rencontre, pique-nique, manifestations…) connectés aux espaces publics (Plan les Ouates) en direction de la route de St-Julien (6621.2.094/35-21) et sont supports de biodiversité et nature en ville (gestion des eaux à ciel ouvert, plantation d'arbres en pleine terre, pieds d'arbres engazonnés…) en lien avec le proche corridor de l'Aire (EP4-25 – Be5).

En matière de concertation, le projet fait l'objet d'échanges avec des associations de riverains et habitants des communes, et est piloté en coordination avec les deux communes. Ainsi, le MEP initial intégrait-il des représentants des habitants, et lors de la densification du projet, des ateliers urbains ont été mis en place pour que les associations et les élu.es communaux puissent contribuer à prioriser les leviers admissibles de densification.

UD4-04	Cherpines	Priorité : As5

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 390'000 m² / 3'800 logements
- Activités : 175'000 m² / 2'500 emplois
- Équipements publics : 108'000 m²
- Espaces publics : 13'000 m²
- Surface de zone perméable artificialisée : non estimés
- Surface agricoles consommées, dont SDA : 410'000 m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

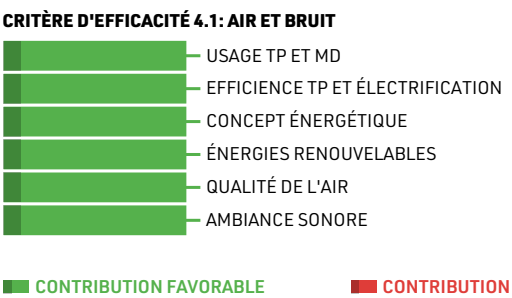
- **Environnement-paysage EP04, EP05, EP07** en consolidant la trame paysagère de l'agglomération.
- **Urbanisation U02, U03, U05, U09** en développant un quartier dense et mixte en continuité de la ville centre, intégrant un équilibre emplois, équipements et logements.
- **Mobilité M03, M04, M09, M11** en renforçant le report modal par une desserte TP de haute qualité et de nombreux aménagements en faveur des modes actifs et des services à la mobilité.

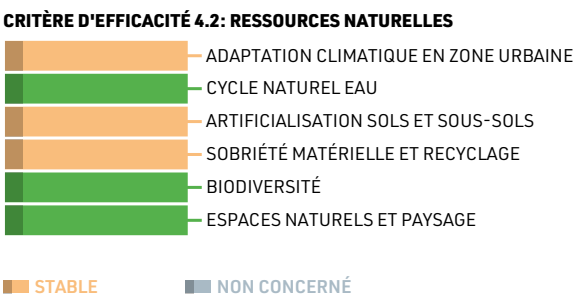
La mesure contribue à répondre au besoin prépondérant de logements à Genève tout en rapprochant emplois et logements (ville des courtes dis tances). Un nouveau quartier durable prend place sur ce site, en relation avec les tissus existants de villas, quartier d'habitat collectif et zone industrielle. Il complète l'offre en emplois, services et équipements publics pour les communes qui l'accueillent, limitant le besoin de pendularité des habitants. Il offre de vastes espaces publics (EP4-23, Ae5) et des rez-de-chaussée associatifs pour tisser des liens entre les générations et les habitants.

Le concept mobilité des Cherpines définit les principes d'un projet d'ensemble cohérent. La mesure permet de développer fortement les transports publics sur l'entier des deux communes de Confignon et Plan-les-Ouates, avec l'extension du tram en direction de Saint-Julien (6621.2.040/35-14), une ligne de bus tangentielle depuis Bernex (34-13) en connexion avec le Léman Express à l'interface multimodale du Bachet, une ligne en cours d'étude reliant Cherpines à l'aéroport et les développements ferroviaires à plus long terme. En matière d'accessibilité individuelle, une nouvelle desserte élargissant les chemins existants est nécessaire (35-28 – B5), en connexion avec la route de Base : elle permet de distribuer l'ensemble des pièces urbaines en leur périphérie, tout en laissant le cœur des périmètres bâtis libres de circulation automobile, dédiés aux mobilités douces.

Le concept d'infrastructures est complété par la mise en œuvre de services liés à la mobilité pour réduire le nombre et la distance des déplacements, et inciter au report modal (locaux coworking, autopartage, prêt de vélos électriques et cargo, abonnement TP offert en cas de renoncement à la voiture, gestion centralisée du stationnement, bon d'essai VAE longue durée…). De plus, la mesure promeut l'électrification des transports et la transition vers des technologies sans énergie fossile. L'objectif est d'améliorer la part modale des transports en commun et de la mobilité douce, tout en réduisant la pollution sonore et la charge de trafic dans les zones sensibles (zones sans voitures, revêtements phonoabsorbants).

La gestion des eaux pluviales sera optimisée avec des systèmes de rétention et infiltration. La mesure prévoit une valorisation énergétique, l'utilisation d'énergies renouvelables et des mesures sur les bâtiments. Des plantations d'espèces indigènes, la préservation des espaces verts et la création de nouveaux espaces naturels renforceront la biodiversité locale et l'accès à la nature par des itinéraires MD (35-37 – paquet B5). Parmi les surfaces agricoles consommées pour le projet, plus de la moitié seront réaffectées aux occupations suivantes en 2035, à l'issue du projet : surfaces boisées, zone agricole prairie, herbacés et arbustes, jardins arborés – 271000m²).







UD4-04	Cherpines	Priorité : As5

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Cherpines
A2 35-14 Construction d'un axe tram entre Genève et St-Julien-en-Genevois et requalification de l'espace-rue, y compris desserte sud de Perly
Ae2 35-21 Connexion MD Plan-les-Ouates – quartier des Cherpines et réalisation de la place des Cherpines
Ae5 EP4-23 Grande Prairie et Parc des Charottons aux Cherpines
B5 34-13 Aménagement d'un axe TP en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines-Bernex
B5 35-28 Réaménagement de la route de Base (à l'endroit des Cherpines) et du carrefour avec le chemin des Mattines
B5 Paquet MD 35-37 Aménagements MD le long de l'Aire aux Cherpines
Be5 EP4-25 Aménagements paysagers des abords de l'Aire (Jardins de l'Aire) aux Cherpines
C5 35-38 Accessibilité du quartier des Cherpines : réaménagement du ch. des Mattines
C5 EP4-26 Aménagement d'une transition paysagère en bordure de l'autoroute aux Cherpines

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice :

– Plan directeur Cantonal Genève 2030 – révision en cours
– MZ adoptée en septembre 2010

Planification urbaine :

– Plan Directeur de quartier 2011-2013
– Études de maîtrise d'oeuvre urbaine : 2012 – 2014, mise à jour dans le cadre de la densification 2016-2017

Planification localisée :

– A l'étude : PLQ Les Cherpines - étape 2 à l'enquête publique en octobre 2025 : 2700 logements
– En force :

  • PLQ Le Rolliet – étape 1 adopté en mai 2018
  • PDZIA Ecoparc des Cherpines adopté mai 2018

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
LE ROLLIET – étape 1	UD4-04c	PLQ	Logements	REA	01.2023	12.2027	Canton de Genève (OU)
ECOPARC INDUSTRIEL DES CHERPINES	UD4-04a	PDZI	Activités	REA	06.2025	12.2027	Canton de Genève (OU)
LES CHERPINES Étape 2	UD4-04b	PLQ	Logements	AVP	01.2027	12.2029	Canton de Genève (OU)

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

PLQ Le Rolliet – étape 1 adopté en mai 2018
PDZIA Ecoparc des Cherpines adopté mai 2018

UD4-07

Saint-Julien-en-Genevois



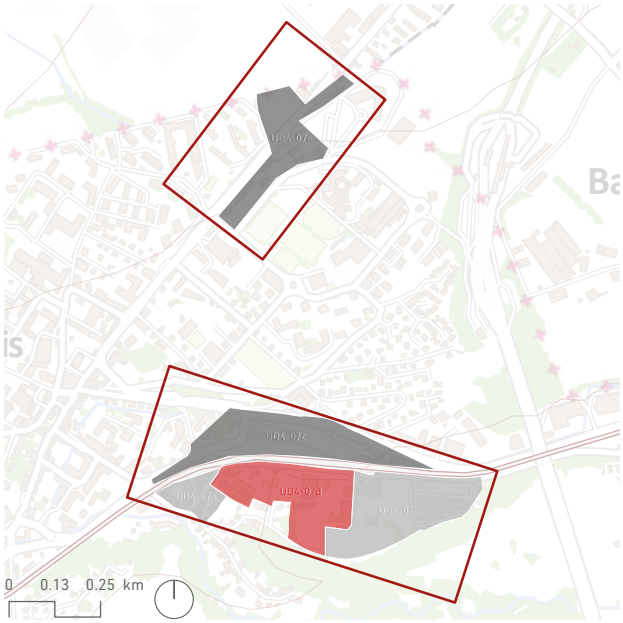
Priorité
As5-Bs5

Historique
As3 / 6621.3.204
As4 / 6621.4.146

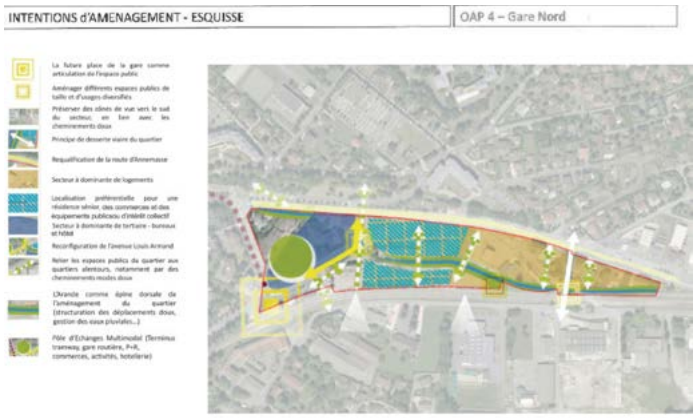
CATÉGORIE
Densification
Mutation

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Saint-Julien-en-Genevois
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
CC du Genevois, concessionnaire, privés

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



OAP Gare Nord : intentions d'aménagement (PLU St-Julien)

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La mesure s'étend sur deux périmètres distincts de la ville de Saint-Julien-en-Genevois :

- le secteur Perly qui sera dédié uniquement à une programmation habitat de l'ordre de 200 logements.
- le secteur Gare.

Le projet d'aménagement du quartier Gare vise à requalifier des friches urbaines à proximité immédiate du centre-ville par la création d'un nouveau quartier de vie à côté de la gare ferroviaire de Saint-Julien-en-Genevois. Connecté à l'extension de la ligne de tramway (6621.2.040 / 35-14 – A2), une nouvelle interface multimodale (6621.018 / 35-4) sera construite dans le quartier Gare avec notamment un P+R de plus de 500 places, en remplacement des P+R Gare et Perly actuels, une gare routière avec 3 quais bus et une consigne vélo de plus de 250 m². Un hôtel 3* d'une centaine de chambres, un immeuble de bureaux et 1000 m² de commerces et services de proximité viendront compléter l'interface. Le permis de construire de l'interface multimodale est en force depuis septembre 2023. Les travaux devraient débuter fin 2025 pour une livraison prévue pour début 2028.

De l'autre côté de l'avenue Louis Armand, réaménagée en 2022, un nouveau parc public sera aménagé le long du cours d'eau renaturé de l'Arande (EP4-16 – Ae3). De part et d'autre, plus de 500 nouveaux logements seront construit dont près de 40% de logements sociaux. L'autorisation de travaux Loi sur l'Eau a été obtenue et les travaux de renaturation devraient commencer en 2026 après prise de possession des fonciers privés (déclaration d'utilité publique en juillet 2024). Après la renaturation de l'Arande, les logements pourront être construits.

Enfin, de nouveaux équipements publics seront aussi construits pour répondre aux besoins de la population avec un groupe scolaire de 8 classes, une crèche de 300 m² et un centre médical de 300 m².

La concession d'aménagement a été confiée à Bouygues Immobilier UrbanEra et le traité de concession d'aménagement a été signé en janvier 2020 pour une durée de 12 ans.

UD4-07	Saint-Julien-en-Genevois	Priorité : As5-Bs5

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 52'000 m² / 85 %
- Activités : 7'120 m² / 12%
- Équipements publics : 1'500 m² / 3 %
- Espaces publics : 10'000 m²
- Surface de zone perméable artificialisée : 0 m²
- Surface agricoles consommées : 0 m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP04, EP06, EP07** en intégrant les enjeux environnementaux et climatiques dans le projet urbain et les nouveaux espaces publics.
- **Urbanisation U02, U03, U05, U07, U09** en favorisant la mixité sociale et fonctionnelle dans la ville et en développant les capacités d'accueil.
- **Mobilité M05, M07, M09** en articulant le développant urbain autour d'une interface multimodale proposant une offre de transport complète.

Cette opération d'aménagement et de mutation urbaine revêt une opportunité pour la ville de Saint-Julien-en-Genevois de créer un futur centre urbain ambitieux sur plusieurs pans, qui agrandira le centre-ville vers l'est.

Environ 700 logements sont prévus avec une part importante de locatif social et d'accession abordable afin permettre une mixité sociale sur l'ensemble des deux secteurs. Le nouveau quartier vise aussi à développer la mixité fonctionnelle avec la programmation d'activités tertiaires, de commerces de proximité et l'implantation d'équipements et de services d'intérêt publics. Des espaces publics seront aussi aménagés, notamment un parc public le long de l'Arande (EP4-16 – Ae3), permettant aux habitants de se réapproprier les bords du cours d'eau.

En termes de mobilité, le quartier de la gare développera un maillage de connexion modes doux dans le prolongement des espaces publics de l'interface multimodale. La création de l'interface multimodale (6621.018 / 35-4) articule au sein d'un même espace :

- Le train avec l'amélioration des accès tous modes à l'interface multimodale Léman Express ;
- Le tramway (6621.2.040/35-14) avec une fréquence de 6 min en heure de pointe en semaine ;
- Les bus avec un réseau de lignes urbaines et inter-urbaines restructuré ;
- Les modes doux avec la création d'une station vélo de 500 places, les aménagements de la Viarhôna (6621.2.062 / 14-11) traversant le quartier d'est en ouest, un maillage d'aménagements cyclables déployés sur le cœur de ville, une voie verte en direction d'Archamps (14-28 – paquet MD A5) et un passage sous-voie en gare (35-41 – paquet MD B5) ;
- Les mobilités alternatives avec la création d'une station de carsharing de 4 véhicules ;
- Un P+R de 500 places pour faciliter le rabattement sur le tramway et la gare ferroviaire ;
- Une politique de stationnement restrictive (1 à 1.25 places par logements, places visiteurs mutualisées) ;
- Les taxis (4 emplacements).

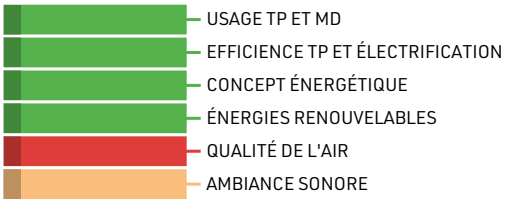
D'un point de vue environnemental, le projet d'aménagement contribuera à renaturer le cours d'eau de l'Arande et à développer un quartier bas carbone. Le quartier, construit avec des matériaux comme le bois et une chaufferie biomasse, vise une réduction de -40% de l'impact carbone par rapport à un quartier standard.

Des énergies renouvelables couvriront 70% des besoins en énergie, avec une production de 300 MWh/an via des panneaux photovoltaïques. Une étude air santé montre une dégradation de la qualité de l'air sur certaines routes, mais sans dépassement des seuils réglementaires, et des impacts minimaux sur la santé. Les nouveaux bâtiments respecteront les normes acoustiques pour limiter les nuisances sonores.

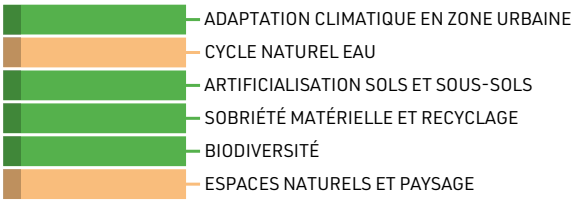
La renaturation de l'Arande crée un parc public d'1 hectare, contribuant à réduire les risques d'inondation. Un plan de dépollution est en cours pour les friches urbaines, avec des matériaux biosourcés privilégiés dans la construction du parking P+R. Ce dernier sera conçu en structure bois, permettant une future adaptation pour d'autres usages. Des plantations d'arbres et des aménagements paysagers soutiendront la biodiversité et la qualité de l'environnement urbain.

UD4-07	Saint-Julien-en-Genevois	Priorité : As5-Bs5

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Saint-Julien - Archamps - Neydens
A1 35-3 Aménagements TC entre Genève et St-Julien-en-Genevois (partie France)
A1 35-5 Aménagement d'une liaison MD entre St-Julien en-Genevois et Perly
Ae1 35-4 Organisation et réaménagement du pôle d'échanges multimodal de la gare de St-Julien-en-Genevois, y compris P+R
A2 35-14 Construction d'un axe tram entre Genève et St-Julien-en-Genevois et requalification de l'espace-rue, y compris desserte sud de Perly
Ae 235-19 Aménagement routier d'une nouvelle entrée ouest de St-Julien-en-Genevois et de la rue des Sardes en accompagnement du tram (mesures TIM + TC + MD)
A5 35-40 Requalification et sécurisation du centre-ville de Saint-Julien-en-Genevois en lien avec l'arrivée du tramway
A5 Paquet MD 14-28 Création d'une voie verte entre l'interface multimodale de Saint-Julien-en-Genevois et le technopôle Archparc (par Lathoy)
Ae5 EP4-27 Renaturation de l'Aire et de ses abords
B5 Paquet MD 35-41 Création d'un passage MD en gare de Saint-Julien-en-Genevois pour sécuriser la traversée de la voie ferrée

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT du Genevois 2017 ; SCOT du Genevois français en cours d'élaboration

Planification urbaine et localisée : PLU de Saint-Julien-en-Genevois 2017 avec OAP sectorielles et thématiques, modification n°1 approuvée en 2023

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
ZAE DES MARAIS	UD4-07b	OAP	Activités	MES	01.2019	12.2022	Maison de l'Économie Développement
QUARTIER GARE 2	UD4-07c	OAP	Logements	REA	01.2020	01.2032	CC du Genevois
PERLY	UD-07e	PLU	Logements	REA	01.2025	01.2028	CC du Genevois
QUARTIER GARE 3	UD4-07d	OAP	Activités	AVP	01.2030	01.2035	CC du Genevois

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Permis de construire de l'interface multimodale (PC 074 243 22 A 0013) approuvé en mars 2023
Cahier des prescriptions architecturale urbaine paysagère et environnemental, décembre 2021
Étude de conception des espaces public (niveau AVP), 2021

UD4-09

Ecoparc du Genevois (Saint-Julien/Neydens)



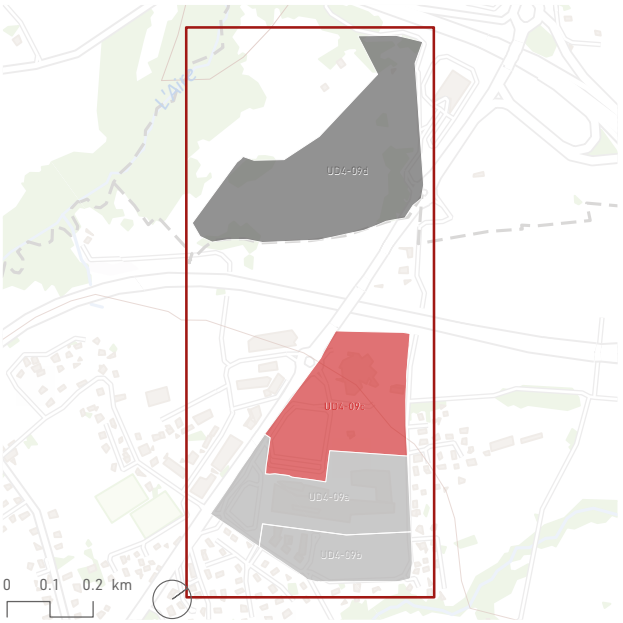
Priorité
As5

Historique
As3 / 6621.3.206
As4 / 6621.4.147

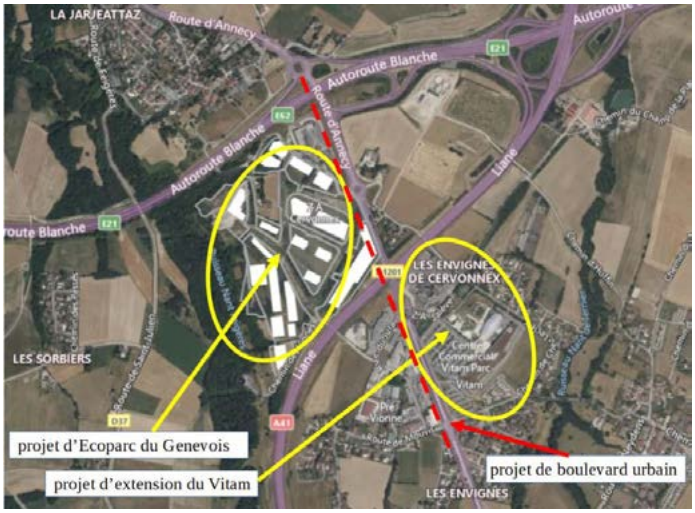
CATÉGORIE
Densification
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Saint-Julien-en-Genevois et Neydens
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
CC du Genevois, SEM TERACTEM, privés

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Secteurs de développement de l'écoparc

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Le pôle économique situé dans le secteur «Cervonnex-Les Envignes» au sud de la ville de Saint-Julien est en pleine mutation. Différents projets sont en cours d'élaboration :

- L'Ecoparc du Genevois est un nouveau quartier dédié aux éco-activités, bien-être et mieux vivre. Ce parc d'activités à orientation productive est complémentaire à Archparc (UD4-10) qui accueille majoritairement des activités tertiaires. L'ambition est d'accueillir à terme environ 1100 emplois sur une emprise d'environ 23 ha soit un ratio proche de 45 à 50 emplois/ha. Ce parc accueillera également un bâtiment de services et un commerce à destination des usagers de la zone. Ces équipements visent à répondre aux besoins sans avoir à se déplacer sur d'autres sites. Le reste de l'emprise sera dédié à des activités productives. L'aménagement de l'Ecoparc est structuré autour de la trame bocagère existante préservée Les porteurs de projets sont invités à intégrer des bâtiments mutualisés dans un souci de densification et de rationalisation de l'espace. Une grille de notation est utilisée pour valider les implantations. Cette grille permet aux entreprises qui le souhaitent d'être labélisées : projet bas carbone, projet basse consommation ou projet paysage et biodiversité. Enfin, le parc accueillera un réseau de chaleur dit «intelligent» et imposera la pose de panneaux photovoltaïques en toitures lorsque le projet le permet.
- L'extension du centre commercial et de loisirs VITAM (Migros-Frey) est à l'étude sur une ancienne friche d'environ 2,5 ha. Cet espace commercial s'inscrira dans une logique de complémentarité avec le centre-ville de Saint-Julien et nécessitera des connexions importantes avec le cœur d'agglomération, qui correspond à sa zone d'attractivité. La mise en compatibilité du SCOT de la CCG par voie de déclaration de projet est en cours d'évaluation environnementale, afin d'élargir les destinations commerciales autorisées sur le secteur. Viendra dans un second temps la mise en compatibilité du PLU de Neydens.

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 6'300 m²
- Activités : 255'000 m² / +1'600 emplois

UD4-09	Ecoparc du Genevois (Saint-Julien/Neydens)	Priorité : As5

– Équipements publics : non estimés
– Espaces publics : non estimés
– Surface de zone perméable artificialisée : non estimés
– Surface agricoles consommées : 230’000 m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L’ENVIRONNEMENT

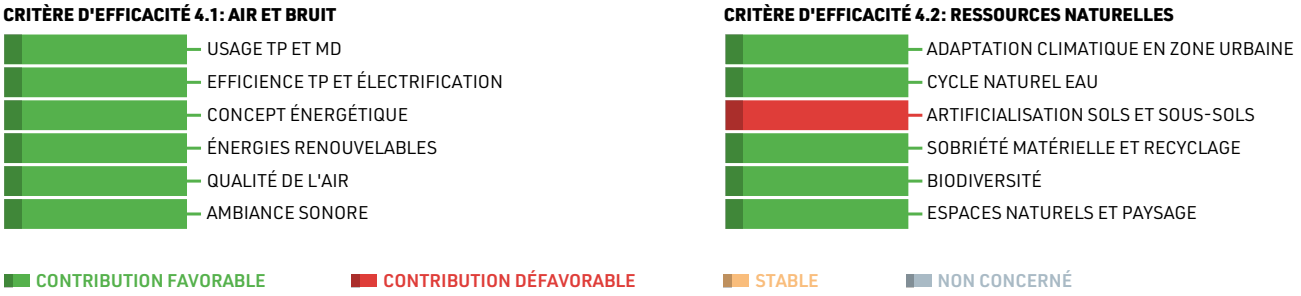
Contributions aux stratégies
– **Environnement-paysage EP06** en intégrant des propositions pour la qualité environnementale du projet.
– **Urbanisation U06** en proposant un cadre spatial favorable à une économie locale et diversifiée.
– **Mobilité M03, M04, M09** en proposant une offre de transport complète et des initiatives nouvelles.

Situé en porte sud de Saint-Julien, ce projet s’inscrit dans la volonté de contribuer au rééquilibrage du ratio emplois/logements sur la partie française de l’agglomération. Le projet permet la création de 1000 à 1200 emplois pour le projet Ecoparc du Genevois et 500 pour le projet Vitam.

A l’échelle de la Communauté de communes du Genevois, il s’agit de mettre en œuvre le concept de «ville élargie» inscrit dans le SCOT et composé des trois centralités complémentaires dans leurs fonctions : le centre-ville de Saint-Julien-en-Genevois et les deux pôles économiques : Archparc et la zone d’activités de Cervonnex - les Envignes.»

Le site se situe en entrée sud de Saint-Julien le long de la route départementale 1201 et proche des autoroutes A40 et A41. Un projet de requalification de la route départementale est en cours afin d’en faire un boulevard urbain connectant efficacement l’Ecoparc au centre de Saint-Julien et à l’interface multimodale (gare et terminus du tram) via des aménagements modes doux sécurisés (14-27 – B5) et la mise en site propre du bus M (14-26 – A5) dont la fréquence sera au quart d’heure. Un parking relais (P+R) sera installé près du site du nouveau Vitam pour encourager ce report modal.

Le projet prévoit des mesures de compensation agricole, notamment une participation financière à des initiatives favorisant l’agriculture. Des espaces verts naturels seront créés et l’accessibilité aux espaces verts existants sera améliorée. La gestion des eaux se fera à ciel ouvert avec des noues et des bassins de rétention, notamment sur l’écoparc. Le coefficient d’imperméabilisation sera entre 40 et 80%, et des espaces de stationnement perméables seront encouragés. Des mesures seront prises pour limiter l’imperméabilisation des surfaces et intégrer davantage de zones de pleine terre. Sur les zones cessibles, un minimum de 20% de pleine terre sera préservé. Le projet inclut aussi la valorisation énergétique des bâtiments, avec des panneaux photovoltaïques sur les toitures, et la plantation d’espèces végétales indigènes. Enfin, la conservation des haies bocagères (1,8 ha) est prévue.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D’AUTRES MESURES

Opération stratégique Saint-Julien - Archamps - Neydens
A5 14-26 Première étape pour la priorisation des transports publics sur la RD1201, en rabattement sur le tramway Saint-Julien – Genève
B5 14-27 Poursuite des aménagements modes doux sur la RD1201 à Neydens

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT du Genevois 2017 ; SCOT du Genevois français en cours d’élaboration

Planification urbaine :

– PLU de Saint-Julien-en-Genevois 2017 avec OAP sectorielles et thématiques, modification n°1 approuvée en 2023
– PLU de Neydens approuvé le 28/11/2017 (une modification est nécessaire pour mener à bien le présent projet).

Planification localisée :

UD4-09	Ecoparc du Genevois (Saint-Julien/Neydens)	Priorité : As5

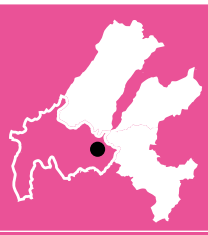
– À l'étude : projet extension Vitam en cours d'étude
– En force : Secteur Ecoparc : permis d'aménager (2019) et autorisation environnementale (2020) obtenus; recours

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
ECO-PARC DU GENEVOIS	UD4-09d	PLU + Permis d'aménager	Activités	PRO	01.2027	12.2028	CC du Genevois et TERACTEM
VITAM -PARC (EXTENSION)	UD4-09c	PLU	Activités	AVP	01.2028	12.2030	privés

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

PLU de Saint-Julien-en-Genevois 2017 avec OAP sectorielles et thématiques, modification n°1 approuvée en 2023
PLU de Neydens approuvé le 28/11/2017

UD4-10 Archparc (Archamps/Saint-Julien)



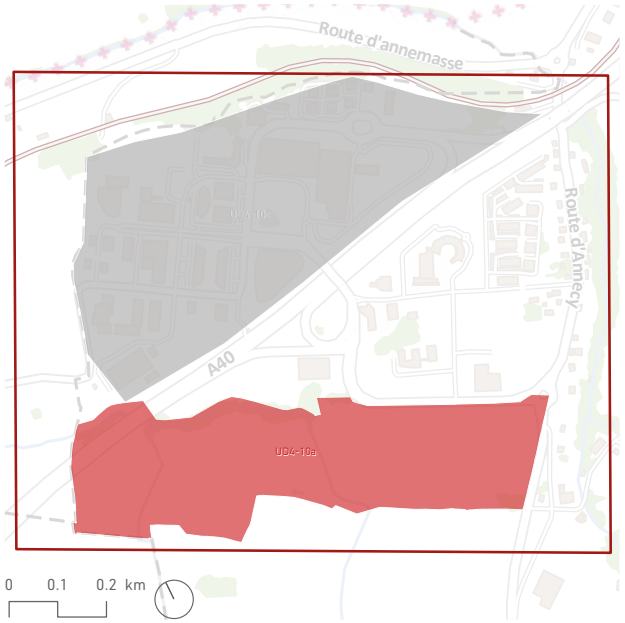
Priorité
As5-Bs5

Historique
As3 / 6621.3.207
As4 / 6621.4.148

CATÉGORIE
Densification
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Syndicat Mixte d'Aménagement du Genevois (SMAG)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
CC du Genevois, privés

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Projection du périmètre de réflexion du pôle économique

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Initié à la fin des années 80, le parc d'activités dénommé aujourd'hui ArchParc a été créé en vue de développer un pôle d'emplois structurant, frontalier à Genève, dans un objectif de rééquilibrage des emplois et des logements.

Localisé en porte d'entrée sud de Genève, le parc d'activités s'inscrit dans le concept de «ville élargie» retenu par la Communauté de Communes du Genevois (CCG) pour renforcer l'offre en équipements, en services et en mobilité du pôle urbain constitué de la ville-centre (Saint-Julien-en-Genevois) et des deux principales communes périphériques (Neydens, Archamps).

Sur plus de 62 hectares aménagés et 154'730m² d'immobiliers d'entreprise, le pôle géré par le SMAG accueille 166 entreprises et plus de 2060 emplois. Le recentrage de la stratégie de développement du parc d'activités est visible depuis 5 ans au travers de nouveaux projets entrepreneuriaux (notamment en Bio/Med Tech), d'implantations et extensions d'entreprises, de la restructuration du centre de convention ou encore du projet ECLA (requalification de locaux en logements et activités en rez-de-chaussée).

Cette mesure vise à donner au pôle économique d'Archparc un nouveau tournant. Les grandes ambitions sont :

- Requalifier les espaces publics et créer des espaces de vie et de promenade (réflexion autour des services) ;
- Renforcer les connexions entre Archparc et les autres centralités de la ville de Saint-Julien (Pôle Cervonnex/ Les Envignes et quartier Gare) ainsi que le cœur d'agglomération ;
- Favoriser un aménagement vertueux de l'extension en travaillant sur les notions de densification et de mutualisation, de limitation de l'imperméabilisation des sols et d'approvisionnement énergétique durable.
- Qualifier l'image paysagère, environnementale et architecturale du site : traitement des espaces publics, mutations architecturales des bâtiments existants, réflexions sur les franges et les liaisons paysagères.

L'extension sud de 18 ha est actuellement en zone 2AU, destinée à être urbanisée sous réserve d'une modification du PLU. L'extension ouest, de 12 ha, n'est plus d'actualité.

UD4-10	Archparc (Archamps/Saint-Julien)	Priorité : As5-Bs5

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 32'000 m²
- Activités : 135'000 m²
- Équipements publics : non estimés
- Espaces publics : non estimés
- Surface de zone perméable artificialisée : non estimés
- Surface agricoles consommées : 180'000 m² (extension sud)

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06** en intégrant les enjeux environnementaux dans le projet urbain et dans les nouveaux espaces publics.
- **Urbanisation U06, U09** en proposant un cadre spatial favorable à une économie locale et diversifiée.
- **Mobilité M04, M09** en proposant une offre de transport complète et des initiatives nouvelles.

Ce projet contribue au rééquilibrage du ratio emplois/logements sur la partie française. Il vise à améliorer la qualité urbaine d'une zone d'activités relativement ancienne en densifiant le tissu bâti existant et en améliorant la qualité des espaces publics et leurs interconnexions avec les centralités urbaines voisines.

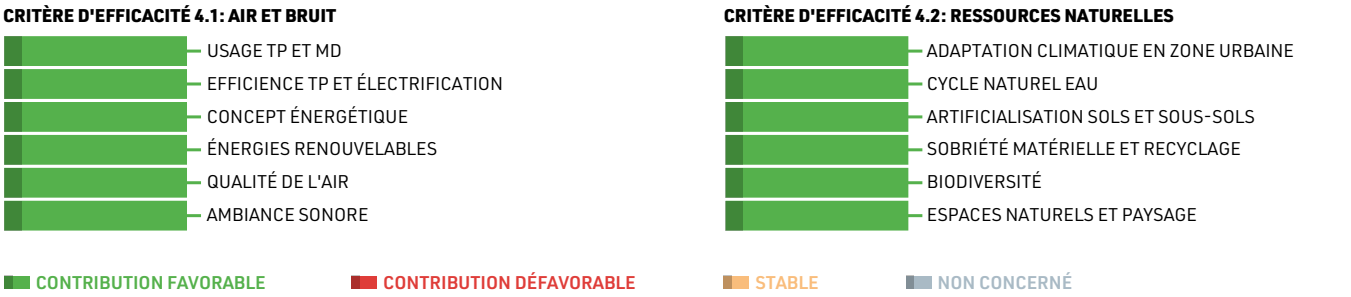
Les mesures de maillage et de requalification du parc visent à :

- Faire de ce pôle économique une plateforme de services à l'échelle de l'agglomération selon 4 grands axes : entrepreneuriat et innovation, formation d'excellence, nouvelles mobilités et durabilité, expérience usagers;
- Accroitre le taux de remplissage de l'immobilier existant et urbaniser les dents creuses afin d'augmenter le nombre d'emplois;
- Aménager des espaces dans le souci des richesses biodiversitaires (proximité directe du corridor), en alliant ville et nature et en proposant des solutions innovantes en matière énergétique (géothermie).

L'enjeu majeur est d'améliorer la connexion d'Archparc aux autres centralités urbaines de Saint-Julien notamment la gare et le terminus du tramway. Plusieurs liaisons modes doux sont programmées, notamment un axe structurant nord-sud Archamps Neydens, une voie verte Saint-Julien – Archparc (14-28 paquet MD A5). L'offre TP (ligne tpg M) doit être développée en vue d'améliorer la desserte transfrontalière et le rabattement vers la gare et le tram, avec un objectif de fréquence au quart d'heure.

Le projet inclut des initiatives comme le covoiturage via Klaxit, créant une communauté d'usagers. Un plan de mobilité pour Archparc a été élaboré en 2021, visant la réduction des GES grâce au rabattement multimodal et à la promotion de la motorisation électrique. Des bornes de recharge pour véhicules électriques sont déjà installées.

Le projet limite l'imperméabilisation des sols (entre 40 et 80 % de surfaces imperméabilisées) et vise un coefficient d'espace vert d'au moins 20%. Des plantations d'espèces végétales indigènes ou adaptées au changement climatique sont prévues pour protéger la biodiversité. La gestion des eaux se fait à ciel ouvert et centralisée. Une réflexion sur l'approvisionnement énergétique est en cours.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Saint-Julien - Archamps - Neydens
A5 Paquet MD 14-28 Création d'une voie verte entre l'interface multimodale de Saint-Julien-en-Genevois et le technopôle Archparc (par Lathoy)
A5 Paquet MD 14-30 Sécurisation MD entre Archparc (hub multimodal) et Landecy
C5 14-34 Aménagement d'un axe BHNS entre Le Châble-Beaumont - Archamps et Genève par la RD18, en parallèle du Boulevard Urbain RD1201

UD4-10	Archparc (Archamps/Saint-Julien)	Priorité : As5-Bs5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT du Genevois 2017 ; SCOT du Genevois français en cours d'élaboration

Planification urbaine :

- PLU de Saint-Julien-en-Genevois 2017 avec OAP sectorielles et thématiques, modification n°1 approuvée en 2023
- PLU d'Archamps approuvée le 10 décembre 2020.

Planification localisée à l'étude:

- Etude d'approvisionnement énergétique d'Archparc, forage et tests, 2024-2025
- Etude Archparc vision 2030-vison 2050

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
Archparc Projet ECLA	UD4-10c	PLU	Logements	REA	01.2024	12.2025	SMAG
Archparc Site actuel	UD4-10c	PLU	Activités	PRO	01.2026	12.2030	SMAG
Archparc Extension Sud	UD4-10a	PLU	Activités	EP	01.2028	12.2035	SMAG

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

PLU d'Archamps approuvée le 10 décembre 2020
PLU de Saint-Julien-en-Genevois approuvé le 19 octobre 2023

UD4-13 Bernex



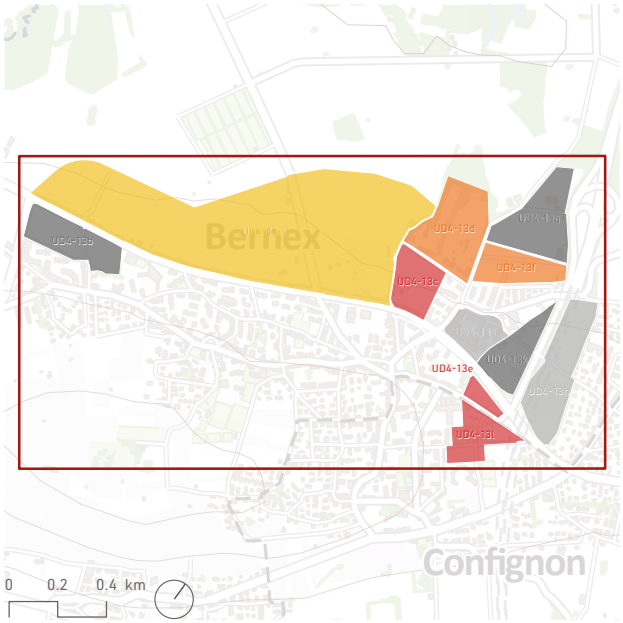
Priorité
As5-Bs5

Historique
As3 / 6621.3.209
As4 / 6621.4.149

CATÉGORIE
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève (OU)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Bernex, privés

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Programmation des secteurs d'urbanisation de Bernex, OU, 2024

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Le grand projet Bernex est une extension urbaine identifiée au PDCn genevois. Le projet vise à créer des quartiers mixtes s'appuyant sur une charpente paysagère et une structuration des déplacements à partir du boulevard de Chancy desservi par le tram Genève-Bernex-Vailly (ligne 14 - mis en service en 2021), du boulevard des Abarois et de la voie verte Bernex-Bâtie.

Les premiers développements sont associés aux MZ Bernex-est et Vailly, adoptées par le Grand Conseil en mai 2017 et Goutte de Saint Mathieu en 2021 créant une zone d'équipement public. Ces premières étapes représentent un potentiel de 2'500 logements et 2'500 emplois à l'horizon 2030.

Le solde du développement est prévu sur le potentiel d'extension au nord du prolongement du tram (6621.013/34-5), représentant une grande réserve à plus long terme.

Projets urbains dont la mise en service est prévue entre 2026 et 3032 :

- St-Mathieu (420 log. + 120 emp.) : 250 logements livrés
- Grouet (430 log. + 140 emp.) : PLQ en cours d'élaboration
- Vailly Sud (560 log. + 150 emp.) : PLQ en cours d'adoption
- Vuillonnex (180 log. + 140 emp.) : PLQ en cours d'élaboration
- Zone d'activités les Rouettes : 1'050 emp. au total – PDZIA en force
- Projet d'équipement public – Centre de formation - Goutte de Saint Mathieu : 330 emplois horizons 2027 – 3000 étudiants sur site.

Projets connexes en cours :

- Parc Agro Urbain et Ferme Urbaine (6621.259/EP4-02) : mise en service fin 2022
- Parc du Vuillonnex-Croisée (6621.2.339/EP4-05) : mise en service en 2027
- Déplacement du stand de tir en 2028 au bord du Rhône.

UD4-13	Bernex	Priorité : As5-Bs5

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 553'400 m² / 5'700 logements
- Activités : 264'500 m² / 5'700 emplois
- Équipements publics : non estimés
- Espaces publics : non estimés
- Surface de zone perméable artificialisée : non estimés
- Surface agricoles consommées : 480'000 m², dont SDA 29'000m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP05, EP06, EP07** en consolidant la trame des espaces ouverts et paysagers de l'agglomération.
- **Urbanisation U02, U03, U05, U08** en développant un quartier dense et mixte en continuité de la ville, intégrant un équilibre emplois, équipements et logements.
- **Mobilité M03, M04, M05, M07** en renforçant le report modal par une desserte TP de haute qualité et de nombreux aménagements en faveur des modes actifs.

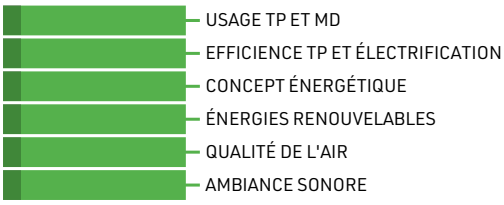
Le site de Bernex est propice à la création d'un quartier mixte à forte valeur ajoutée. Avec une desserte en TP renforcée et un potentiel de développement compact et dense, Bernex dispose des caractéristiques pour atteindre la taille critique lui permettant d'assurer son rôle de petite ville. Avec le prolongement de la ligne de tramway sur la route de Chancy jusqu'à Bernex-Vailly (6621.013 / 34-5 – A1– mise en service 2021) et la réalisation du boulevard des Abarois (6621.2.036 / 34-8 – A2), les périmètres de Bernex-est et de Vailly constituent une opportunité majeure pour la réalisation de nouveaux quartiers urbains denses et de nouveaux équipements publics d'importance communale, intercommunale et cantonale comme le Pôle de formation Santé et Social de la Goutte Saint-Mathieu et le parc agro-urbain (6621.259 / EP4-02 – Ae1 –2022). Cela permet également de réaménager la route de Chancy en boulevard urbain (6621.016 / 34-4 – A1).

Le prolongement du tram jusqu'à Vailly (6621.013 / 34-5) représente une nouvelle offre structurante radiale de transports publics pour le Bernex existant et les développements de Vailly et de Bernex-est. En outre, la réalisation du boulevard des Abarois (6621.2.036 / 34-8) par étapes va permettre de requalifier la route de Chancy en boulevard urbain sur l'ensemble de la portion bernésienne (6621.2.035 / 34-12 – A2). Cette nouvelle route sera raccordée à l'autoroute et permettra la requalification de la bretelle autoroutière, ainsi que le développement de la zone industrielle des Rouettes et des quartiers du Grouet, du Stand et des Abarois. Ces deux boulevards, Chancy et Abarois, jouent un rôle fondamental dans l'organisation du réseau viaire de toute la Champagne et plus globalement permettent une organisation des TIM, des modes doux et des TC depuis la Champagne vers le centre-ville et vice versa. A terme le boulevard des Abarois pourra accueillir un BHNS (6621.3.114 / 34-14). Outre le tramway et la réalisation d'une interface multimodale à son terminus avec un P+R de 400 places (6621.2.087 / 34-6), une nouvelle ligne de bus tangentielle va être aménagée pour relier Bernex à la gare Léman Express du Bachet en passant par le nouveau quartier des Cherpines (6621.3.113 / 34-13 – B5) mais également par la liaison optimisée Bernex Onex-Lancy Pont rouge (interface multimodale Léman express), via la route du Grand Lancy. La réalisation de la voie verte Bâtie – Bernex (6621.4.019 / 34-17 – A4 ; 34-22 – C5) ainsi qu'un réseau local renforcé de pistes cyclables vont offrir une vraie alternative au TIM. L'articulation des différents projets urbains et de transports va être organisée autour du périmètre de la Croisée de Bernex, à proximité de l'autoroute avec une requalification des espaces publics et l'aménagement d'une interface multimodale (34-15 – C5).

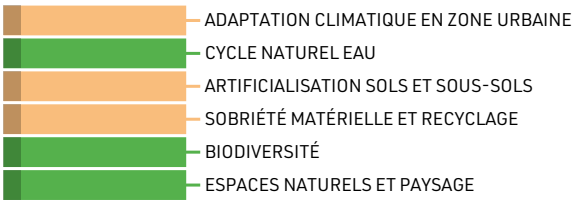
La mesure soutient la valorisation énergétique et l'utilisation d'énergies renouvelables pour réduire les émissions. Elle prévoit également la diminution du trafic dans les zones densément urbanisées ou sensibles au bruit, avec la mise en place de revêtements phonoabsorbants. L'objectif est d'améliorer la part modale des transports publics et des modes doux tout en favorisant des solutions écologiques et le développement de l'électrification. La gestion des eaux est optimisée avec une dépollution enterrée et centralisée, ainsi qu'une gestion des eaux à ciel ouvert. Les impacts sur les espaces sensibles sont évités, et des compensations sont mises en place, créant de nouveaux espaces naturels et paysagers, et valorisant les zones existantes. Des plantations d'espèces végétales indigènes ou adaptées au changement climatique seront réalisées pour protéger la biodiversité et maintenir l'intégrité des trames verte, bleue, noire et jaune. Le projet améliore l'accessibilité aux espaces naturels.

UD4-13	Bernex	Priorité : As5-Bs5

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES





LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Bernex - Lancy - Onex
A1 34-4 Requalification de l'espace-rue route de Chancy
A1 34-5 Construction d'un axe tram entre la Croisée de Confignon et Bernex-Vailly
A2 34-12 Traitement de l'espace public entre l'axe route de Chancy le long du prolongement du tram vers Vailly et le tissu bâti existant au sud
A2 34-8 Amélioration de l'accessibilité multimodale du quartier de Bernex-Nord : réalisation d'un boulevard urbain (barreau nord), site propre TC et qualification de l'espace-rue
A4 34-17 Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le Bois de la Bâtie – tronçon du parc agro-urbain au Bois de la Bâtie
B5 34-13 Aménagement d'un axe TP en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines-Bernex
A5 34-33 Aménagements pour la desserte TP et MD de la nouvelle zone industrielle des Rouettes
Ae5 EP4-24 Adaptation du Parc des Evaux au changement climatique
C5 34-14 Mise en site propre et développement de l'axe TP tronçon Cressy - Bernex avec requalification de l'espace-rue
C5 34-15 Réalisation de l'interface multimodale de la Croisée de Bernex
C5 34-22 Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le Bois de la Bâtie – tronçon Bernex Est et Nord

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice :

- Plan directeur Cantonal Genève 2030 – révision en cours

Planification urbaine :

- PDQ Bernex-est adopté en 2017
- MZ Bernex Est + MZ Vailly adoptées en 2017
- MZ de la Goutte de Saint Mathieu adoptée 2020

Planification localisée à l'étude :

- PLQ Vailly : adoption prévue en 2025,
- PLQ Vuillonnex et PLQ Grouet : adoptions visées à compter de 2027
- Projet de la goutte de Saint Mathieu : campus scolaire : en instruction

Planification localisée en force :

- PLQ Saint-Mathieu adopté en 2019
- PDZI Rouettes adopté en 2024

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
SAINT-MATHIEU	UD4-13a	PLQ	Logements	MES	06.2020	06.2024	Canton de Genève (OU)
PARC AGRO-URBAIN	UD4-13h	MZ	Équipements	MES	01.2021	12.2023	Canton de Genève (OU)

UD4-13	Bernex					Priorité : As5-Bs5	
Nom opération d'aménagement	**Numéro**	**Procédure type**	**Affectation principale**	**Etape en cours**	**Réalisation**	**Mise en service**	**Entité pilote**
ROUETTE, ABAROIS ET CROISEE DE BERNEX	UD4-13g	PDZI	Activités	REA	04.2024	12.2027	Canton de Genève (OU)
LA GOUTTE (ST-MATHIEU)	UD4-13k	MZ	Équipements	AVP	12.2025	12.2027	Canton de Genève (OU)
VAILLY SUD	UD4-13b	PLQ	Logements	AVP	12.2026	12.2028	Canton de Genève (OU)
VUILLONNEX	UD4-13l	PLQ	Logements	AVP	01.2030	12.2032	Canton de Genève (OU)
GROUET	UD4-13c	PLQ	Logements	AVP	01.2030	12.2032	Canton de Genève (OU)
BERNEX EN COMBES	UD4-13e	PLQ	Logements/ activités/ équipement	EP	01.2030	12.2032	Canton de Genève (OU)
STAND	UD4-13d	PLQ	Logements	EP	01.2032	12.2034	Canton de Genève (OU)
ABAROIS	UD4-13f	MZ	Logements	PROG	01.2032	12.2034	Canton de Genève (OU)
BERNEX-NORD	UD4-13i	Potentiel à bâtir	Logements	Non démarré	01.2040	12.2045	Canton de Genève (OU)

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

PDQ Bernex-est adopté en 2017
MZ Bernex Est + MZ Vailly adoptées en 2017
MZ de la Goutte de Saint Mathieu adoptée 2020
PLQ Saint-Mathieu adopté en 2019
PDZI Rouettes adopté en 2024

UD4-15

Bachet



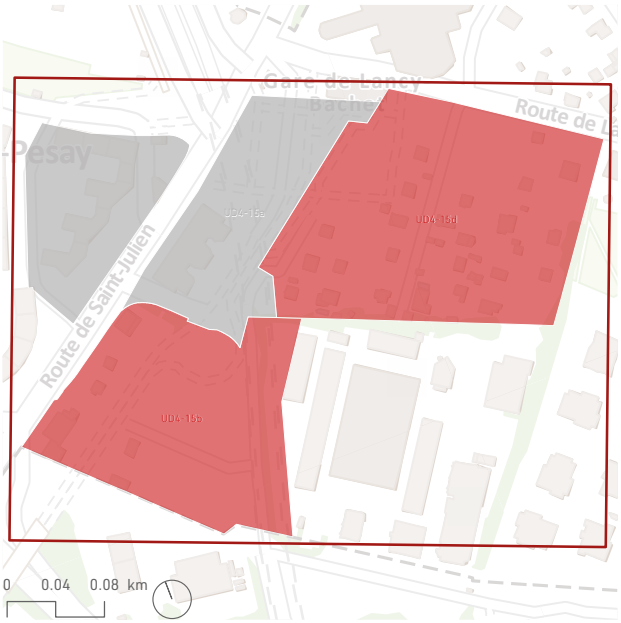
Priorité
As5

Historique
As3 / 6621.3.245
As4 / 6621.4.150

CATÉGORIE
Densification

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève (OU)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Lancy, privés

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Patinoire de Trèfle-Blanc : image de synthèse issue du concours, 2024

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Après la construction de La Chapelle et Les Sciers, le secteur du Bachet, situé sur la commune de Lancy connaît un développement soutenu, en lien avec la halte ferroviaire du Léman Express. Plusieurs planifications sont menées :

- Le périmètre de La Chapelle-Gui permettra la construction de 600 logements et d'assurer une continuité des espaces publics entre le quartier de la Chapelle-Les Sciers et la halte ferroviaire.
- Le périmètre du Trèfle d'Or et de la Cité de Pesay accueille d'ores et déjà des logements et activités.
- Le périmètre du Trèfle Blanc est identifié pour accueillir la nouvelle patinoire d'une capacité de 8 500 places et une patinoire secondaire de 330 places, ainsi que des équipements publics et commerciaux, un P+R de 1200 places en sous-sol et un bâtiment tertiaire de 24 000 m² de surface de plancher.
- Le périmètre d'équipements cantonaux du Sapay, destinés à être densifié pour atteindre 90 000 m² de surface de plancher, et passer à terme de 320 emplois actuels à près de 1500 emplois.

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 82'000 m² / 820 logements
- Activités : 52'700 m² / 2'500 emplois
- Équipements publics : 100'000 m² (en plus des deux patinoires)
- Espaces publics : 18 000 m²
- Surface de zone perméable artificialisée : non estimés
- Surface agricoles consommées : 0 m²

UD4-15	Bachet	Priorité : As5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

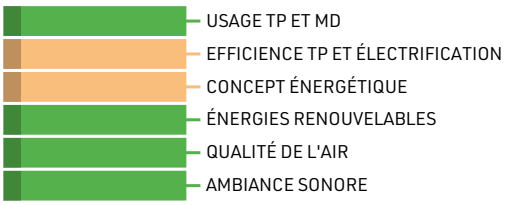
– **Environnement-paysage EP06, EP07** en améliorant la qualité paysagère et climatique de ce secteur très urbain.
– **Urbanisation U02, U06, U09** en priorisant l'accueil de nouveaux habitants dans un site bénéficiant d'une excellente desserte.
– **Mobilité M02, M03, M05, M06** en renforçant le report modal par diverses actions et en limitant l'accessibilité TIM.

Implanté sur la commune de Lancy, au croisement des lignes Léman Express, de trams (lignes 12 et 18 - fréquence 3-5 minutes) et de bus urbains et régionaux, réunis autour d'une interface multimodale majeure, le site de développement du Bachet se profile comme nouvelle entrée sud de Genève et du secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV). Le site est idéalement positionné pour renouveler et densifier son environnement urbain afin d'en faire une vraie centralité métropolitaine. Les espaces publics, de grande qualité et finement maillés connectent les différents quartiers adjacents avec l'interface multimodale du Bachet comme élément central (vers la Chapelle, vers Trèfle Blanc, vers l'avenue Eugène-Lance (promenade Nicolas Bouvier), vers le PAV, vers Carouge via le Collège de Staël. Une vélostation d'une capacité d'environ 260 places est déjà en service en lien avec la gare Léman express.

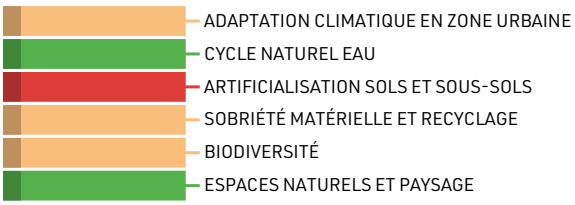
Son accessibilité TP exceptionnelle offre aux futurs habitants des secteurs de développement adjacents une alternative majeure à l'utilisation des transports individuels motorisés. Grâce à ses espaces publics généreux, aux nouvelles liaisons pour piétons et cyclistes ainsi qu'aux commerces, la gare Léman express du Bachet est aussi un lieu de rencontre pour habitants et voyageurs autour duquel un maillage d'espaces publics sécurisés et confortables irriguera les nouveaux quartiers et favorisera l'usage des modes doux. Ainsi, la mesure impose des restrictions pour les TIM et favorise le transfert modal par une offre renforcée de transports collectifs, y compris les P+R. Elle encourage également les modes doux comme la marche et le vélo. Des mesures sont prises pour réduire la charge de trafic dans les zones densément urbanisées ou sensibles au bruit, comme l'interdiction de circulation dans certaines zones et l'installation de revêtements phonoabsorbants ou macrorugueux. Un changement de comportements est encouragé, notamment via des modifications du style de conduite.

La gestion des eaux prévoit des solutions enterrées et centralisées, ainsi que des systèmes à ciel ouvert. Des études de gestion des terres et déblais seront menées. La mesure crée de nouveaux espaces publics et paysagers, tout en valorisant les espaces existants, et permet de maintenir ou créer des points de vue sur le grand paysage.

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique PAV
A1 10-3 Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA
A5 35-33 Amélioration de l'itinéraire MD et des aménagements paysagers le long de la route de St-Julien entre Lancy-Bachet et Grange-Collomb
C5 35-45 Aménagement d'un axe fort vélo entre Bachet et Perly
C5 35-46 Aménagement d'un axe fort vélo entre Jonction et Croix-de-Rozon

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice :

– Plan directeur Cantonal Genève 2030 – révision en cours
– Plan directeur communal de Lancy

Planification urbaine :

– MZ La Chapelle-Gui adoptée en 2010

Planification localisée :

– A l'étude : PLQ La Chapelle-Gui (Chapelle-Nord)
– En force : Cité de Pesay

UD4-15	Bachet	Priorité : As5

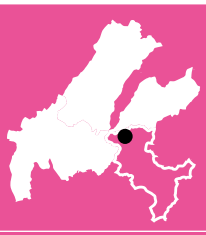
Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
CITE DE PESAY	UD4-15a	DD	Mixte	MES	01.2021	04.2024	Canton de Genève (OU)
CHAPELLE-GUI	UD4-15d	PLQ	Logements	AVP	01.2028	12.2032	Canton de Genève (OU)
TREFLE BLANC	UD4-15b	MZ	Activités	EP	01.2028	12.2033	Canton de Genève (OU)

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Planche concours de la patinoire de Trèfle Blanc, 2024
Rapport études test Chapelle-Gui (mars 2025)
PDCom Lancy (Plan directeur communal et plan directeur des chemins pour piétons de Lancy 2e génération | ge.ch) dont fiche sectorielle n°13 (secteur palettes-pontets-bachet)

UD5-02

Chêne-Bourg - Chêne-Bougeries



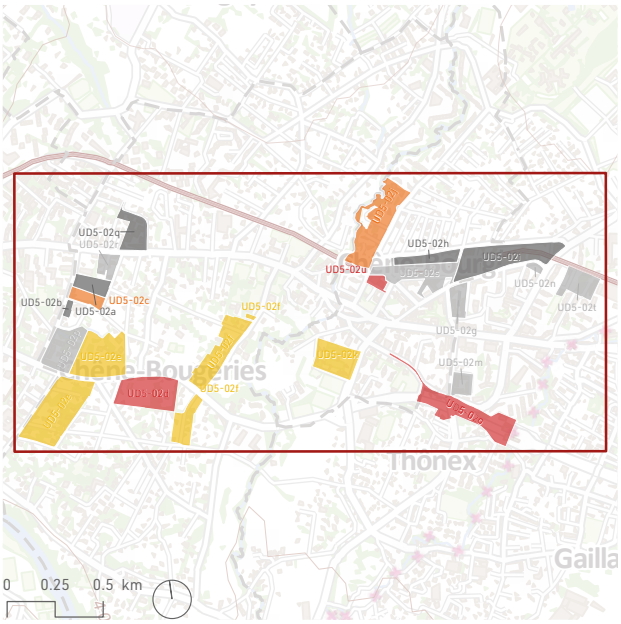
Priorité
As5-Bs5

Historique
As3 / 6621.3.212
As4 / 6621.4.151

CATÉGORIE
Densification
Mutation

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève (OU)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Chêne-Bourg, Chêne-Bougeries, privés

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Plan-guide, Office de l'Urbanisme, 2014

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Grand projet de renouvellement urbain et de densification qui intègre :

- La mutation urbaine autour de l'interface multimodale de Chêne-Bourg (Léman Express) ;
- Les projets de densification situés Route de Malagnou, Route de Chêne et Rue de Chêne-Bougeries ;
- La densification progressive et différenciée des autres secteurs.

La mesure prévoit un programme mixte ayant une capacité potentielle élevée en logements, dont une part de logements d'utilité publique, subventionnés ou coopératifs, et en surfaces d'activités. Les planifications adoptées d'ici 2030 représentent 165'000 m² logements /100'000 m² activités.

A court terme, il s'agit d'assurer le développement cohérent des secteurs les mieux desservis en TP : gare de Chêne-Bourg, chemin de la Mousse au nord de la gare et village de Chêne-Bougeries. A plus long terme, il s'agit de préciser le potentiel de mutation des secteurs de la zone sud du plateau de Bel-Air, du plateau de l'Ermitage, des Grangettes, de Bessonnette et de Sous-Moulin, en prenant en compte la situation foncière, patrimoniale et environnementale, ainsi que d'autres secteurs de développement (densification progressive et différenciée de la zone 5).

Aujourd'hui une partie des projets de construction situés au droit et au sud de la halte du Léman Express sont en chantier. La place de la gare et le quai des mobilités (6621.001 / 10-3d – A1), constituent le principal lieu d'échange entre tous les modes de transports. Les jardins de la tour et les lieux de rencontre autour de la voie verte d'agglomération (10-1b - U) offrent des espaces de vie conviviaux pour les habitants et les usagers. Une noue permet de récolter les eaux pluviales.

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 165'000 m²
- Activités : 100'000 m²
- Équipements publics : non estimés

UD5-02	Chêne-Bourg - Chêne-Bougeries	Priorité : As5-Bs5

– Espaces publics : non estimés
– Surface de zone perméable artificialisée : non estimés
– Surface agricoles consommées : 0 m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

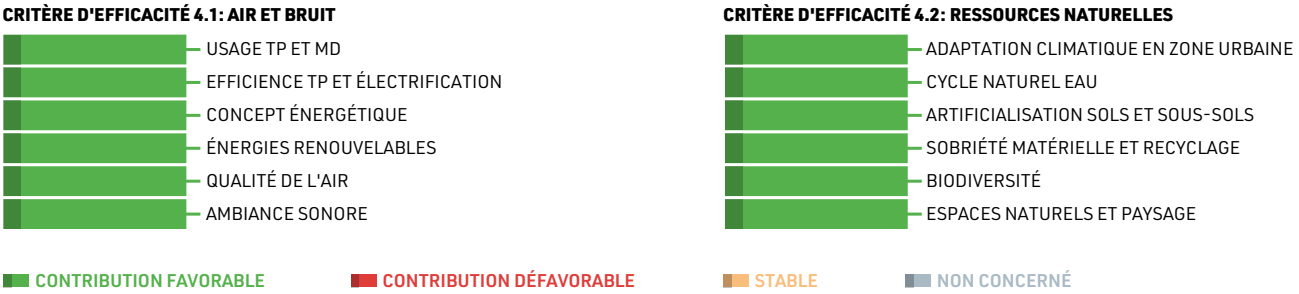
– **Environnement-paysage EP06, EP07** en améliorant la qualité environnementale et climatique du secteur.
– **Urbanisation U02, U03, U06, U08, U09** en renforçant les capacités d'accueil et les espaces publics dans la ville.
– **Mobilité M03, M04, M05, M07** en renforçant la coordination urbanisation-transports dans un secteur bénéficiant d'une excellente desserte TP et MD autour de l'interface multimodale de Chêne-Bourg.

La mesure développe l'offre en logements à proximité immédiate de réseaux de transport publics performants (Léman express et trams), préserve les espaces de nature par la densification et la mutation urbaine qu'elle propose tout en respectant ou recréant le maillage vert et construit des espaces publics de qualité, développe la ville des courtes distances. Les effets attendus sont les suivants :

– Confortement de la centralité des Trois-Chêne ;
– Mixité, diversité morphologique ;
– Réalisations de quartiers avec une densité urbaine importante, dotés d'espaces publics de qualité ;
– Développement du réseau de mobilité douce ;
– Coordination des opérations dans le cadre d'un projet d'ensemble garantissant la qualité urbaine.

Le secteur bénéficie déjà d'une excellente desserte en TP avec la mise en service de la gare Léman express de Chêne Bourg, l'axe tram de Genève à Annemasse (fréquence 3/ minutes) et de nombreuses lignes TP urbaines en rabattement sur ces axes forts et sur l'interface multimodale de la gare (6621.001 / 10-3d). Le réseau MD s'articule autour de la voie verte d'agglomération et du maillage MD en cours de réalisation (6621.2.050 / 36-1-13 Maillage MD et aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne) : l'accessibilité et la sécurité de la connexion à la voie verte d'agglomération se consolident progressivement. La requalification des axes structurants a démarré sur la route de Chêne entre Vallon et Grand Canal (6621.2.117/36-1-17) et doit se poursuivre sur l'axe route de Genève, notamment pour améliorer et sécuriser les liaisons transversales MD et piétons entre les axes TP radiaux (plateau de Bel-Air et traversée de la rue de Genève). Le réseau des espaces publics est à développer dans la continuité de l'interface multimodale du Léman Express, de la voie verte, des quartiers existants, afin d'offrir un cadre paysager de qualité aux nouveaux habitants. Un nouveau plan de circulation sera mis en place afin d'éviter le transit du trafic individuel motorisé au bénéfice d'un report modal et d'espaces publics apaisés et sécurisés.

Les projets de requalification prennent en compte les enjeux environnementaux, mais étant composés de plusieurs initiatives distinctes dans des contextes urbains variés (renouvellement, mutation, etc.), il n'est pas possible de réaliser une analyse globale à ce stade.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Rue de Genève
A1 10-3 Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (Eaux-Vives)
A2 36-1-13 Maillage MD et aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne (rue Jean Pelletier, av. de Thônex nord, av. Tronchet, rue Jacquier et av. de Thônex sud)
Ae3 36-1-23 Amélioration multimodale de l'axe route de Malagnou : sections Bd Helvétique-ch. Rieu et ch. Rieu-route de Sous Moulin
A5 36-1-33 Requalification de la route de Chêne entre le chemin de Grange-Canal et le chemin de la Montagne
A5 36-1-36 Aménagement d'un axe fort vélo transfrontalier entre Genève et Reignier passant par la douane de Thônex-Vallard
A5 Paquet MD 36-1-34 Création d'une vélostation de 147 places à la douane de Moillesulaz à Thônex
B5 36-1-27 Requalification de la rue de Genève entre le chemin de la Fontaine et la douane de Moillesullaz

UD5-02	Chêne-Bourg - Chêne-Bougeries	Priorité : As5-Bs5

C5 36-1-35 Élargissement de la passerelle MD du chemin du Bois-des-Arts au-dessus de la Route Blanche dans le secteur Floraire
C5 EP5-14 Aménagement de mesures d'atténuation d'îlots de chaleur sur le secteur de la Voie verte Rive gauche (Eaux-Vives - Foron)

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice :

- Plan directeur Cantonal Genève 2030 – révision en cours

Planification urbaine :

- Plan-guide Chêne-Bourg – Chêne-Bougerie : 2015

Planification localisée à l'étude :

- Chemin de la Mousse : MZ adoptée en février 2012 ; PLQ adopté en 2022
- PLQ 30233 Edouard-Baud/Place de la Gare (en procédure, stade PO)
- PLQ 30245 Grison-Perréard (AVP)

Planification localisée en force :

- Gare de Chêne-Bourg : MZ adoptée en 2012, PLQ adopté en 2013, plusieurs projets de renouvellement urbain
- Grange Canal : plusieurs PLQ adoptés ou en cours

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
RUE FRANÇOIS-JACQUIER, CHEMIN DU CHABLAIS	UD5-02g	PLQ	Logements	MES	02.2019	04.2025	Canton de Genève (OU)
CHEMIN CLAIR-VAL	UD5-02m	PLQ	Logements	MES	05.2019	06.2023	Canton de Genève (OU)
ROUTE DE JUSSY	UD5-02n	PLQ	Activités	MES	11.2020	12.2024	Canton de Genève (OU)
CHALLENDIN / GRANGE-CANAL	UD5-02q	PLQ	Logements	REA	09.2020	12.2025	Canton de Genève (OU)
ZDAM MOUSSE	UD5-02i	Potentiel à bâtir	Activités	REA	01.2020	12.2034	Canton de Genève (OU)
CHEMIN DE LA CHEVILLARDE, CHEMIN JULES-COUGNARD.	UD5-02a	PLQ	Logements	REA	01.2021	12.2028	Canton de Genève (OU)
AV. PIERRE-ODIER ET CH. DE LA CHEVILLARDE	UD5-02b	PLQ	Logements	REA	02.2024	12.2027	Canton de Genève (OU)

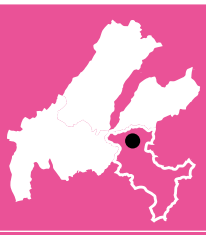
UD5-02	Chêne-Bourg - Chêne-Bougeries	Priorité : As5-Bs5

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
Chemin de la Mousse	UD5-02h	PLQ	Logements	PRO	01.2025	12.2030	Canton de Genève (OU)
AV. ADRIEN-JEANDIN, RTE BLANCHE	UD5-02o	MZ	Activités	PRO	01.2030	12.2035	Canton de Genève (OU)
Ilot Audéoud - Bel-Air - Grison	UD5-02u	PLQ	Logements	AVP	01.2030	12.2040	Canton de Genève (OU)
CHEMIN DE LA PAUMIERE	UD5-02d	MZ	Logements	AVP	12.2030	12.2035	Canton de Genève (OU)
SEYMAZ-SUD 2	UD5-02j	MZ	Logements	EP	01.2035	12.2040	Canton de Genève (OU)
CHEVILLARDE 2	UD5-02c	Potentiel à bâtir	Logements	Non démarré	01.2035	12.2040	Canton de Genève (OU)
CLOS-DU-VELOURS	UD5-02e	Potentiel à bâtir	Logements	Non démarré	01.2042	12.2043	Canton de Genève (OU)
VALLON MONTAGNE	UD5-02f	Potentiel à bâtir	Logements	Non démarré	01.2042	12.2043	Canton de Genève (OU)
SOUS-MOULIN	UD5-02k	Potentiel à bâtir	Logements	Non démarré	01.2042	12.2043	Canton de Genève (OU)

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Résultats de l'étude Grand projet Chêne-Bourg / Chêne-Bougeries, 2015
Plan directeur communal de Thônex, approuvé par le Conseil d'État le 25.05.2020
Plan directeur communal de Chêne-Bougeries, approuvé par le Conseil d'État le 17.04.24
Plan directeur communal de Chêne-Bourg approuvé par le Conseil d'État le 16.03.2011, et addendum au PDCom – stratégie d'évolution de la zone 5, approuvé par le Conseil d'État le 17.04.24

UD5-03 Etoile Annemasse-Genève



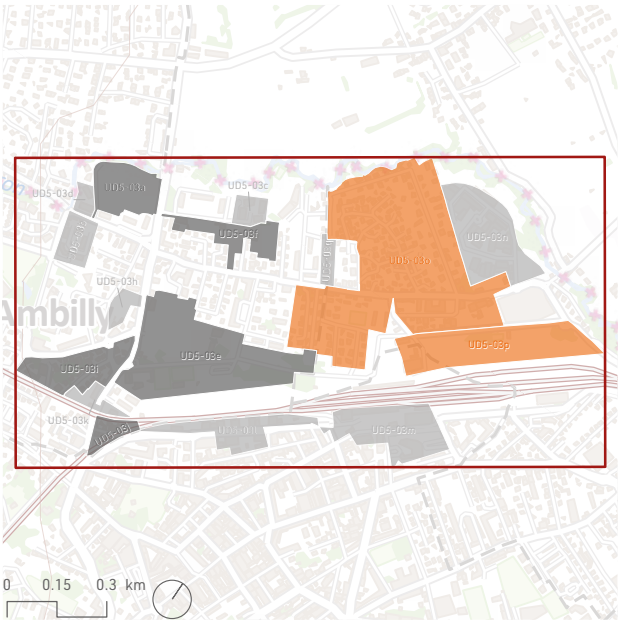
Priorité
As5-Bs5

Historique
As3 / 6621.3.213
As4 / 6621.4.152

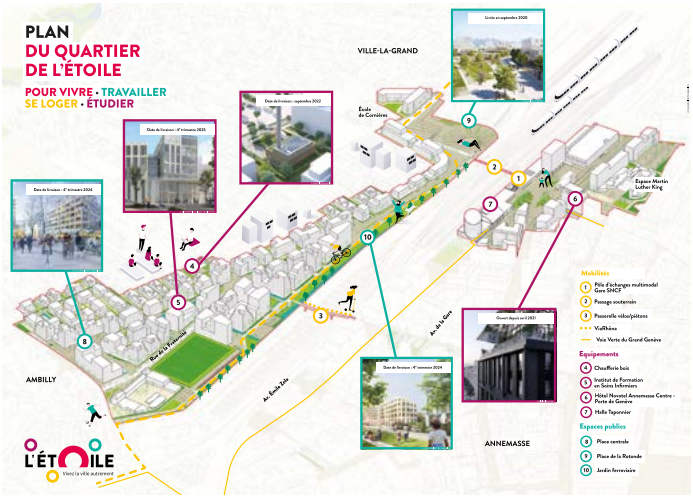
CATÉGORIE
Densification
Mutation

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Annemasse Agglomération
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Ville-la-Grand, Ambilly, Urban Era

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Plan du quartier de l'Etoile, Annemasse Agglo

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La ZAC (procédure de droit français) Etoile-Genève est un projet de mutation urbaine à proximité immédiate de la gare d'Annemasse et de sa nouvelle interface multimodale.

Sur ce périmètre déjà artificialisé, il s'agit de de créer un quartier de centre-ville actif très dense (jusqu'à R+11 ponctuellement) au cœur de ville. Il propose une affectation mixte, une capacité importante en logements (1500 - un tiers de logements sociaux, un tiers de logements intermédiaires, un tiers de logements libres) des activités, des commerces, de l'hôtellerie, des équipements (campus et institut de soins infirmiers) et services de quartier et d'agglomération.

Programmation : 165'000 m² de surface de plancher

Le périmètre élargi prend en considération les potentiels mutables à proximité, sur les communes voisines.

Prochaines étapes de développement :

Entre 2024 et 2028 :

- Livraison des résidences «Constellation», «Cassiopée», «Andromède», «Archipel» et «DiverCity» à Ambilly.
- Livraison du Campus de l'Etoile (IFPS – Grand Forma)
- Démarrage des travaux de la résidence du Coliving et Coworking à Ville-la-Grand.
- Ouverture du Jardin Ferroviaire et la Place Rosa Parks
- Mise en service de la passerelle mode doux.
- Démarrage des travaux de l'îlot jeunesse à Ambilly

UD5-03	Etoile Annemasse-Genève	Priorité : As5-Bs5

Après 2028 : A minima (Déjà engagé)

- Bâtiment Entrée Sud de la ZAC, face au Pôle d'échange multimodal (58 logements)
- Mutations urbaines du tissu de villas (PLU Ville-la-Grand et Ambilly)
- Mise en réseau des espaces publics des MD et des TP (liens internes au quartier, connexion à la voie verte d'agglomération et au réseau TPG, accessibilité à la gare Léman Express d'Annemasse).

2031 : Achèvement des travaux d'aménagement de l'écoquartier.

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 97'800 m² / 59% (1600 logements, plus de 3000 nouveaux habitants)
- Activités : 40'400 m²
- Équipements publics : 22'900m² / 14% (dont 15'700m² pour le pôle de formation supérieur -1000 étudiants)
- Espaces publics : 30'000m²
- Surface de zone perméable artificialisée : 0 m²
- Surface agricoles consommées : 0 m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06, EP07** en améliorant la qualité environnementale et climatique du secteur.
- **Urbanisation U02, U03, U06, U07, U08, U09** en renforçant les capacités d'accueil et les espaces publics en cœur de ville.
- **Mobilité M03, M04, M05, M07, M09** en renforçant la coordination urbanisation-transports dans un secteur bénéficiant d'une excellente desserte TP et MD autour de l'interface multimodale d'Annemasse.

La densification coordonnée des communes Annemasse, d'Ambilly et de Ville-la-Grand, à proximité de la gare Léman Express d'Annemasse, renforce la multipolarité du Grand Genève et assure la mutation de la ville sur elle-même. Cette polarité a vocation d'espace dense et mixte, doté d'une grande attractivité pour les fonctions économiques, les services et les équipements.

Une attention particulière est portée sur le lien entre densité du quartier et ses environs, les enjeux du quartier gare, l'implantation des arrêts BHNS et la prise en compte du développement du réseau urbain de bus TAC. Le schéma et la composition viaire prennent en compte les projets d'infrastructures de transports afin de faciliter les déplacements doux dans le quartier et en lien avec les quartiers voisins : franchissement de la voie ferrée par l'aménagement d'une passerelle modes actifs (6621.3.123 / 36-1-20 – paquet MD A3 - 2025- 2026), recomposition du parvis de la gare d'Annemasse (6621.001/10-3/– A1 - 2019). Le tronçon français de la voie verte du Grand Genève (6621.2.002 /10-11– A2) entre Bonne et Genève, passe au sud de la ZAC, le long de l'Avenue Emile Zola.

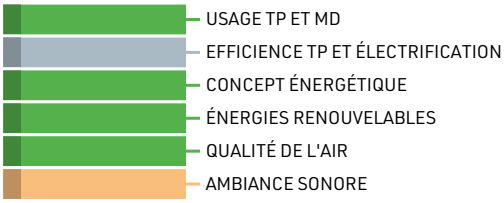
La ZAC Etoile Annemasse Genève repose sur la mise en place d'un quartier des courtes distances qui restreint l'utilisation et la place des voitures particulières en accompagnement du déploiement d'une offre de transports d'envergure, toutes situées à moins de 15 minutes à pied conformément aux principes de la ville du quart d'heure : Léman express, phases 1 et 2 du tramway d'Annemasse mises en œuvre, en cours de réalisation (6621.022 / 36-1-6 – A1 ; 6621.4.021 / 36-1-11/– A4 - livraison 2025) et à venir à proximité de la gare d'Annemasse (Phase 3 - 36-1-22 – C5), mise en site propre de la ligne 6 de la TAC (36-2-22 – A5). A quelques minutes de vélo, se trouvent également les mesures incluses dans le paquet de mesures MD à Ambilly (Requalification des voiries et des espaces publics) et le tronçon (36-2-24 du PA5) de l'axe MD transfrontalier Arve et Salève – Genève via Annemasse Agglomération.

En tant que projet d'écoquartier labellisé, la ZAC Etoile Annemasse-Genève déploie ses effets sur l'ensemble des cibles de manière globale et transversale : lutte contre l'artificialisation des sols et densité, proximité aux transports collectifs structurants, développement des modes doux et actifs, qualité de vie et urbaine de l'aménagement, lutte contre les ilots de chaleur et adaptation climatique, biodiversité et nature en ville, sécurité du trafic, participation des habitants, sobriété énergétique, énergies renouvelables. Le projet apporte une contribution majeure au renforcement de la ville d'Annemasse et à l'accueil de la croissance, avec une desserte TP et MD particulièrement performante. La mesure contribue à réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores en favorisant les transports publics, la marche, le vélo et le rail. Elle prévoit des zones piétonnes et des mesures contraignantes pour les transports individuels motorisés (réduction de la vitesse, zones de restriction du trafic).

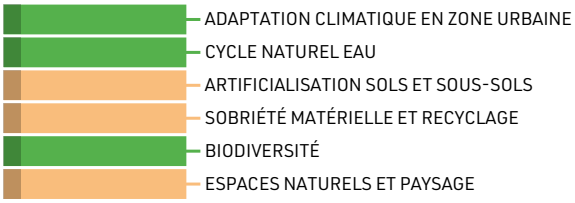
En matière de ressources naturelles, elle optimise la gestion des terres, minimise l'imperméabilisation (surface imperméable entre 39 et 30% et zone de pleine terre entre 30 et 39%) et crée des espaces verts avec des plantations indigènes. 50% de la ZAC est constituée d'espaces publics généreusement végétalisés. Les larges espaces publics entre les plus grands bâtiments permettent de préserver des vues lointaines et de faire entrer la lumière; ils sont organisés autour de trames structurantes pour la conservation des milieux naturels. Des actions sont également menées sur les bâtiments en matière d'énergie renouvelable et de rénovation. La végétation est massivement présente en cœur d'ilot et en toiture des bâtiments.

UD5-03	Etoile Annemasse-Genève	Priorité : As5-Bs5

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Agglomération d'Annemasse
A1 36-1-4 Aménagement de l'axe BHNS perpendiculaire au tram dans l'agglomération annemassienne
A1 36-1-6 Extension de l'axe tram entre Moillesulaz et le centre d'Annemasse
A1 10-3 Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (Annemasse)
A1 10-6 Voie verte d'agglomération : aménagement sur la tranchée couverte de la ligne ferroviaire CEVA (tronçon français)
A2 10-11 Voie verte d'agglomération : aménagements MD entre Genève et Annemasse (phase 2 – tronçon France)
Ae2 36-1-16 Aménagement de l'espace public de la ZAC Etoile-Annemasse-Genève : secteur ancien hôpital d'Ambilly
A3 Paquet MD 36-1-20 Construction d'une passerelle MD au-dessus des voies de chemins de fer entre Annemasse et Ambilly
A4 36-1-11 Prolongement du tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier, y compris requalification des espaces publics
A4 36-1-21 Aménagement d'un BHNS en rabattement du Léman Express : gare d'Annemasse – Cranves-Sales - Bonne-Hôpital CHAL
A5 36-2-22 Mise en site propre de la ligne 6 de la TAC et prolongement transfrontalier au P+R Sous-Moulin à Thônex
C5 36-1-22 Nouvelle ligne de transports publics (TP) urbains structurante (de type Bus à Haut Niveau de Service ou Tramway) d'Annemasse Agglo

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT Région d'Annemasse approuvé en 2021 ; SCOT du Genevois français en cours

Planification urbaine :

- PLU d'Ambilly (modification en 2019, révision générale arrêtée en 2025),
- Révision du PLU de Ville la Grand approuvée en 2022,
- Arrêt du projet de PLU révisé d'Annemasse 2025

Planification localisée en force : ZAC Etoile Annemasse - Genève : dossier de création fin 2014, équipe de maîtrise d'œuvre recrutée, aménageur sélectionné en 2016 (Urban Era)

Réalisations :

- 2019 - 2020 : Démarrage des 1ères constructions et accès nord du parvis de la gare, mise en service du Léman Express
- 2021 : Ouverture de l'hôtel, construction de la chaufferie biomasse, travaux préparatoires sur le site de l'ancien hôpital.
- 2022 : Travaux de démolition de l'ancienne marbrerie, démarrage des travaux des premières résidences de logement sur la partie nord.
- 2023 : Démarrage des travaux de l'Institut de formation en soins infirmiers et de deux résidences à Ambilly.
- 2024 : Démarrage des travaux du jardin ferroviaire, livraison des résidences Le Mimésis et Artéo (Ambilly), livraison d'un des bâtiments de la résidence Le Hub (Annemasse).

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
ECOLES - JURA	UD5-03h	PLU	Logements	MES	11.2019	12.2024	Annemasse-Les Voirons-Agglomération

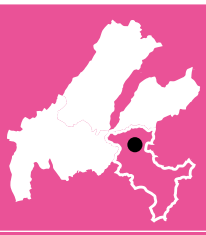
UD5-03	Etoile Annemasse-Genève	Priorité : As5-Bs5

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
RUE JURA	UD5-03k	OAP	Logements	MES	01.2019	12.2022	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
ETOILE ANNEMASSE GENEVE (GARE)	UD5-03m	ZAC	Logements	MES	01.2019	12.2024	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
LA MARTINIERE	UD5-03a	OAP	Logements	REA	01.2019	12.2026	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
CORCEILLONS	UD5-03f	OAP	Équipements	EP	01.2019	12.2028	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
ETOILE ANNEMASSE GENEVE (OUEST)	UD5-03e	ZAC	Logements	REA	01.2019	12.2030	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
JARDINS - ALPES	UD5-03i	PLU	Logements	EP	2023	12.2030	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
NEGOCIANTS 2	UD5-03j	PLU	Logements	EP	01.2023	12.2030	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
TERRAINS SNCF	UD5-03p	OAP	Logements	AVP	01.2027	12.2040	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
CORNIERES	UD5-03o	PLU	Logements	EP	01.2027	12.2040	Annemasse-Les Voirons-Agglomération

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

SCoT d'Annemasse Agglo – approbation de la révision en 2021
PLU d'Ambilly – approuvé en 2014, arrêt du projet modifié mars 2025
PLU de Ville la Grand - approuvé en 2022
PLU d'Annemasse – approuvé en 2017, arrêt du projet révisé janvier 2025.

UD5-05 Annemasse-Dusonchet-Perier



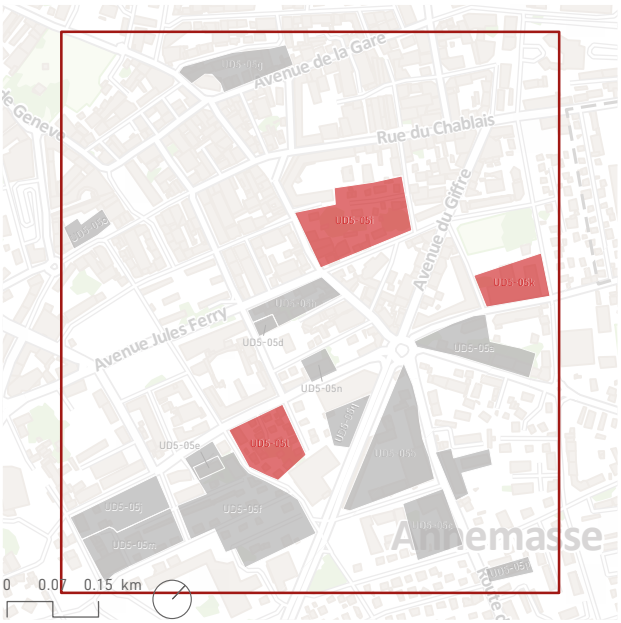
Priorité
As5

Historique
As3 / 6621.3.236
As4 / 6621.4.169

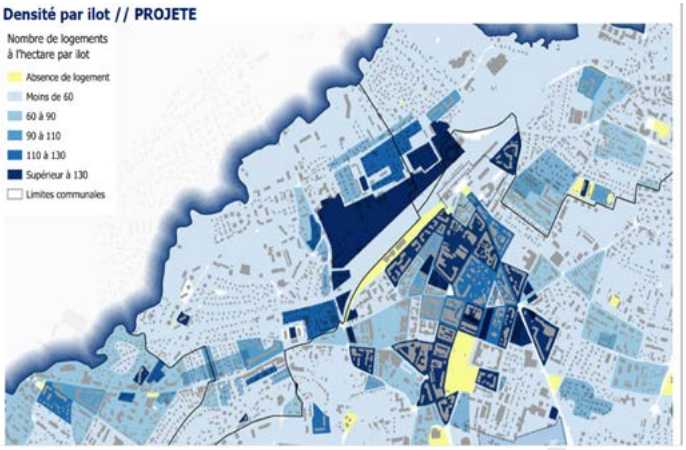
CATÉGORIE
Densification

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Annemasse Agglomération
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Annemasse

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Densité urbaine projetée autour de l'axe tram, Annemasse Agglo, 2021.

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

En lien avec les infrastructures majeures de mobilité existantes au centre d'Annemasse, le secteur Dusonchet - Perrier, et plus largement le centre-ville d'Annemasse (environ 27 000 habitants) fait l'objet d'une densification et d'un renouvellement urbain important. Le secteur sera en effet intégralement desservi par trois nouvelles stations de la phase II du tramway d'Annemasse (Place Deffaugt, Henri Barbusse, Perrier-Aubrac) sur une distance de 1,2 km à compter de fin 2025.

Depuis le PA4, l'avenue du Giffre, de Romagny et la route des Vallées font l'objet de mutations urbaines importantes : + 800 logements prévus, nombreux équipements publics, scolaires, sportifs, culturels au rayonnement communal et inter-communal (Conservatoire, gymnase, plaine des sports, maison de santé, pôle de l'entreprenariat).

Le secteur nord du quartier «Perrier-Livron-Château Rouge» fait l'objet d'un Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (convention 2019-2024 : 90 000 000 € de projets, + de 540 logements rénovés, des espaces publics repensés).

De 2021 à 2035 : Priorisation de la densification dans les secteurs clés à proximité du tramway. Un potentiel théorique de densification de 2 660 logements a été identifié, dont 1 950 logements à 2032. La densité prévue dans les secteurs à proximité immédiate du tramway est de 150 logements/ha.

- Habitants 2021 à – 500 mètres d'un arrêt du tramway prolongé : 25 800 (7600 habitants / km²)
- Habitants 2026 à – 500 mètres d'un arrêt du tramway prolongé : 27 100 (7900 habitants / km²) – 960 emplois / km²
- Habitants 2035 à – 500 mètres d'un arrêt du tramway prolongé : 29 000 (8560 habitants / km²) – 1100 emplois / km²

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 211'450 m²
- Activités : 1'500 m²
- Équipements publics : 2'500 m²

UD5-05	Annemasse-Dusonchet-Perier	Priorité : As5

– Espaces publics : non estimés
– Surface de zone perméable artificialisée : 0 m²
– Surface agricoles consommées : 0 m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

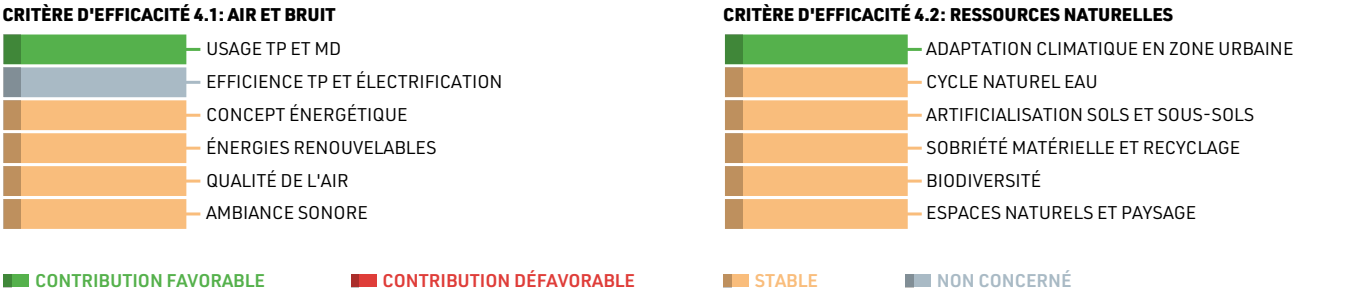
Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP06, EP07** en veillant la prise en compte du contexte naturel et paysager du secteur.
– **Urbanisation U02, U03, U08, U09** en densifiant le tissu bâti existant à proximité de la gare.
– **Mobilité M03, M04, M05** en renforçant la coordination urbanisation-transports dans un secteur bénéficiant d'une desserte ferroviaire.

En réinvestissant des tissus bâtis existants, la mesure UD5-05 Dusonchet – Perrier autour de l'axe du tramway Annemasse – Genève s'inscrit dans les stratégies de confortement de l'armature territoriale, de lutte contre l'artificialisation des sols et de densification ; d'articulation urbanisation-transport, de qualité de vie urbaine à travers des prescriptions pour renforcer la végétalisation des opérations. Elle développe l'urbanisation vers l'intérieur en favorisant le report modal en articulation avec les transports publics structurants (phases 1 et 2 du tramway d'Annemasse mises en oeuvre ou en cours de réalisation 2025 et C5), la mise en site propre de la ligne 6 de la TAC (36-2-22 – A5) – Arrêts Saint-Joseph, Libération, Place des Marchés, Clos-Fleury - et la mesure MD 36-2-21 – A5 d'axe cyclable entre la ViaRhona (secteur Brouaz) et la voie verte (rond-point du Livron) le long de la Géline.

Cette coordination a fait l'objet d'une étude prospective de la densification à 2030, traduite dans les orientations du SCoT adopté en 2021 et dans le PLU d'Annemasse arrêté en 2025 (Cf carte ci-dessus). Cette mesure vise à améliorer les transports publics et la mobilité douce (marche et vélo), avec des zones piétonnes et des restrictions de circulation pour les véhicules polluants. La structuration urbaine, avec un accent sur les commerces et bureaux en centre-ville, réduit les déplacements motorisés.

Pour les ressources naturelles, elle intègre des coefficients de perméabilité (zone de pleine terre entre 5 et 29% et surface imperméable identique à l'état initial) et crée des espaces verts accessibles, tout en favorisant les plantations indigènes et en maintenant ou restaurant des vues paysagères. A ce titre elle améliore la qualité de vie en ville dans un secteur déjà très dense.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Agglomération d'Annemasse
A1 36-1-4 Aménagement de l'axe BHNS perpendiculaire au tram dans l'agglomération annemassienne
Av1 36-2-4 Aménagement d'une voie verte entre la gare d'Annemasse, le centre d'Annemasse et le quartier du Perrier
Av3 36-1-10 Aménagement d'un axe BHNS gare d'Annemasse - Cranves-Sales - Bonne (phase 1)
A4 36-1-11 Prolongement du tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier, y compris requalification des espaces publics
A4 36-1-21 Aménagement d'un BHNS en rabattement du Léman Express : gare d'Annemasse – Cranves-Sales - Bonne-Hôpital CHAL
A5 36-2-22 Mise en site propre de la ligne 6 de la TAC et prolongement transfrontalier au P+R Sous-Moulin à Thônex
A5 Paquet MD 36-2-21 Connexion cyclable entre la ViaRhôna (secteur Brouaz) et la voie verte d'agglomération (rond-point du Livron) le long de la Géline
C5 36-1-22 Nouvelle ligne de transports publics (TP) urbains structurante (de type Bus à Haut Niveau de Service ou Tramway) d'Annemasse Agglo

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT Région d'Annemasse approuvé en 2021 ; SCOT du Genevois français en cours

Planification urbaine : Arrêt du PLU révisé d'Annemasse – Janvier 2025

Planification localisée en force : voir tableau ci-après

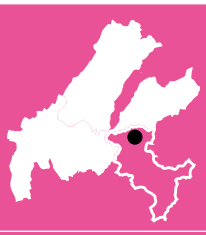
UD5-05	Annemasse-Dusonchet-Perier	Priorité : As5

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
BNP PARIBAS / SAGEC PASTEUR	UD5-05d	PLU	Logements	MES	01.2016	12.2019	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
BEULET - PERILLAT	UD5-05f	PLU	Logements	MES		12.2019	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
CURSAT	UD5-05g	PLU	Logements	MES		12.2020	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
FAUCIGNY- VILLA FERRY	UD5-05h	PLU	Logements	MES	01.2016	12.2021	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
ROUTE DES VALLEES 2	UD5-05p	OAP	Logements	MES	12.2017	12.2019	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
PERILLAT - MEGEVAND VILLA RIVA	UD5-05m	PLU	Logements	MES	01.2019	12.2020	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
SOCIETE LYONNAISE CONSTRUCTION	UD5-05o	PLU	Logements	MES	11.2019	12.2023	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
MALBRANDE CHIMERE + GLYCINE	UD5-05j	PLU	Logements	MES	01.2020	12.2024	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
BARBUSSE	UD5-05q	PLU	Logements	MES	01.2021	09.2024	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
PASTEUR - BEULET	UD5-05l	PLU	Logements	EP	01.2028	12.2030	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
FAUCIGNY-MAGNIN	UD5-05i	PLU	Logements	EP	01.2028	12.2031	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
MONTHOUX CTM	UD5-05k	PLU	Logements	EP	01.2028	12.2040	Annemasse-Les Voirons-Agglomération

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

PLU d'Annemasse – approuvé en 2017, arrêt du projet révisé janvier 2025.

UD5-09 Communaux d'Ambilly



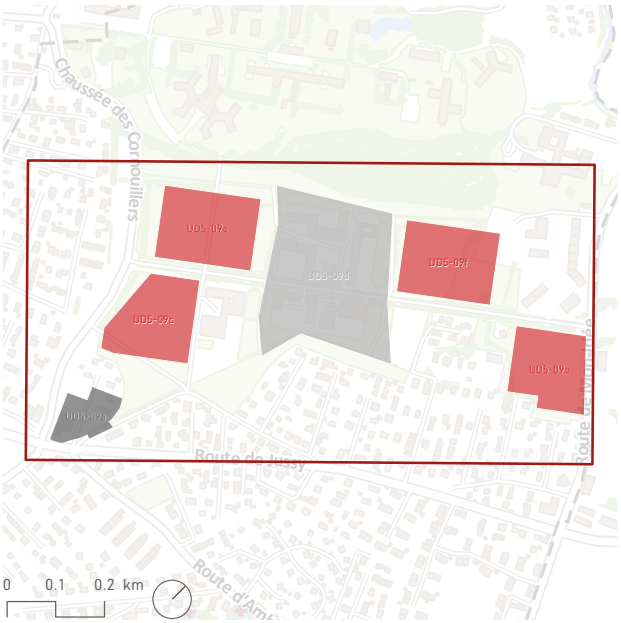
Priorité
As5-Bs5

Historique
As3 / 6621.3.216
As4 / 6621.4.154

CATÉGORIE
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève (OU)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Thônex, privés

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Vue d'ensemble de la 1ère étape du quartier, Batima-C2I @Romain Curra, 2023

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Extension urbaine de forte densité (IUS moyen : 2 par pièce urbaine) sur un espace anciennement en zone villas. Près de 2600 logements dont une part importante à but social, des équipements et services de proximité seront construits. La réalisation du projet est prévue par étapes :

- 2021 - étape 1 : 670 logements - 12'000 m² d'activités commerciales et administratives et un groupe scolaire de 16 classes, des espaces publics végétalisés livrés dès la première étape sur tout le périmètre du quartier, composés de 450 arbres et 2000 arbustes, un mail central de 1000 mètres planté de 200 arbres de hautes tiges;
- 2030 - étape 2 : 1000 logements - 10'000 m² d'activités;
- 2034 - étape 3 : 1000 logements - 10'000 m² d'activités.

La mesure propose une alternance entre pièces urbaines et espaces verts diversifiés connectés au mail central, espace public structurant qui assure la desserte et du quartier.

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 267'000 m² / 2'600 logements
- Activités : 32'000 m² / 1'800 emplois
- Équipements publics : 7'000 m²
- Espaces publics : 100'000 m²
- Surface de zone perméable artificialisée : 75'000 m²
- Surface agricoles consommées : 0 m²

UD5-09	Communaux d'Ambilly	Priorité : As5-Bs5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

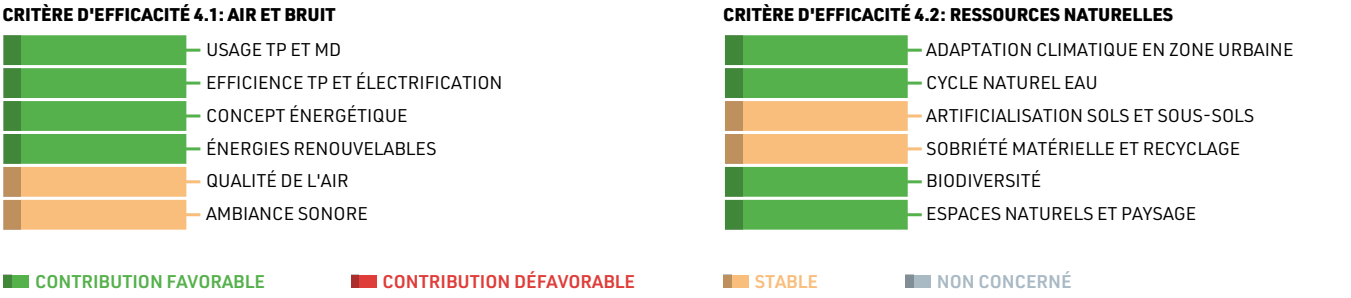
- **Environnement-paysage EP07** en soignant la qualité environnementale, climatique et paysagère du secteur.
- **Urbanisation U02, U03, U05, U09** en renforçant les capacités d'accueil et les espaces publics dans la ville.
- **Mobilité M03, M04, M09** en intégrant des espaces publics de qualité, favorisant la mobilité douce et reliés aux principaux centres urbains adjacents.

Cette mesure en extension urbaine, issue du précédent plan directeur cantonal genevois 2015, permet l'accueil d'un nombre important de nouveaux habitants au sein de l'aire urbaine centrale, réduisant ainsi les déplacements pendulaires et assurant un meilleur équilibre emplois –logements transfrontalier. La mesure répond aux besoins en logements des habitants du canton et développe la ville des courtes distances avec la création d'un quartier multifonctionnel.

Le projet s'appuie sur un concept de mobilité favorisant l'usage des transports publics et de la mobilité douce en lien avec les quartiers voisins et les gares Léman Express d'Annemasse et de Chêne-Bourg. S'agissant d'un nouveau quartier, des dessertes nouvelles sont créées pour assurer son accessibilité multimodale. Les mesures correspondantes font partie de précédents générations de PA. Des pistes cyclables sécurisées et un réseau de cheminements doux sont intégrés à l'aménagement du quartier. Un bus à haut niveau de service (BHNS) électrique sera opérationnel en 2027 (6621.2.052/36-3-8), et la première étape du projet utilise déjà 90 % d'énergies renouvelables, principalement via la géothermie et des panneaux solaires. Les futures étapes viseront à atteindre 100 % d'énergie renouvelable. Des transports publics performants vers le centre-ville de Genève et les Trois-Chêne, en rabattement vers l'interface multimodale du Léman Express à Chêne-Bourg et vers les trams 12 et 17 sont mis en place.

Le projet intègre également des solutions pour lutter contre les ilots de chaleur, en privilégiant des plantations en pleine terre et la gestion de l'eau à travers des noues paysagères. Plus de 50 % des matériaux d'excavation ont été réutilisés sur place pour l'aménagement des espaces publics, et les constructions en sous-sol sont limitées. Les futurs bâtiments seront conçus en valorisant les ressources locales et en favorisant l'économie circulaire.

Depuis 2021, le quartier a créé de nouveaux espaces naturels de qualité, avec plus de 500 arbres plantés, contribuant à la biodiversité et à la qualité de l'infrastructure écologique, tout en rendant ces espaces accessibles à tous les publics de manière sécurisée.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Rue de Genève
A1 36-3-2 Aménagements pour trolleybus /TOSA sur la ligne TC entre les Eaux-Vives et le quartier des Communaux d'Ambilly
Ae1 36-3-1 Construction des infrastructures routières de desserte du quartier des Communaux d'Ambilly
A2 36-3-8 Requalification de l'espace-rue sur l'axe de Frontenex entre la place des Eaux-Vives et le quartier des Communaux d'Ambilly, en lien avec l'axe fort TC
Ae3 36-3-10 Aménagement de liaisons MD et aménagements paysagers entre le quartier des Communaux d'Ambilly, le village de Puplinge, et Annemasse (partie Suisse)
Ae3 36-3-17 Aménagements TC pour le rabattement du quartier des Communaux d'Ambilly sur la gare de Chêne-Bourg

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : Plan directeur Cantonal Genève 2030 – révision en cours

Planification urbaine : PDQ PAC MICA approuvé en juin 2008 – réalisation en 3 étapes

Planification localisée :

- A l'étude :
  - Projets de PLQ étape 2 (pièces A1-A3) ET 2024, adoption 2026
  - Études AVP PLQ étape 3 (pièces A4-A5), adoption 2028
- En force : PLQ étape 1 (pièces A2-B, espaces publics et maillon routier cantonal) approuvé juillet 2011

UD5-09	Communaux d'Ambilly	Priorité : As5-Bs5

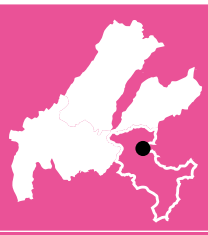
Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
BELLE-TERRE COMMUNAUX D'AMBILLY pièces A2 et B (étape 1)	UD5-09d	PLQ	Logements	MES	05.2018	04.2023	Canton de Genève (OU)
PRE-COURBES	UD5-09a	DD	Logements	REA	04.2024	12.2026	Canton de Genève (OU)
BELLE-TERRE Communaux d'Ambilly PIECE A1 (étape 2)	UD5-09e	PLQ	Logements	AVP	01.2028	12.2030	Canton de Genève (OU)
–BELLE-TERRE Communaux d'Ambilly PIECE A3 (étape 2)	UD5-09f	PLQ	Logements	AVP	01.2028	12.2030	Canton de Genève (OU)
BELLE-TERRE PIÈCE A5 (étape 3)	UD5-09b	Potentiel à bâtir	Logements	AVP	01.2029	12.2034	Canton de Genève (OU)
BELLE-TERRE PIÈCE A4 (étape 3)	UD5-09c	Potentiel à bâtir	Logements	AVP	01.2029	12.2034	Canton de Genève (OU)

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

PDQ n°29677 adopté en 2008
MZ n°29460 adoptée en 2008
PLQ n°29743 adopté en 2011
Plan directeur communal approuvé par le Conseil d'État le 25 mai 2020

UD5-12

Densification autour du BHNS Gare d'Annemasse - Cranves-Sales - Bonne



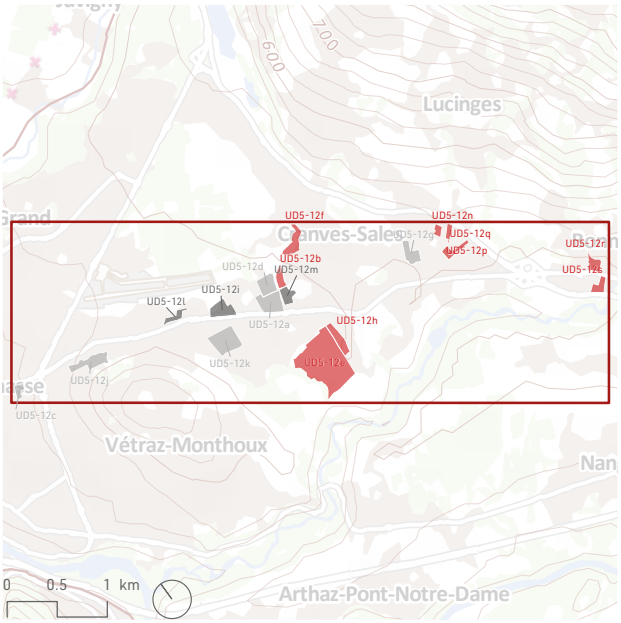
Priorité
As5

Historique
As3 / 6621.3.218
As4 / 6621.4.156

CATÉGORIE
Densification
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Annemasse Agglomération
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Annemasse, Cranves-Sales, Vétraz-Monthoux, Bonne

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE

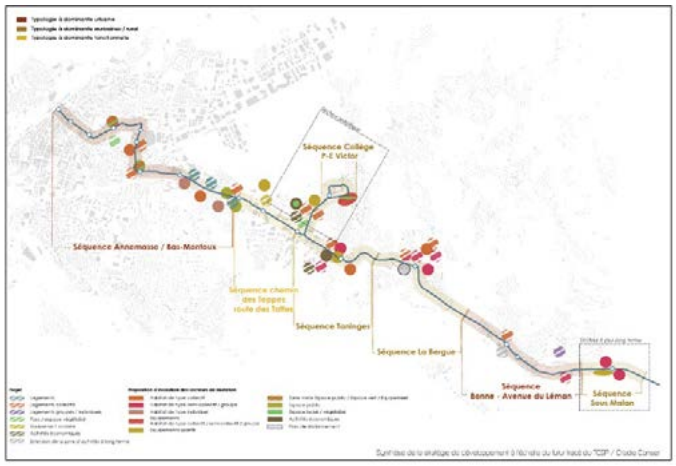


Schéma de principe – étude ligne directrice TCSP Gare Bonne, 2020

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La mesure concentre l'urbanisation (logements et activités économiques) le long de la future ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) date prévisionnelle dans des espaces déjà urbanisés aux séquences très urbaines (Annemasse principalement) et autour des arrêts en dehors du cœur urbain.

De nombreux projets (logements, activités et/ou d'équipements publics) ont été livrés entre 2021 et 2024.

Plusieurs équipements générateurs de déplacements sont planifiés sur cet axe : équipements scolaires (notamment un nouveau collège de 600 places pour 2025 à l'arrêt «Teppes»), un secteur commercial en front de route de Taninges dans la zone d'activités pouvant accueillir jusqu'à 2 ha d'implantations commerciales en densification du tissu existant. La zone d'activités de Borly-les Erables fait également l'objet d'un projet de restructuration et d'extension limitée à moyen terme, en s'inscrivant dans la stratégie du SCoT de requalifier et densifier l'offre foncière à vocation économique afin de soutenir le développement des activités productives (artisanat, industrie), créatrices d'emplois qualifiés. Cette zone sera restructurée en délimitant deux secteurs aux vocations distinctes : un rideau commercial en front de zone depuis la RD 907 et des lots à vocation artisanale et industrielle à l'arrière. Ce réaménagement d'environ 60 000 m² constructibles pourrait permettre l'accueil de 350 emplois supplémentaires à proximité de la desserte du BHNS. La requalification du «village rue» de Bonne est également programmée afin d'insérer les sites propres du BHNS dans le centre-ville et assurer des continuités piétonnes avec les arrêts (suppression stationnement, gestion carrefours, trottoir, etc.).

A l'horizon 2025-2030, des potentiels à bâtir (par renouvellement urbain ou par dents creuses en extension urbaine) ont été identifiés dans le périmètre de desserte de la mesure (secteurs Romagny à Annemasse, route de Taninges à Vétraz-Monthoux et Cranves-Sales, la Bergue à Cranves-Sales et centre de Bonne).

Programmation : 1370 logements programmés, 620 logements réalisés.

UD5-12	Densification autour du BHNS Gare d'Annemasse - Cranves-Sales - Bonne	Priorité : As5

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 134'600 m²
- Activités : 107'000 m²
- Équipements publics : 11'000 m²
- Espaces publics : non estimés
- Surface de zone perméable artificialisée : 70'000 m²
- Surface agricoles consommées : jusqu'à 110'000 m² (en cours de renégociation pour la prise en compte de la trajectoire ZAN)

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

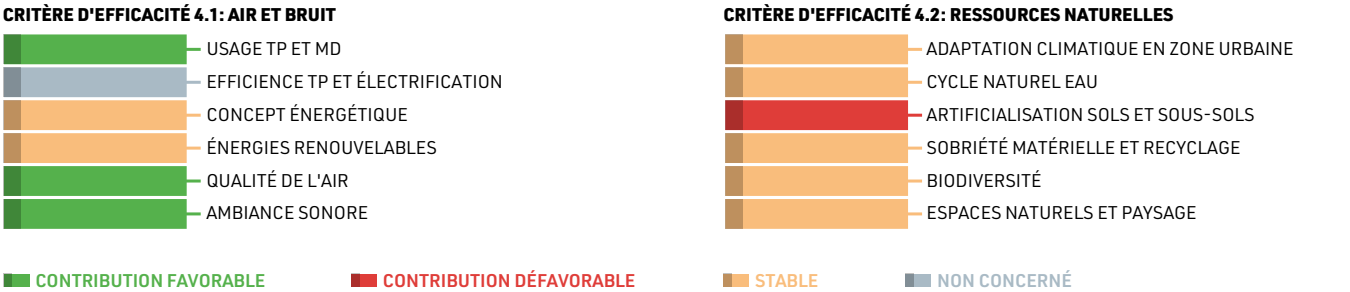
- **Environnement-paysage EP06, EP07** en améliorant la qualité environnementale du secteur.
- **Urbanisation U02, U03, U06, U08, U09** en renforçant les capacités d'accueil et les espaces publics en ville.
- **Mobilité M03, M04, M05, M07** en renforçant la coordination urbanisation-transports le long d'un axe TP structurant.

La mesure permet de répondre à l'objectif de densification prioritaire de l'urbanisation autour des axes TP structurants. Elle contribue également à renforcer les centres villes de Cranves-Sales et Bonne et le développement de leur fonctions urbaines. Elle contribue également à renforcer le maillage des itinéraires MD en rabattement vers les arrêts du BHNS (6621.4.004 / 36-1-21 - A4) ainsi que vers la voie verte d'agglomération entre Annemasse et Bonne. En tant que densification urbaine d'un axe TP structurant, la mesure déploie ses effets également sur la qualité des espaces publics et la sécurité du trafic ainsi que sur la valorisation de la trame paysagère et environnementale, en évitant une urbanisation linéaire et en préservant des césures vertes (6621.4.177 / EP5-11) bénéfiques à la préservation de la biodiversité et en aménageant les lisières urbaines de manière qualitative.

La fréquence prévue dans un premier temps pour la desserte du BHNS est de 20 minutes en heures de pointe. L'étude «ligne directrice TCSP» réalisée en parallèle de la révision du SCoT a été élaborée pour accompagner qualitative ment la structuration et la densification des secteurs urbains sur le tracé du BHNS (6621.4.004 / 36-1-21-A4), délimités selon un critère d'accessibilité piétonne autour des arrêts (5 minutes et 10 minutes). Elle a permis l'identification de potentiels de densification en épaisseur autour des arrêts tout en dictant des principes d'aménagement pour favoriser la ville des courtes distances et créer les conditions de leur utilisation et développement, notamment :

- encadrement de la mutation des espaces libres, application de densités moyenne,
- équilibre des fonctions présentes à l'échelle des arrêts/séquences,
- requalification des espaces publics autour de l'axe du BHNS (espaces verts, trottoirs…),
- mesures en faveur des modes doux, notamment en rabattement vers les arrêts TP.

Le nombre d'habitants estimé sur la ligne est de 28 000 habitants en 2026 sur l'axe gare – Bonne contre 19 000 en 2017, plus de 32 000 habitants en 2030. Les densités sont ainsi de 379 habitants/ha en 2017, 516 habitants/ha en 2026 et 638 habitants/ha en 2030 autour de la ligne (400 mètres d'un arrêt sur l'ensemble de la ligne). La mesure améliore la qualité de l'air et réduit les nuisances sonores en incitant à l'usage des transports publics et à la mobilité douce avec des zones piétonnes et des restrictions de circulation. Elle prévoit aussi une diminution de la vitesse et une fluidité accrue du trafic. Pour les ressources naturelles, elle met l'accent sur la valorisation des espaces naturels et paysagers tout en évitant des impacts sur un espace sensible voisin par la priorisation du développement autour des arrêts TP et dans les centralités et pôles générateurs de flux. Des plantations et la préservation des points de vue sur le grand paysage sont aussi programmés.



UD5-12	Densification autour du BHNS Gare d'Annemasse - Cranves-Sales - Bonne	Priorité : As5

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Agglomération d'Annemasse
Av3 36-1-10 Aménagement d'un axe BHNS gare d'Annemasse - Cranves-Sales - Bonne (phase 1)
A4 36-1-21 Aménagement d'un BHNS en rabattement du Léman Express : gare d'Annemasse – Cranves-Sales - Bonne-Hôpital CHAL
As4 EP5-11 Amélioration de la fonctionnalité du corridor entre le Bois de Rosses et la Menoge
As4 EP5-12 Renaturation du cours d'eau de la Géline à Vétraz-Monthoux
Paquet MD A5 36-2-21 Connexion cyclable entre la ViaRhôna (secteur Brouaz) et la voie verte d'agglomération (rond-point du Livron) le long de la Géline

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT Région d'Annemasse approuvé en 2021 ; SCOT du Genevois français en cours

Planification urbaine :

– PLU d'Annemasse – approuvé en 2017, arrêt du projet révisé janvier 2025
– PLU de Vétraz-Monthoux (approuvé en 2016 – révision en cours)
– PLU de Cranves-Sales (approuvé en 2014 – révision en cours)
– PLU de Bonne (approuvé en 2019)

Planification localisée en force : voir tableau ci-après

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
LA BERGUE	UD5-12g	OAP	Logements	MES	01.2019	12.2023	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
ROUTE DE TANINGES	UD5-12a	OAP	Mixte	MES	01.2019	12.2024	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
LES PRES	UD5-12i	PLU	Équipements	REA	01.2023	12.2025	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
BAS-MONTHOUX	UD5-12l	OAP	Logements	REA	01.2024	12.2025	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
OAP PRES DES FONTAINES	UD5-12m	OAP	Logements	REA	01.2024	12.2026	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
ZONE 2AU LES PLANTEES	UD5-12p	OAP	Logements	PRO		12.2026	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
ROUTE DES FONTAINES	UD5-12b	OAP	Logements	PRO		12.2028	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
EXTENSION BORLY 1	UD5-12e	PLU	Activités	PRO		12.2030	Annemasse-Les Voirons-Agglomération

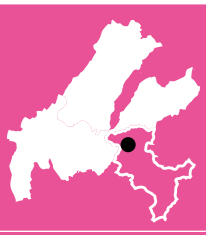
UD5-12	Densification autour du BHNS Gare d'Annemasse - Cranves-Sales - Bonne	Priorité : As5

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
LES ESSEIMS	UD5-12h	OAP	Logements	PRO	01.2028	12.2030	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
OAP SUR PELVAT	UD5-12n	OAP	Logements	PRO		12.2030	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
ZONE 2AU LES GRANDES PAUSES	UD5-12q	OAP	Logements	PRO		12.2030	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
OAP CHAVANNES	UD5-12r	OAP	Logements	PRO		12.2030	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
OAP PRE JONZIER	UD5-12s	OAP	Logements	PRO		12.2030	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
CENTRE VILLAGE	UD5-12f	PLU	Logements	EP		12.2030	Annemasse-Les Voirons-Agglomération

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

PLU d'Annemasse – approuvé en 2017, arrêt du projet révisé janvier 2025
PLU de Vétraz-Monthoux (approuvé en 2016 – révision en cours)
PLU de Cranves-Sales (approuvé en 2014 – révision en cours)
PLU de Bonne (approuvé en 2019)

UD5-14 Grands-Esserts



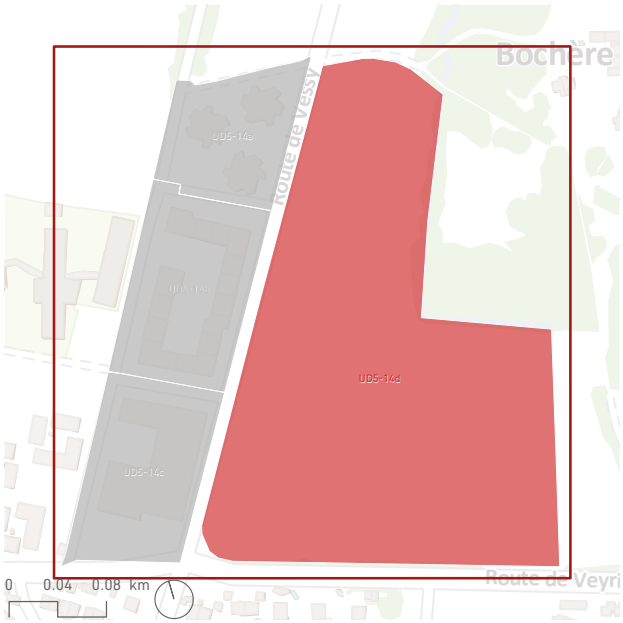
Priorité
As5

Historique
As3 / 6621.3.220
As4 / 6621.4.157

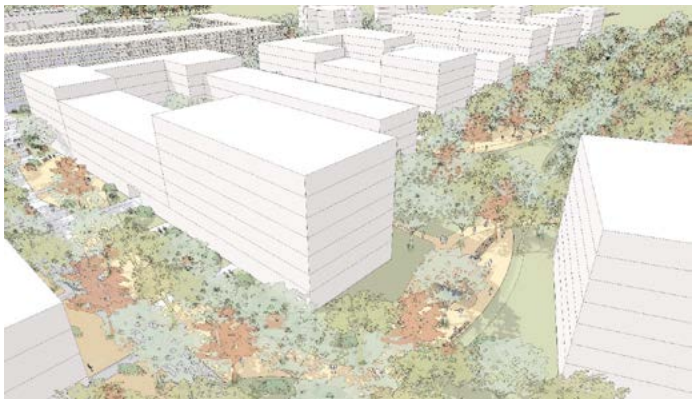
CATÉGORIE
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève (OU)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Veyrier, privés

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Promenade des Cirses aux Grands-Esserts

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Ce périmètre de 11.5 hectares constitue une extension urbaine sur la zone agricole, issue du précédent plan directeur cantonal genevois 2015. En partie bâti à l'ouest avec des immeubles d'habitation et une importante résidence pour personnes âgées, il accueillera à horizon 2034 un quartier mixte d'environ 1200 logements dont une grande part à but social, des activités et des équipements publics (école, crèche, services communautaires). Le quartier portera aussi des commerces de proximité et des services médicaux.

Situé au cœur de la boucle de l'Arve, le futur quartier se situe le long de la route de Veyrier, en mitoyenneté du tissu pavillonnaire de la zone villas du plateau de Vessy. Réalisé par étapes (1e étape de 800 logements à l'horizon 2030, 2e étape de 400 logements à l'horizon 2034), avec une importante densité, le quartier est structuré autour de la route de Vessy qui sera circulée à 30km/h, d'une esplanade piétonne principale et d'une promenade en lisière de forêt.

À ce jour, tous les PLQ ont été adoptés alors que les premiers ilots sont en chantier. S'agissant des espaces publics, la commune de Veyrier, en partenariat avec le canton, a réalisé un concours ayant permis de conforter la cohérence d'ensemble des espaces non bâtis du quartier. Les premières réalisations seront mises en œuvre avec les premiers logements. Enfin, un concours pour la future école du quartier permet une livraison d'ici à 2027, en lien avec l'étape 2 du quartier.

Un plan paysager global lie les opérations distinctes dans le temps et offre une réelle strate arborée au nouveau quartier. Un effort est porté pour l'utilisation de matériaux en réemploi pour les aménagements extérieurs. Le suivi du projet se fait dans le cadre de la charte Quartiers en Transition.

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 120'000 m² / 1'200 logements
- Activités : 7'300 m² / 140 emplois
- Équipements publics : 5500 m²
- Espaces publics : 45'000 m²

UD5-14	Grands-Esserts	Priorité : As5

– Surface de zone perméable artificialisée : 37’000 m²
– Surface agricoles consommées : 100’000 m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L’ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP07** en intégrant la valeur paysagère du secteur et les enjeux de transition.
– **Urbanisation U02, U03, U05, U09** en renforçant les capacités d’accueil et les espaces publics dans l’aire urbaine compacte.
– **Mobilité M03, M04, M09** en intégrant des espaces publics de qualité, favorisant la mobilité active en connexion avec les centres urbains adjacents.

Pour répondre au besoin prépondérant de logements à Genève, ce nouvel écoquartier s’inscrit en relation avec les tissus existants de la petite ville de Veyrier tout en respectant le cadre paysager et les zones de protection de l’Arve (Bout du monde) qui constitue une pénétrante de verdure majeure du Grand Genève. Le nouveau quartier complètera les services et les équipements publics pour toute la commune de Veyrier au bénéfice de la ville des courtes distances, limitant les déplacements des habitants et offrira des vastes espaces publics pour tisser des liens entre les habitants. Le quartier se dessine autour d’un grand parc paysager, offrant un cadre de vie agréable et respectueux de l’environnement.

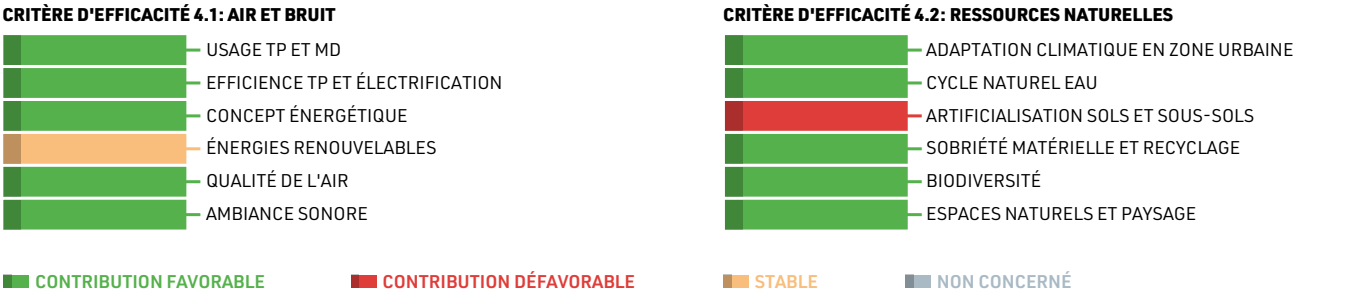
La mesure s’accompagne d’un développement des transports publics sur l’entier de la commune de Veyrier en connexion directe avec le Léman Express. Afin d’améliorer l’attractivité des lignes TP déjà existantes, la création d’un TCSP est programmée (6621.2.042/40-3 – A2 ; 6621.2.105/40-7- Ae2) de même que la consolidation de parcours modes doux en direction de Genève et de Carouge (6621.2.107/40-9 – Ae2 ; 6621.3.138/36-3-14 – Ae3). Pour la mobilité douce, le quartier bénéficiera :

– d’un réseau maillé dense à l’intérieur du quartier, ouvert à la fois aux piétons et aux cycles ;
– de liaisons continues cyclables, au sein du quartier, le long des axes principaux ;
– de liaisons cyclables attractives avec les quartiers voisins, vers le centre-ville et le PAV en portant une attention particulière sur les franchissements des différences de niveau ;
– d’une continuité du réseau local MD avec le réseau régional de délassement.

Pour réduire les nuisances et favoriser un environnement sain, la vitesse des voitures est limitée à 30 km/h, et 95 % des voitures sont placées en sous-sol, libérant ainsi de l’espace pour des zones piétonnes et des espaces verts.

Le quartier est conçu selon des valeurs de planification durable, avec une protection des espaces communs des voiries, un suivi régulier du projet via un monitoring et des concours d’architecture axés sur le changement climatique. La gestion de l’eau est également intégrée de manière fluide aux espaces publics et à la forêt voisine, avec une restitution de l’eau à l’Arve, garantissant un équilibre écologique. Initialement prévu avec une part d’énergie fossile, le projet est désormais raccordé à GeniTerre, une solution énergétique plus verte et décarbonée.

Bien que la construction d’un tel espace implique une artificialisation des sols, le projet cherche à compenser cet impact en planifiant la plantation de 650 nouveaux arbres et en consacrant 37 % de l’espace à des zones de pleine terre. Ce développement contribue également à l’aménagement paysager de la commune de Veyrier, en s’inscrivant dans une démarche de valorisation de l’espace naturel tout en répondant aux besoins urbains.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D’AUTRES MESURES

A2 40-3 Aménagement de sites propres pour l’amélioration de l’axe TC PAV - Grands Esserts - Veyrier
Ae3 36-3-14 Aménagement de parcours MD le long de l’Arve (partie Suisse)
A4 Paquet MD 40-23 Construction d’une passerelle MD au-dessus de l’Arve entre la route de Vessy et le centre sportif du Bout-du-Monde
C5 40-26 Aménagement d’un axe fort vélo entre Champel et Veyrier
C5 40-29 Aménagements MD sur le plateau de Pinchat

UD5-14	Grands-Esserts	Priorité : As5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : Plan directeur Cantonal Genève 2030 – révision en cours

Planification urbaine : MZ adoptée février 2012

Planification localisée : quatre PLQ en force pour les différentes étapes du grand projet (Tableau)

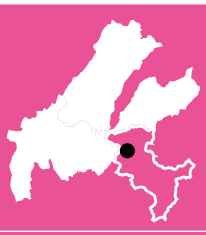
Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
GRANDS ESSERTS, SECTEUR BEAUX-CHAMPS	UD5-14c	PLQ	Logements	REA	08.2022	12.2023	Canton de Genève (OU)
RTE DE VESSY - CH. DE BEAUX CHAMPS (Ferme)	UD5-14a	PLQ	Logements	REA	07.2022	12.2024	Canton de Genève (OU)
ROUTE DE VESSY (VESSY) CHEMIN DES BEAUX-CHAMPS (VESSY)	UD5-14b	PLQ	Logements	REA	03.2022	12.2024	Canton de Genève (OU)
SECTEUR CIRSES	UD5-14d	PLQ	Logements	REA	03.2023	12.2033	Canton de Genève (OU)

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Plan directeur communal et plan directeur des chemins pour piétons de Veyrier approuvé le 26 avril 2023.
PLQs

UD5-15

Veyrier couronne villageoise



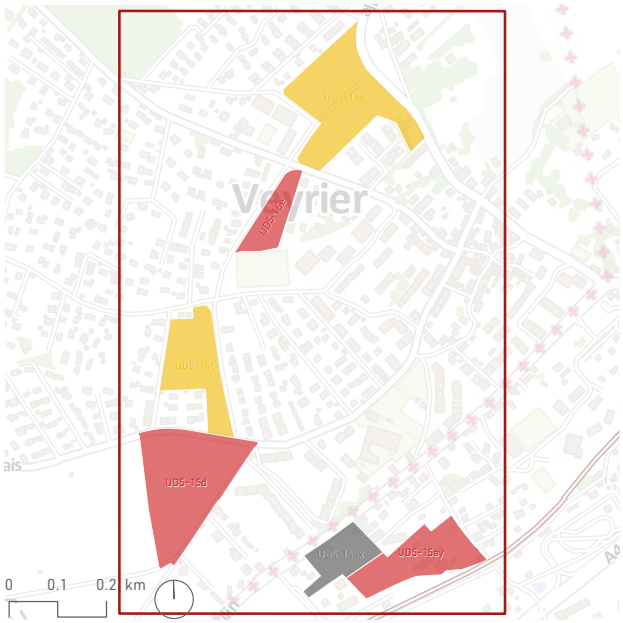
Priorité
As5-Bs5

Historique
As3 / 6621.3.221
As4 / 6621.4.158

CATÉGORIE
Densification
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève (OU)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Veyrier, privés

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Plan masse du projet, Office de l'urbanisme

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Veyrier est une petite ville historique compacte, ceinturée par une zone villa en mutation (densification accrue). La commune a établi une image directrice soutenue par les autorités cantonales, de niveau intermédiaire entre les intentions générales définies par le Plan directeur communal pour la densification de la couronne périphérique du village et les futures opérations de construction sur les terrains concernés.

L'image directrice ou masterplan permet d'esquisser une vision globale et unitaire de la configuration future de cette couronne, en apportant des réponses précises à des problématiques telles que le rapport des nouveaux bâtiments au tissu historique, la qualité des espaces publics, la mobilité douce, les caractéristiques écologiques et énergétiques, les densités à adopter, les gabarits ou encore le traitement des franges et transitions pour éviter le mitage. Il spatialise des poches d'urbanisation qui répondent aux besoins prépondérants de logements à Genève

Ce périmètre fait l'objet de plusieurs études urbaines concertées. Le projet de couronne villageoise prend forme avec trois opérations en cours dont l'aboutissement de la route de Luche et la création de la Place des Tournettes. Actuellement au Grand Conseil pour sa modification de zone, le secteur 7 Tricouni Marais favorise un hub de transports publics avec le rabattement de trois lignes TP. Ces développements permettent d'envisager des premières réalisations d'ici à 2026.

Le développement de la couronne villageoise qui s'additionne au grand projet des «Grands Esserts» et à la densification de la zone villa impose une coordination fine pour les équipements communaux (capacités financières).

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 96'000 m² / 900 logements
- Activités : 5'500 m² / 110 emplois
- Équipements publics : 2000 m²
- Espaces publics : 4500 m²

UD5-15	Veyrier couronne villageoise	Priorité : As5-Bs5

– Surface de zone perméable artificialisée : 12’000 m²
– Surface agricoles consommées : 0 m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L’ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP05, EP06, EP07** en préservant les fonctions agricoles, naturelles et paysagères des espaces ouverts à proximité.
– **Urbanisation U02, U03, U05, U09** en proposant une densification qualitative s’intégrant au caractère paysager et patrimonial du cœur villageois historique.
– **Mobilité M03, M04, M09** en renforçant la qualité des espaces publics et des cheminements piétons et cycles.

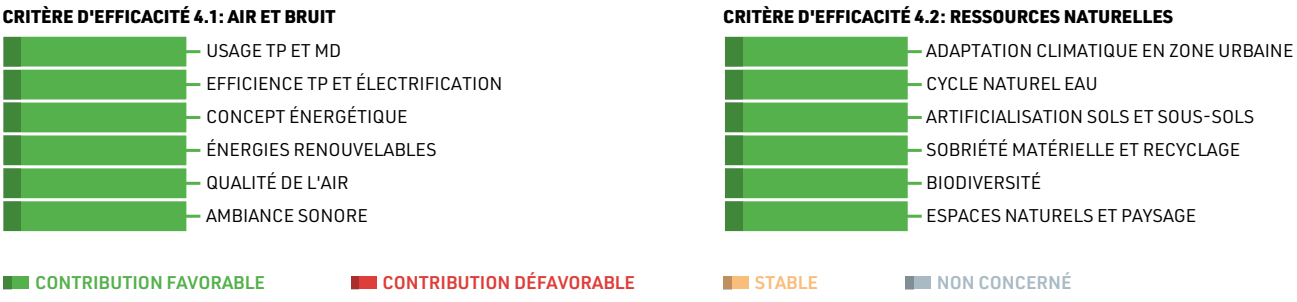
La mesure vise à conforter la petite ville de Veyrier-Pas de l’échelle, bien desservie par les transports publics en augmentant l’offre de logements dans ce secteur.

Le plan directeur communal superpose à sa stratégie de couronne villageoise un maillage MD renforcé. La percolation au travers de la zone 5 est un enjeu majeur qui accroit le besoin de TP attractifs. Le secteur dispose déjà d’une importante desserte TP urbaine en direction du cœur d’agglomération à Genève (ligne tpg 8), du PAV (ligne tpg 41), du secteur des Trois-Chênes (ligne tpg 34) et en direction d’Annemasse (ligne TAC 4). Le projet de la couronne s’articule de part et d’autre d’un nouvel axe structurant pour la commune, support au développement du réseau de transports publics. Le chemin de l’Uche relie ainsi les secteurs ou bâtir et ou croiser les modes doux, les interfaces modales et les grands équipements pour la commune. La couronne villageoise de Veyrier sera desservie par une ligne de bus en site propre (6621.2.042/40-3 – A2) permettant une connexion plus rapide aux gares du Léman Express. Cette planification s’appuie d’ores et déjà sur le Plan d’actions des transports collectifs. Le secteur sera relié par l’itinéraire «ViaRhôna sud Léman» (6621.2.062/14-11 – Ae2) qui permettra de consolider le maillage modes doux.

Les sept projets en cours visent à s’intégrer à un chauffage à distance et des discussions avec les SIG (Services Industriels de Genève) sont en cours pour la réalisation d’une CET (centrale énergétique territoriale). Le transfert modal vers des bus électriques et une mobilité plus durable s’accompagne également d’une politique de végétalisation importante et de la prise en compte des îlots de chaleur urbains, ce qui améliore significativement l’ambiance et la qualité des espaces ouverts.

Bien qu’une analyse globale de l’ensemble des projets ne soit pas encore réalisable, les différentes initiatives de requalification et d’extension urbaine intègrent des préoccupations environnementales. La gestion des eaux est ainsi prise en compte dans chaque développement, avec des solutions adaptées pour assurer une meilleure résilience face aux changements climatiques.

La création d’alignement d’arbres le long des voiries est prévue, garantissant des parcours ombragés et favorisant la continuité écologique. L’ajout d’une strate arborée et l’introduction de plans d’aménagement paysager pour chaque opération participent activement à la transformation du cadre de vie.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D’AUTRES MESURES

A2 40-3 Aménagement de sites propres pour l’amélioration de l’axe TC PAV - Grands Esserts - Veyrier
Ae2 40-9 Aménagement cyclable (piste/bande) pour relier Veyrier à Carouge (montée du ch. de Pinchat)
Ae2 14-11 Aménagement de l’itinéraire cyclable ViaRhona : tronçon Etrembières - Valleiry
C5 40-26 Aménagement d’un axe fort vélo entre Champel et Veyrier
C5 40-29 Aménagements MD sur le plateau de Pinchat

UD5-15	Veyrier couronne villageoise	Priorité : As5-Bs5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : Plan directeur Cantonal Genève 2030 – révision en cours

Planification urbaine : Masterplan 2013 – 2015

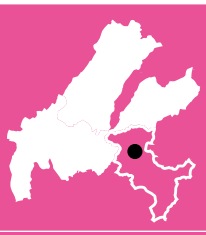
Planification localisée :

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
GARE VEYRIER - ETREMBIERES	UD5-15a	OAP	Logements	REA	01.01.2023	31.12.2026	CA Annemasse-Les Voirons-Agglomération
GARE VEYRIER - ETREMBIERES	UD5-15ay	OAP	Logements	AVP	12.2031	12.2030	CA Annemasse-Les Voirons-Agglomération
CEINTURE VEYRIER 1	UD5-15e	Potentiel à bâtir	Logements	AVP	01.2028	12.2031	Canton de Genève (OU)
Route des Tournettes et le Chemin des Marais - COURONNE VIL	UD5-15d	MZ	Logements	AVP	01.2028	12.2041	Office urbanisme Canton Genève
LES CARPIERES	UD5-15b	PLQ	Logements	AVP	01.2036	12.2046	Canton de Genève (OU)
CEINTURE VEYRIER 2	UD5-15c	Potentiel à bâtir	Logements	AVP	01.2036	12.2046	Canton de Genève (OU)

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Masterplan Veyrier, rapport final 02.01.2013
Masterplan, mise en œuvre, 01.10.2015
DLM-VEYEP_Rapport Étude d'espace public_181102 18.11.2018
Stratégie zone 5 Veyrier GS 16.05.2019
MZ 30197 Tricouni Etat PO au 15.10.2024
MZ 29895_Pré-des-Dames (inclus Quibières) Etat préparation ET au 06.11.2024

UD5-17 Écoquartier Château rouge



Priorité
As5

Historique
As3 / 6621.3.222
As4 / 6621.4.159

CATÉGORIE
Mutation

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Annemasse Agglomération
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Annemasse

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Secteurs et phase d'aménagement de l'écoquartier Château rouge, Annemasse Agglo

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

A horizon 2030, le secteur de Château Rouge accueillera un nouveau quartier labellisé Écoquartier qui renforcera la continuité urbaine entre le quartier Politique de la Ville du Perrier-Livron-Château Rouge et le centre-ville.

Trois critères clés de la labellisation EcoQuartier seront valorisés :

- Environnement : création d'une noue paysagère pour le traitement des eaux pluviales, application de la RT 2020,
- Mixité fonctionnelle : Développement d'équipements à rayonnement intercommunal : pôle de l'entrepreneuriat, agence Pôle Emploi,
- Participation citoyenne : Implication des habitants dans l'ensemble des étapes décisionnelles de la ZAC.

Les principes d'aménagement de l'EcoQuartier de Château Rouge sont les suivants :

- Agencer une densité urbaine (24 900 m² de surface de plancher, dont le pôle de l'entrepreneuriat et environ 340 logements) et une morphologie des bâtiments en adéquation avec l'environnement urbain.
- Renforcer l'imbrication entre le végétal et le bâti en favorisant la végétalisation des programmes immobiliers, en créant au cœur de l'EcoQuartier un parc urbain, une noue paysagère, et suivant la faisabilité, un lit rouvert pour le ruisseau de la Géline (Prairie humide et remise à l'air libre de la Géline, aménagement d'un belvédère et d'espaces paysagers, 1'750m² d'aires de jeux, 266 arbres plantés).
- Planifier un réseau routier dans la continuité des axes existants et valorisant l'offre de transports en commun (BHNS, 36-1-11 - A4 prolongement du tram d'Annemasse) : l'axe principal traversant l'EcoQuartier s'inscrira dans le prolongement de l'Avenue Lucie Aubrac.
- Favoriser la continuité urbaine et la perméabilité du quartier avec un maillage dense des cheminements modes doux et du futur parc urbain de l'EcoQuartier.

UD5-17	Écoquartier Château rouge	Priorité : As5

Les travaux de la ZAC ont démarré en 2023 et s'échelonneront jusqu'en 2032 :

- 2023 : Signature du traité de concession de la ZAC – Espaces publics réalisés en concertation avec les habitants
- 2024 : Démolition de 140 anciens logements collectifs sociaux vétustes effectuée
- 2025 : Démarrage des nouvelles constructions
- D'ici 2031 : Programmation de 340 nouveaux logements prévus sur 4 îlots distincts
- Livraisons échelonnées entre 2026 et 2032

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 22'4000 m²
- Activités : 1'700 m²
- Équipements publics : 800 m²
- Espaces publics : 29'000 m²

- Surface de zone perméable artificialisée : 0 m²
- Surface agricoles consommées : 0 m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

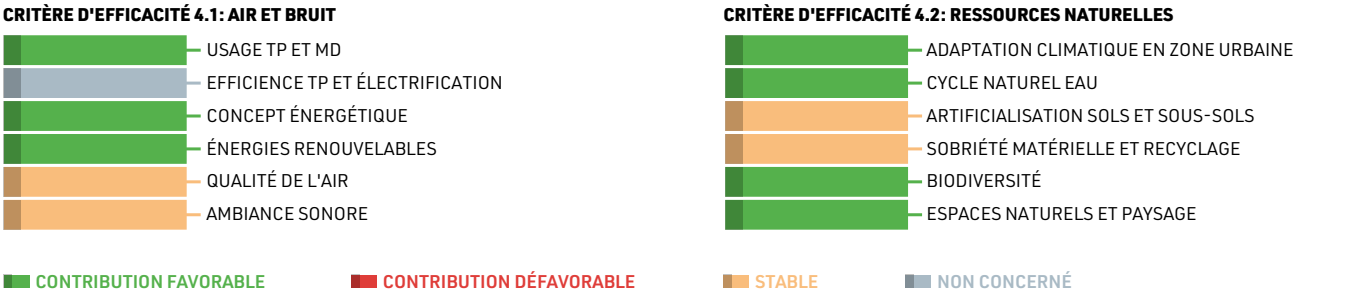
- **Environnement-paysage EP06, EP07** en veillant à l'amélioration du contexte naturel et paysager du secteur.
- **Urbanisation U02, U03, U08, U09** en densifiant le tissu bâti existant en cœur de ville.
- **Mobilité M03, M04, M05** en renforçant la ville des courtes distances et la coordination urbanisation transports.

La mesure contribue au renforcement de la ville d'Annemasse et à la priorisation du développement urbain dans les secteurs les mieux desservis par les TP/ MD. Il permet le développement du maillage vert, la création d'espaces publics qualitatifs propices à l'accessibilité piétonne et à la ville des courtes distances. Il intègre la participation citoyenne tout au fil du projet pour favoriser son acceptation par les habitants.

Cette mesure, aux portes du centre-ville d'Annemasse et à proximité d'arrêts de TP structurants, en lieu et place des barres démolies du quartier prioritaire, déploie ses effets sur de multiples composantes de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Elle propose une densité maîtrisée et qualitative tout en agençant des espaces de respiration favorables à la biodiversité et il inclut également une réorganisation optimisée de la trame viaire et de la trame bleue avec la Géline réouverte, et favorise le report modal vers les modes doux en créant des cheminements adaptés. Le projet de connexion cyclable entre la ViaRhona (secteur Brouaz) et la voie verte (rond-point du Livron) le long de la Géline (36-2-21) irrigue le cœur de l'écoquartier.

Si l'on considère le réseau TAC actuel, l'Écoquartier de Château Rouge est à moins de 200 m de deux arrêts de la ligne du BHNS qui relie le lycée J. Monnet et le P+R à la gare d'Annemasse puis à la zone industrielle ALTEA et son P+R (6621.023 / 36-1-4 - A1). L'entrée principale de l'Écoquartier est programmée à moins de 200 m du terminus du prolongement du tram d'Annemasse (6621.4.021/ 36-1-11- A4 – 2025). Avec la réalisation de cette seconde phase du tramway, l'extension de la voie Lucie Aubrac pourra également être calibrée pour accueillir des bus. A long terme, ce calibrage de la voie pourrait permettre un bouclage TP entre l'avenue de Verdun et la route de Bonneville via l'avenue Lucie Aubrac. En matière de modes doux, le projet urbain repose sur le développement de liaisons directes, hiérarchisées et sécurisées (tous modes), afin de relier les différentes entités urbaines de la ZAC avec les quartiers environnants. Cette mesure met l'accent sur la mobilité douce, avec des cheminements piétons et des espaces de détente pour réduire les nuisances sonores et la pollution.

En matière d'espaces publics structurants liés aux logements, il est prévu la réalisation d'une prairie récréative dans le cœur du parc central du futur Écoquartier. Ce nouvel espace public a pour objectif de mettre en réseau et de développer les espaces existants en valorisant leur identité et en les enrichissant avec des nouvelles fonctions et usages. La mesure prévoit également la création de vues paysagères et la mise en place de bâtiments énergétiquement performants.



UD5-17	Écoquartier Château rouge	Priorité : As5

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Agglomération d'Annemasse
A1 36-1-4 Aménagement de l'axe BHNS perpendiculaire au tram dans l'agglomération annemassienne
Av1 36-2-4 Aménagement d'une voie verte entre la gare d'Annemasse, le centre d'Annemasse et le quartier du Perrier
A4 36-1-11 Prolongement du tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier, y compris requalification des espaces publics
A5 36-2-22 Mise en site propre de la ligne 6 de la TAC et prolongement transfrontalier au P+R Sous-Moulin à Thônex
A5 Paquet MD 36-2-21 Connexion cyclable entre la ViaRhôna (secteur Brouaz) et la voie verte d'agglomération (rond-point du Livron) le long de la Géline
Ae5 EP5-13 Renaturation du cours d'eau de la Géline à Annemasse
B5 36-2-24 Renforcement de l'axe cyclable entre la ViaRhôna et la voie verte le long de la Géline par l'aménagement d'une perméabilité cyclable sous les voies ferrées
C5 36-1-22 Nouvelle ligne de transports publics (TP) urbains structurante (de type Bus à Haut Niveau de Service ou Tramway) d'Annemasse Agglo

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT Région d'Annemasse approuvé en 2021 ; SCOT du Genevois français en cours

Planification urbaine : Arrêt du PLU révisé d'Annemasse – Janvier 2025

Planification localisée en force : Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) créée et concédée le 21/07/23

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
ECO QUARTIER CHATEAU ROUGE	UD5-17a	ZAC	Logements	REA	12.2023	12.2030	Annemasse-Les Voirons-Agglomération

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

PLU d'Annemasse – approuvé en 2017, arrêt du projet révisé janvier 2025.
Dossier de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) créée et concédée le 21/07/23.

UD5-19 Carouge Est



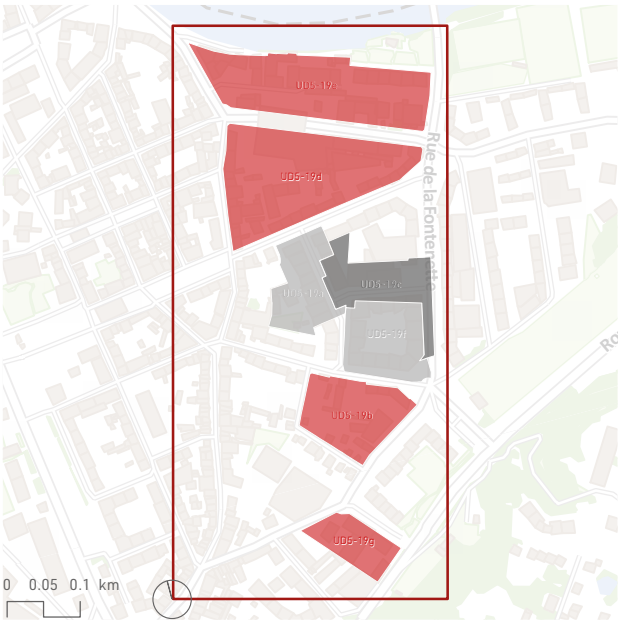
Priorité
As5-Bs5

Historique
Nouvelle

CATÉGORIE
Mutation

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Ville de Carouge
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Canton de Genève (OU)

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Plan-guide de Carouge Est (1ère version 2009, mise à jour 2016), Ville de Carouge

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Carouge Est constitue un secteur en plein renouvellement urbain qui devrait amener à terme à doubler le nombre d'emplois et de logements dans ce périmètre, soit l'accueil d'un potentiel d'environ 3000 habitants supplémentaires à partir des premières opérations. Il est situé pour partie en zone de développement.

Ce paysage en mutation apparaît actuellement comme une mosaïque constituée d'équipements publics, d'espaces naturels et de loisirs, d'une variété d'ensembles résidentiels de diverses époques et morphologies ainsi que d'importantes infrastructures de transports.

Entre le tissu compact du vieux Carouge et le mail de la rue de la Fontenette, les anciens quartiers d'artisans sont le lieu d'un renouvellement urbain dont les principes d'aménagement et objectifs qualitatifs sont fixés par un plan-guide élaboré par le canton et la commune.

Ce dernier est décliné ensuite en plusieurs projets et PLQ. Une attention particulière doit être portée à la participation citoyenne pour répondre aux besoins et attentes des habitants. La qualité des espaces publics est également un objectif majeur en considérant les situations transitoires.

A noter également la création d'équipements publics communaux dans ce secteur composé d'une succession d'îlots organisés par un système de rues, de cours et de cheminements reliant la Moraine de Pinchat aux rives de l'Arve.

La mesure comporte plusieurs projets de développement simultanés :

- PLQ Léopard +639 habitants en 2024
- PLQ Tir-au-Canon +135 habitants en 2030
- PLQ Cardinal Mermillod +344 habitants en 2030
- PLQ Guillocheurs +650 habitants en 2030
- PLQ Menuisiers +315 habitants en 2038

UD5-19	Carouge Est	Priorité : As5-Bs5

Elle s'accompagne de la réalisation de plusieurs espaces publics tels que la Voie verte d'agglomération (6621.005 / 30-4d, mise en service en juin 2024) ou attenants aux nouveaux quartiers (Rue des Horlogers, Rue des Moraines / Route de la Fontenette / Rue du Collège - 6621.4.011 / 30-57 - en travaux, Avenue Cardinal-Mermillod, Rue Joseph-Girard)

Conformément au plan guide, la densification de ce secteur prévoit la création d'environ 5 % d'équipements publics. A ce jour, les projets suivants sont identifiés

- Bibliothèque/tiers-lieux de quartier Cardinal Mermillod
- Locaux de stockage pour le Musée de Carouge
- EVE Cardinal Mermillod
- Ludothèque Menuisiers - Cité Léopard
- Tea Room/bistrot Insertion – Cité Léopard
- Maison de Quartier, Lieu d'accueil tout public
- Arcade accompagnement nouveaux habitants et locaux
- Locaux en gestion accompagnée Carouge Est
- Maison de la créativité

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 135'580 m² / + 3'000 habitants
- Activités : 32'705 m² / + 1'300 emplois (hors équipements publics)
- Équipements publics : 5% selon plan guide
- Espaces publics : non estimés
- Surface de zone perméable artificialisée : 0 m²
- Surface agricoles consommées : 0 m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06, EP07** en améliorant la qualité environnementale, paysagère et climatique du secteur.
- **Urbanisation U02, U03, U08, U09** en combinant développement des capacités d'accueil en cœur d'agglomération et mixité et qualité des équipements et espaces publics.
- **Mobilité M03, M04, M09** en renforçant la coordination urbanisation-transports dans un secteur bénéficiant d'une excellente desserte TP et MD.

Carouge Est est identifié par le PDCn Genève 2030 comme territoire prioritaire pour un renouvellement dense et adapté aux enjeux écologiques ; ce renouvellement repose sur – et renforce le réseau d'espaces publics inscrit dans la charpente paysagère entre la Moraine et l'Arve.

Interface entre le Vieux-Carouge et le Val d'Arve, le secteur fait face à un enjeu important de pleine terre et de canopée, mais aussi à des questions liées à l'évolution des mobilités. Au niveau programmation, le renouvellement urbain offre l'opportunité de renforcer la cohésion sociale et la vie de quartier par des espaces publics et équipements publics de qualité. Aussi, un suivi communal important est nécessaire pour prendre part aux différentes planifications et être moteur dans le développement du réseau d'espaces et d'équipements publics.

Les habitant.e.s du quartier vivront pendant des années les chantiers consécutifs, il est donc nécessaire de penser les projets pour permettre une «ville habitable en tout temps» ce qui implique par exemple la réalisation d'aménagements transitoires. Les qualités des futurs développements sont à développer en concertation avec les habitant.e.s actuel et l'arrivée des nouveaux habitant.e.s est à planifier avec une attention pour la cohésion sociale du quartier.

Le quartier est actuellement desservi par une ligne de bus passant sur la rue de la Fontenette et le long de la rte de Veyrier réaménagée. Il se trouve à proximité des lignes de tram 12 et 18 qui desservent le centre de Carouge (Vieux-Carouge, Rondeau) et relient le quartier avec la gare Léman Express Lancy Bachet.

La mutation du quartier présente de nombreuses opportunités du point de vue environnemental.

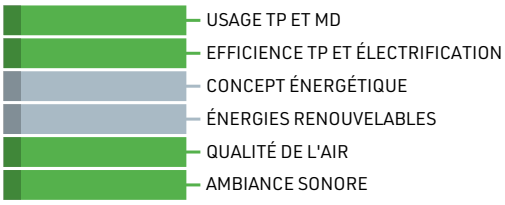
Les îlots de chaleur seront réduits grâce à la végétalisation et la gestion des eaux pluviales. La limitation des émissions polluantes sera assurée par une meilleure gestion des chantiers et les nouveaux schémas de circulation. Le bruit routier diminuera grâce à l'abaissement des vitesses, aux revêtements phono-absorbants et à l'isolation des bâtiments.

Une gestion durable des eaux pluviales sera mise en place via des jardins de pluie et des systèmes de filtration. La réhabilitation des sols et la protection des nappes phréatiques limiteront l'impact des travaux.

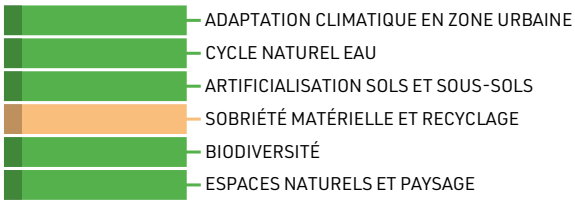
Les espaces verts seront renforcés avec des toitures végétalisées et des corridors écologiques. L'accessibilité universelle sera favorisée avec des cheminements ombragés, des bancs et des lignes de guidage, créant un cadre urbain plus agréable et durable.

UD5-19	Carouge Est	Priorité : As5-Bs5

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Carouge est
A1 30-4 Voie verte d'agglomération Annemasse - St-Genis-Pouilly
A4 30-57 Réaménagement de la Rue du Collège, Rue des Moraines et Rue de la Fontenette en faveur des MD et des TP
A5 Paquet Sécurité 30-66 Requalification multimodale et paysagère de l'Avenue Cardinal Mermillod entre Vautier et Fontenette en lien avec l'urbanisation de Carouge Est
A5 Paquet Sécurité 30-67 Requalification multimodale et paysagère de la rue Joseph Girard entre la Rue Ancienne et la Place Sigismond en lien avec l'urbanisation de Carouge Est
A5 Paquet Sécurité 30-68 Requalification de rues du Vieux Carouge avec un traitement paysager
C5 30-61 Réaménagement de la croix MD est-ouest de la Place de l'Octroi et de l'avenue de la Praille jusqu'à la rue du Léopard
C5 40-29 Aménagements MD sur le plateau de Pinchat

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice :

- Plan directeur Cantonal Genève 2030 – révision en cours ;
- Plan directeur communal Carouge (adoption par le CM en janvier 2025, entrée en force après arrêté du CE, estimation printemps 2025)

Planification urbaine : Plan Guide de Carouge Est, notamment Plan des Espaces verts et cheminements piétons (création 2009, révision 2016)

Planification localisée en cours de réalisation ou non réalisée :

- A l'étude : PLQ CARDINAL-MERMILLOD (arrivée des habitants estimée dès 2030) ; PLQ GUILLOCHEURS (arrivée des habitants estimée dès 2030) ; PLQ TIR-AU-CANON (arrivée des habitants estimée dès 2030)
- En force : PLQ MENUISIERS 1 (chantier en deux étapes, dont une déjà mise en service), PLQ Léopard (mis en service), densification Emmaüs (LGZD art.2 al.2)

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
FONTENETTE	UD5-19a	PLQ	Logements	MES	01.2017	13.09.2021	Canton de Genève (OU)
LEOPARD	UD5-19f	PLQ	Logements	MES	12.2021	12.2024	Canton de Genève (OU)
ÎLOT DES MENUISIERS 1	UD5-19c	PLQ	Logements	PRO	02.2026	12.2028	Canton de Genève (OU)
GUILLOCHEURS	UD5-19b	PLQ	Logements	AVP	01.2027	12.2030	Canton de Genève (OU)

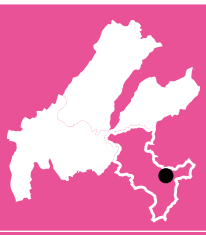
UD5-19	Carouge Est						Priorité : As5-Bs5
Nom opération d'aménagement	**Numéro**	**Procédure type**	**Affectation principale**	**Etape en cours**	**Réalisation**	**Mise en service**	**Entité pilote**
FONDERIE SUD (CARDINAL MERMILLOD)	UD5-19d	PLQ	Logements	AVP	01.2027	12.2030	Canton de Genève (OU)
FONDERIE (CARDINAL MERMILLOD)	UD5-19e	PLQ	Logements	AVP	01.2027	12.2030	Canton de Genève (OU)
TIR-AU-CANON	UD5-19g	PLQ	Logements	AVP	01.2027	12.2030	Canton de Genève (OU)

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Plan Guide de Carouge Est, 2009, mis à jour en 2016
Plan directeur communal de Carouge horizon 2040, adoption janvier 2025, entrée en force après arrêté du Conseil d'État, estimation printemps 2025.

UD6-01

Bonneville – centre élargi



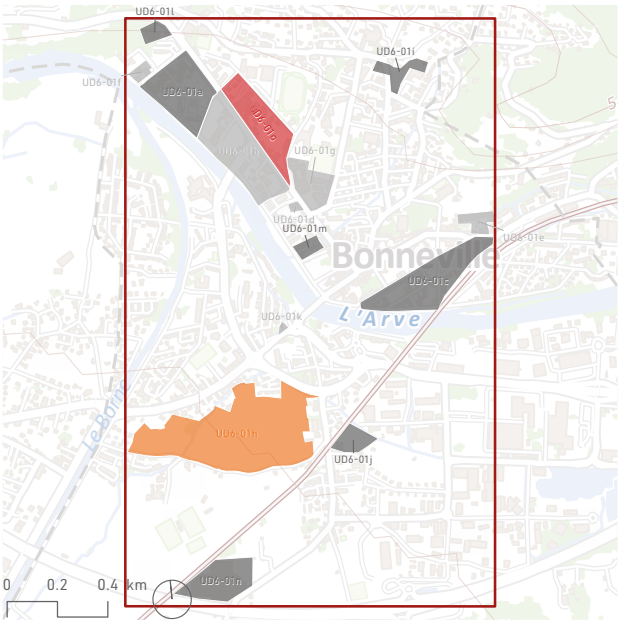
Priorité
As5-Bs5

Historique
As3 / 6621.3.224
As4 / 6621.4.161

CATÉGORIE
Densification
Mutation
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Ville de Bonneville
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
CC Faucigny Glières

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Vue en perspective pour le secteur opérationnel Les Iles

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Le périmètre de la mesure couvre le centre-ville de la commune, sur environ 250 ha, englobant le centre historique, les secteurs de renouvellement urbain situés en bord d'Arve, les quartiers situés aux abords de la gare Léman Express, l'éco-quartier du Château des Sires de Faucigny, le quartier en rénovation urbaine des Iles et le nouveau quartier de Bénéry au sud.

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) prévues par le PLU garantissent une densité minimale, un maillage en espaces publics mais aussi des trames vertes et paysagères, en cohérence avec l'objectif de «nature en ville». Ces secteurs opérationnels, réalisés depuis 2021 (Les Iles TR1, Ecoquartier du Château des Sires de Faucigny, et Avenue de Genève), à mettre en œuvre d'ici à 2027 (Allobroges), entre 2028 et 2032 (Bénéry TR1, les Iles TR2, Bois Jolivet, Blanzy, Pontchy), ou à partir de 2032 (Bénéry TR2), visent à eux seuls l'accueil d'environ 2700 logements, pour une densité moyenne de 50 logements.

La densité de logements projetée est cohérente avec le niveau d'offre en transports publics et modes doux ayant vocation à se renforcer au vu du poids de population concentrée au sein de la ville de Bonneville. La mesure veille à la mise en cohérence d'ensemble des projets d'urbanisation projetés dans le périmètre, notamment en matière de mixité sociale et de localisation d'équipements et de services. Elle vise également à prolonger les travaux engagés sur la valorisation des espaces publics et l'attractivité du centre-ville.

La mesure s'inscrit dans une démarche impliquant différents niveaux d'interventions : l'adaptation et l'évolution des documents d'urbanisme règlementaire, l'organisation des différents secteurs opérationnels à travers les orientations d'aménagement et de programmation (OAP), les études urbaines portant sur des secteurs qui ont des potentiels de développement urbain fort et les sites stratégiques encadrés par des ZAC ou des concessions d'aménagement.

UD6-01	Bonneville – centre élargi	Priorité : As5-Bs5

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 230'000 m²
- Activités : 8'189 m² sur le périmètre centre élargi uniquement – 31'000m² en intégrant le projet ZA Pré-Mouchet
- Équipements publics : 29'870 m²
- Espaces publics : 82'100 m²
- Surface de zone perméable artificialisée : non connue
- Surface agricoles consommées : 130'000 m² (quartier Bénéry)

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06, EP07** en améliorant la qualité environnementale, paysagère et climatique du centre.
- **Urbanisation U02, U03, U05, U08, U09** en concentrant logements, emplois, services et commerces et en assurant la mutation de la ville sur elle-même.
- **Mobilité M03, M04, M05, M07, M09, M10** en améliorant la sécurité du trafic et le maillage MD et des espaces publics entre les quartiers, vers l'interface multimodale et les polarités voisines.

Cette mesure contribue à la revitalisation des espaces bâtis et des continuités naturelles dans l'agglomération multipolaire. En privilégiant une urbanisation contenue dans l'enveloppe urbaine et le renouvellement urbain, la mesure vise l'accueil de nouveaux logements et équipements tout en garantissant une consommation de sol et d'espaces naturels raisonnée. Il s'agit également de veiller à une meilleure intégration des enjeux de qualité du cadre de vie, de maillage en espaces publics, de nature en ville, de préservation de la biodiversité, de réduction de l'imperméabilisation des sols. La mesure favorise l'émergence d'une ville des proximités, connectée au cœur d'agglomération par un accès aisé au réseau ferroviaire et à l'offre Léman Express et des espaces dédiés aux modes doux, tels que des mails piétons et des pistes cyclables, facilitant les interconnexions entre quartiers et sécurisant l'accès aux pôles multimodaux.

Le périmètre bénéficie d'une offre en transports publics adaptée avec le Léman Express (2 trains par heure en heure de pointe), d'une ligne de bus interurbaine transfrontalière, de 5 lignes régulières de transports urbains, d'un service de transport à la demande, de deux stations d'autopartage, d'une ligne de covoiturage et de l'itinéraire cyclable structurant qu'est la véloroute Léman Mont-Blanc (6621.2.067/15-14).

Le confortement en logements implique un confortement des infrastructures de transports. Des itinéraires cyclables sont prévus pour desservir le périmètre et le mailler en son sein (6621.4.029 /15-26 et 15-27 Aménagement modes doux en rabattement vers les interfaces multimodales de Bonneville et St Pierre ; 38-8 – A5), ainsi que la requalification multimodale de l'entrée de ville Ouest de Bonneville (38-9 – paquet sécurité A5).

Le renforcement de l'infrastructure ferroviaire est également en cours de discussion pour renforcer le niveau de service. Le développement croissant de l'offre en transports publics et en modes alternatifs justifie des aménagements dédiés pour partie déjà amorcés (P+R et aires de covoiturage, voies dédiées, etc.).

En matière d'environnement, les projets immobiliers visent à réduire les émissions de gaz à effet de serre en améliorant la performance énergétique des bâtiments et en garantissant un meilleur confort aux occupants. Les nouvelles constructions utiliseront des matériaux durables et une isolation thermique performante, intégrant des systèmes d'énergie renouvelable comme les panneaux solaires. Des études sont en cours pour un réseau de chaleur urbain à Bénéry et au sud de Bonneville.

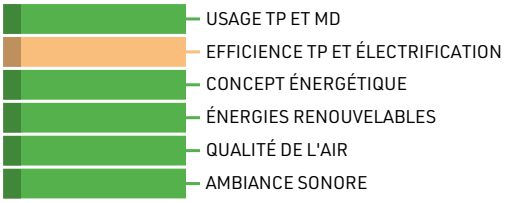
Les projets de voirie et d'espaces publics réduisent l'emprise des routes, limitent la vitesse et sécurisent les modes doux en site propre. La stratégie d'aménagement met l'accent sur la qualité de vie en intégrant la végétalisation, la réduction des îlots de chaleur et la création d'espaces de détente. À Bénéry, où le risque d'inondation est élevé, la gestion des eaux pluviales prévoit des solutions adaptées aux fortes crues.

Le renouvellement urbain favorise la désimperméabilisation des sols, la conservation des espaces de pleine terre et le recyclage de l'eau pour les fontaines. La collectivité veille à préserver les arbres existants, réemployer des matériaux et privilégier les filières locales. Un plan de gestion du patrimoine arboré et un plan paysage identifient les arbres remarquables et accompagnent la renaturation urbaine.

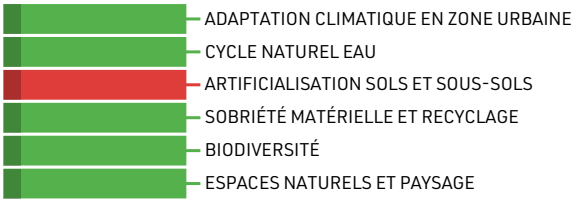
Enfin, le schéma directeur d'aménagement lumière et le contrat de performance énergétique permettent la mise en œuvre d'une trame noire à l'échelle communale, tandis que les projets urbains valorisent les caractéristiques paysagères de chaque site.

UD6-01	Bonneville – centre élargi	Priorité : As5-Bs5

CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1: AIR ET BRUIT



CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2: RESSOURCES NATURELLES



CONTRIBUTION FAVORABLE CONTRIBUTION DÉFAVORABLE STABLE NON CONCERNÉ

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Bonneville
Ae2 15-14 Aménagement de liaisons MD sur les rives de l'Arve dans le PACA Arve - Porte des Alpes (Marignier - Bonneville - Annemasse)
A4 Paquet MD 15-26 Aménagement modes doux en rabattement vers les interfaces multimodales de Bonneville (section Vougy-Bonneville)
A4 Paquet MD 15-27 Aménagement modes doux en rabattement vers les interfaces multimodales de Bonneville et de St-Pierre-en-Faucigny: section Bonneville Sud
A5 Paquet Sécurité 38-9 Requalification multimodale de l'entrée de ville Ouest de Bonneville (av. des Glières – axe central de la polarité Bonneville / Saint-Pierre-en-Faucigny)
A5 38-8 Rabattement modes doux vers les interfaces multimodales de Bonneville : création de perméabilités sous le réseau ferré et sur l'Arve
C5 15-35 Aménagement d'un axe BHNS tangentiel entre Douvaine, Findrol et Bonneville (nouvelle ligne tangentielle)
C5 15-36 Aménagements pour car express sur l'autoroute A40 entre Bonneville et Genève (renforcement ligne transfrontalière 274)

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice :

- SCOT Faucigny Glières approuvé le 16/05/2011
- SCOT Cœur de Faucigny (en cours d'élaboration)

Planification urbaine : PLU de Bonneville et OAP par sous-secteurs approuvé le 19/05/2016 ; modification n°3 le 21/03/23

Planification localisée à l'étude :

- Plan de paysage de Bonneville (document d'urbanisme) ;
- OAP Avenue des Glières et Avenue de Genève ;
- ZAC du quartier de Bénéry (650 logements et une gendarmerie avec 92 logements)

Réalisations :

- Esprit Faubourg livré le 31/12/2022 (51 logements) ;
- Opera et Lyra Verde livrés le 01/05/2024 (210 logements)
- Clos des Trenels : ouverture de chantier le 8.12/2020 (90 logements) ;

Les Iles (5 îlots de 192 logements) à partir de 2019, en chantier les ilots 4 et 5.1 : livraison réalisée en octobre 2022

Reconversion du site des écoles Centre-Maria Salin (63 logements) : livraison envisagée mi 2026

Résidence senior : ouverture chantier à venir (85 logements)

UD6-01	Bonneville – centre élargi	Priorité : As5-Bs5

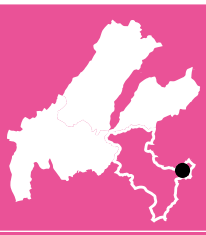
Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
ANCIEN CENTRE HOSPITALIER	UD6-01g	OAP	Logements	MES	01.2016	01.2021	Bonneville
ESPRIT FAUBOURG	UD6-01k	PLU	Logements	MES	06.2020	12.2022	Bonneville
Avenue de GENEVE- QUAI D'ARVE	UD6-01b	OAP	Logements	MES	01.2020	12.2024	Bonneville
LES ILES	UD6-01a	OAP	Logements	REA	01.2020	12.2028	Bonneville
ALLOBROGES	UD6-01c	OAP	Logements	REA	01.2019	12.2028	Bonneville
BLANZY	UD6-01i	OAP	Logements	REA	01.2023	12.2027	Bonneville
PONTCHY	UD6-01j	OAP	Logements	REA	01.2023	12.2027	Bonneville
MARIA SALIN	UD6-01m	OAP	Logements	REA	01.2024	12.2027	Bonneville
ZAE PRE MOUCHET	UD6-01n	OAP	Activités	PRO	01.2025	12.2028	CC Faucigny-Glières
ANCIENNE USINE ENTREE DE VILLE	UD6-01l	OAP	Logements	AVP	01.2026	12.2027	Bonneville
AVENUE DE GENEVE - STAUFEN	UD6-01o	OAP	Logements	AVP	01.2030	01.2035	Bonneville
QUARTIER BENERY	UD5-19h	PLQ	Logements	AVP	01.2032	12.2035	Bonneville

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Déclaration de Projet valant Mise En Compatibilité (DPMEC) du PLU, modification n°4 du PLU
Plan paysage

UD6-04

Marignier



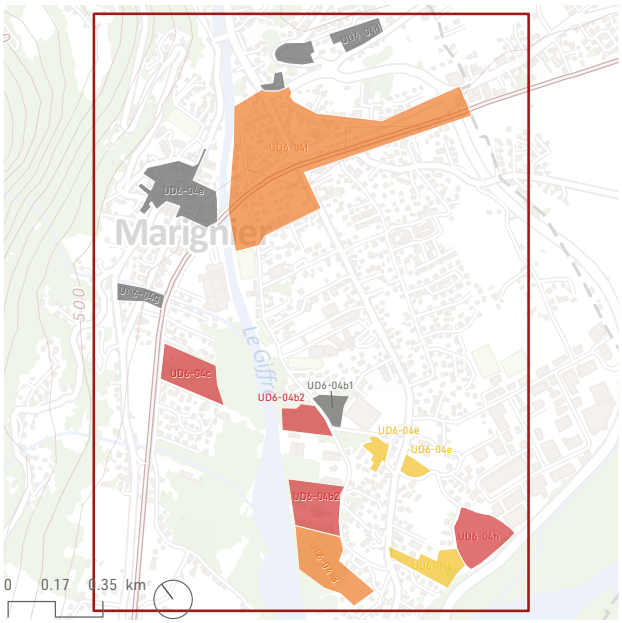
Priorité
As5-Bs5

Historique
As3 / 6621.3.227
As4 / 6621.4.164

CATÉGORIE
Densification
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Commune de Marignier
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
CC Faucigny Glières

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



OAP du centre de Marignier, PLU

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La densification de Marignier, en hypercentre et autour de son interface multimodale, est portée par plusieurs projets d'urbanisation en dents creuses ou en renouvellement urbain. Le périmètre englobe la centralité historique, les quartiers situés aux abords de l'interface multimodale et le secteur sud, dont les rives du Giffre, qui accueilleront une nouvelle polarité économique en reconversion d'anciens sites industriels.

Ces secteurs opérationnels (Cœur de Ville, Plaine, Avenue d'Anterne, Chatillon – 2024-2027 ; Avenue du Stade, Paccots, - 2028-2031) visent l'accueil d'environ 500 logements, pour une densité moyenne de 40 logements par hectare.

Le secteur opérationnel de la gare, avec ses 22 hectares, devrait pour sa part faire l'objet d'une mutation à plus long terme (à partir de 2032), dans une densité similaire voire supérieure.

La mesure dans son ensemble met en cohérence les projets d'urbanisation projetés dans le périmètre et prolonge les travaux engagés sur la valorisation des espaces publics et l'attractivité du centre-ville, avec un enjeu particulier attaché à la liaison centralité historique/interface multimodale gare et à la valorisation du paysage et des espaces publics en bordure du Giffre. La question de la mixité sociale et la localisation d'équipements et de services sont à concevoir à l'échelle du périmètre et non pas dans chaque projet de manière isolée.

La mesure s'inscrit dans une démarche impliquant différents niveaux d'interventions : l'adaptation et l'évolution des documents d'urbanisme règlementaire, l'organisation des différents secteurs opérationnels à travers les orientations d'aménagement et de programmation (OAP), les études urbaines portant sur des secteurs qui ont des potentiels de développement urbain fort et les sites stratégiques encadrés par des ZAC ou des concessions d'aménagement.

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 33'000 m²
- Activités : 40'058 m²

UD6-04	Marignier	Priorité : As5-Bs5

– Équipements publics : 19’000 m²
– Espaces publics : 30’000 m²
– Surface de zone perméable artificialisée : 7’000 m²
– Surface agricoles consommées : 73’000 m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L’ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

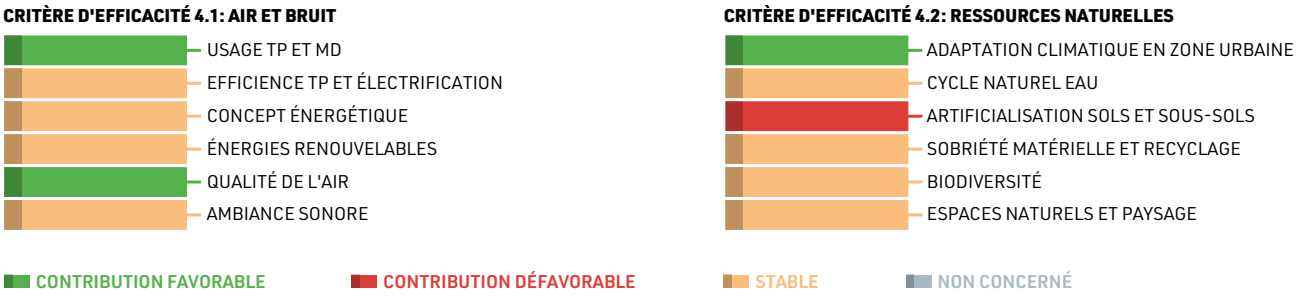
– **Environnement-paysage EP06, EP07** en améliorant la qualité environnementale, paysagère et climatique du centre.
– **Urbanisation U02, U03, U05, U09** en veillant aux équilibres de mixité fonctionnelle et sociale dans les projets urbains.
– **Mobilité M04, M05, M09** en développant le maillage des espaces publics et des modes doux, notamment en rabattement vers la gare.

En privilégiant l’urbanisation des dents creuses et le renouvellement urbain, le projet d’urbanisation de la commune vise l’accueil de nouveaux logements en veillant aux équilibres de mixité fonctionnelle et sociale. Le projet favorise l’émergence d’une ville des proximités, connectée au cœur d’agglomération par un accès aisé au réseau ferroviaire et à l’interface multimodale du Léman Express. La densité de logements projetée est cohérente avec le niveau d’offre en transports publics et modes doux disponible et planifié.

Le périmètre bénéficie d’une offre adaptée avec le Léman Express (2 trains par heure en pointe), 5 lignes régulières de transports urbains, un service de transport à la demande, une ligne de covoiturage et l’itinéraire cyclable structurant constitué par la véloroute Léman Mont-Blanc.

Les OAP prévoient de nouveaux espaces de déplacement doux, comme des mails piétons et des pistes cyclables, améliorant les interconnexions entre quartiers et sécurisant l’accès et le rabattement vers la gare et l’interface multimodale (6621.4.028/15-30 – paquet MD A4 ; 6621.4.007 / 15-29 - A4). Le renforcement de l’infrastructure ferroviaire est également en cours de discussion pour renforcer le niveau de service. Le développement croissant de l’offre en transports publics et en modes alternatifs justifie des aménagements dédiés pour partie déjà amorcés (P+R et aires de covoiturage aux abords du périmètre, voies dédiées, etc.).

Les OAP intègrent également un objectif de végétalisation et la création d’espaces paysagers ludiques et de détente, contribuant au maillage de la trame verte et bleue. La gestion des eaux à ciel ouvert et la programmation de surface de biodiversité sont prévues dans les projets d’espaces publics de la mesure.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D’AUTRES MESURES

Ae2 15-14 Aménagement de liaisons MD sur les rives de l’Arve dans le PACA Arve - Porte des Alpes (Marignier - Bonneville - Annemasse)
A4 15-29 Aménagement de l’interface multimodale en gare de Marignier
A4 Paquet MD 15-30 Aménagement modes doux en rabattement vers l’interface multimodale de Marignier

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice :

– SCOT Faucigny Glières approuvé le 16/05/2011

– SCOT Cœur de Faucigny en cours d’élaboration

Planification urbaine : PLU de Marignier et OAP par sous-secteurs, en force

Planification localisées et réalisation : se référer au tableau ci-dessous

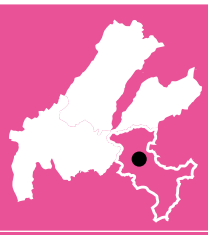
UD6-04	Marignier						Priorité : As5-Bs5
Nom opération d'aménagement	**Numéro**	**Procédure type**	**Affectation principale**	**Etape en cours**	**Réalisation**	**Mise en service**	**Entité pilote**
CENTRE	UD6-04a	OAP	Logements	REA	01.2021	12.2030	Marignier
PLAINE	UD6-04g	PLU	Logements	REA	01.2023	12.2026	Marignier
AV STADE 1	UD6-04b1	OAP	Logements	REA	04.2025	12.2026	Marignier
CHATILLON / TERQUE	UD6-04d	OAP	Logements	PRO	01.2026	12.2027	Marignier
AV STADE 2	UD6-04b2	OAP	Activités	AVP	01.2026	12.2029	CC Faucigny-Glières
ZA PRE PARIS	UD6-04h	OAP	Activités	AVP	01.2026	12.2029	CC Faucigny-Glières
PACCOTS	UD6-04c	OAP	Logements	AVP	01.2030	12.2032	Marignier
SECTEUR GARE	UD6-04f	OAP	Logements	AVP	01.2032	12.2035	Marignier
AV ANTERNE / PRE PARIS	UD6-04e	OAP	Logements	AVP	01.2036	12.2050	Marignier

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Modification n°1 du PLU de Marignier

UD6-05

Reignier-Esery : quartier gare et centre-bourg



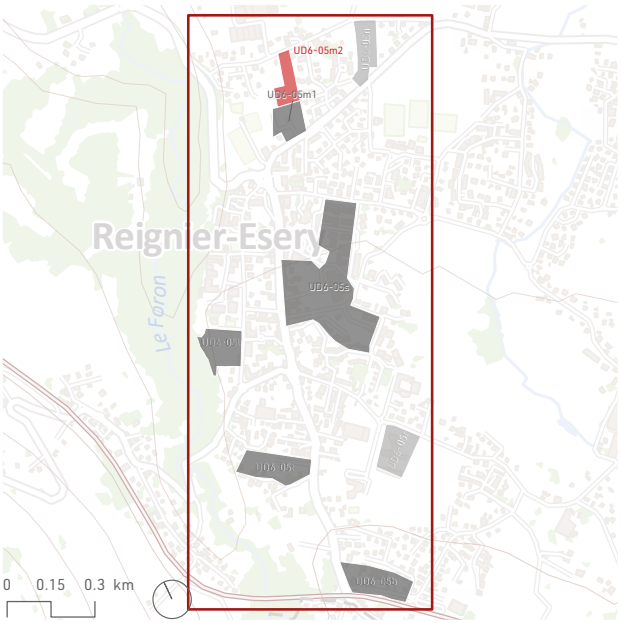
Priorité
As5

Historique
As3 / 6621.3.228
As4 / 6621.4.165

CATÉGORIE
Densification
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Reignier-Esery
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
CC Arve Salève

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



PLU de Reignier, extrait du plan de zonage (modification n°3), décembre 2024

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La mesure vise à renforcer la liaison entre le quartier de la gare et le centre-ville de Reignier-Ésery grâce à plusieurs projets d'aménagement :

- Quartier gare : densification du quartier de la gare actuellement composé majoritairement de maisons individuelles. Une sectorisation permettra d'introduire des constructions de petits collectifs sur certaines zones spécifiques (plan de zonage / affectation). Des aménagements MD entre le quartier de la gare et le centre-ville sont également prévus.

  Deux opportunités foncières ont été identifiées pour développer des projets de logements autour de la gare :

  - Située face à la gare, une 1e opportunité bénéficiera d'une modification du PLU pour permettre la construction de logements en petits collectifs.
  - Située de l'autre côté des voies, une 2e opportunité permettra l'extension du parking tout en intégrant une mixité de logements et d'activités

- Cœur de ville apaisé : création d'un nouveau centre urbain connecté aux lieux de vie via des modes de déplacement doux. La requalification de l'ancien hôpital local permettra de réorganiser des services tels que la Maison des jeunes et de la culture, tout en intégrant un cinéma, un espace de coworking et un parking.
- Projet Sur Combes : construction de 140 logements, dont 65 sociaux.
- Interface multimodale : pour accompagner l'arrivée du Léman Express, des aménagements de circulation et un parking de 147 places ont été réalisés (6621.046 / 15-1 ; 6621.2.066 / 15-2 ; 6621.4.043 /15-31). Une extension est prévue, incluant une passerelle reliant les quais ainsi qu'un agrandissement du parking (M15-34, proposé C5). Ces initiatives visent à améliorer la mobilité et l'attractivité de la commune.

UD6-05	Reignier-Esery : quartier gare et centre-bourg	Priorité : As5

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 77'300 m²
- Activités : 800 m²
- Équipements publics : 10'000 m²
- Espaces publics : 10'000 m²
- Surface de zone perméable artificialisée : 89'000 m²
- Surface agricoles consommées : 10'000 m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

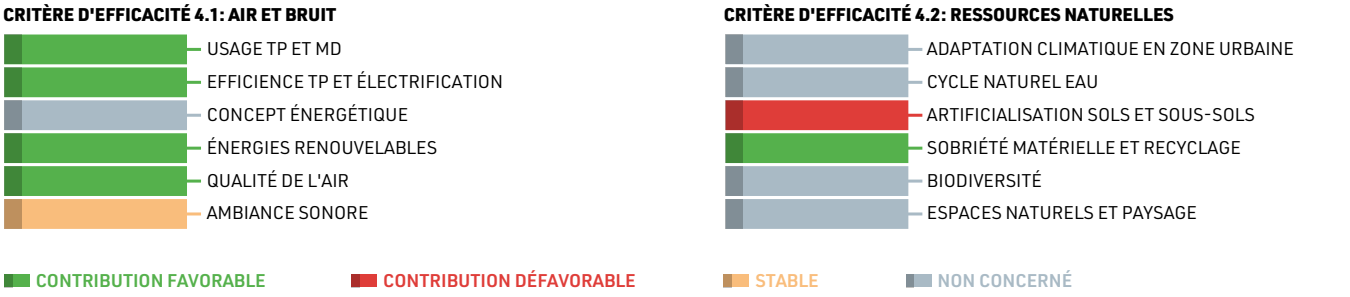
Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06** en limitant ainsi le mitage des espaces naturels et agricoles.
- **Urbanisation U02, U03, U08** en augmentant les capacités d'accueil au centre de Reignier tout en tenant compte des formes bâties présentes dans la commune.
- **Mobilité M05, M07, M09** en favorisant la coordination urbanisation–transports à proximité de la gare Léman express de Reignier.

La mise en œuvre de l'OAP «pôle Gare» bénéficie d'un changement d'affectation autorisant une densité plus importante, de l'ordre de 60 logements/ha sur les grands tènements fonciers. Cette mesure permettra d'accueillir environ 106 nouveaux logements, contribuant ainsi à une augmentation significative de la capacité d'accueil des habitants au sein de la petite ville de Reignier. Cette densification urbaine pourrait créer de nouveaux emplois résidentiels, notamment dans les secteurs de la construction et des services locaux. Le maintien de la densité actuelle des petits fonciers permet une densification «au coup par coup» sur ces secteurs. Cette approche mixte assure une urbanisation équilibrée et durable, en harmonie avec les infrastructures de transport existantes et futures.

Le projet renforce également la coordination entre urbanisation et transports. L'interface de la gare, réaménagée en 2019, joue un rôle crucial dans cette coordination. Une étude d'opportunité et de prospective sera lancée en avril 2025 pour évaluer les améliorations de l'interface et du système de transports et ainsi favoriser sa desserte. Cette coordination vise à encourager le report modal vers les transports en commun et les modes doux, réduisant ainsi les déplacements en voiture et les émissions de CO_2 et la pollution de l'air.

Les principaux effets positifs sur l'environnement incluent une réduction des atteintes à l'environnement et une utilisation plus sobre des ressources. Ce projet contribue au développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti existant, limitant ainsi le mitage des espaces naturels et agricoles. En densifiant les zones déjà urbanisées, le projet permet une meilleure utilisation des infrastructures existantes et réduit la pression sur les espaces périurbains. Cette coordination permet une densification urbaine harmonieuse et une amélioration globale de la qualité de vie dans la petite ville de Reignier.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Ae2 15-2 Développement du pôle d'échange multimodal de la gare de Reignier et requalification des espaces : développement des MD et aménagement des espaces publics autour du nouveau quartier de la gare
A4 Paquet MD 15-31 Aménagement modes doux en rabattement vers l'interface multimodale de Reignier-Esery
C5 15-34 Extension du PEM de la gare de Reignier-Esery

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT Arve et Salève approuvé en 2009 – SCOT Cœur du Faucigny (en cours d'élaboration)

Planification urbaine et localisée, premières études : PLU de Reignier approuvé en décembre 2019 _ modification M3 approuvée le 17 décembre 2024

UD6-05	Reignier-Esery : quartier gare et centre-bourg	Priorité : As5

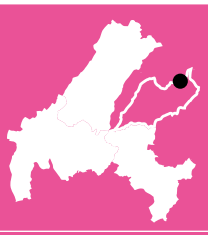
Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
LE BERSAT	UD6-05r	PLU	Logements	MES	01.2020	12.2023	Reignier-Esery
EXTENSIONS BOURG 2 – Étape 1	UD6-05m1	PLU	Logements	REA	01.2020	12.2025	Reignier-Esery
EXTENSIONS BOURG 1	UD6-05l	PLU	Logements	REA	01.2023	12.2026	Reignier-Esery
SUR COMBE	UD6-05t	OAP	Logements	REA	01.2025	12.2027	Reignier-Esery
POLE GARE	UD6-05b	OAP	Logements/ Activités	AVP	01.2025	12.2025	Reignier-Esery
PROJET COEUR DE VILLE	UD6-05s	OAP	Logements	AVP	01.2027	12.2028	Reignier-Esery
EXTENSIONS BOURG 2 – Étape 2	UD6-05m2	PLU	Logements	EP	01.2029	12.2032	Reignier-Esery

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Modification n°3 du PLU de Reignier-Esery – Décembre 2024

UD7-01

Thonon-les-Bains : centre et gare



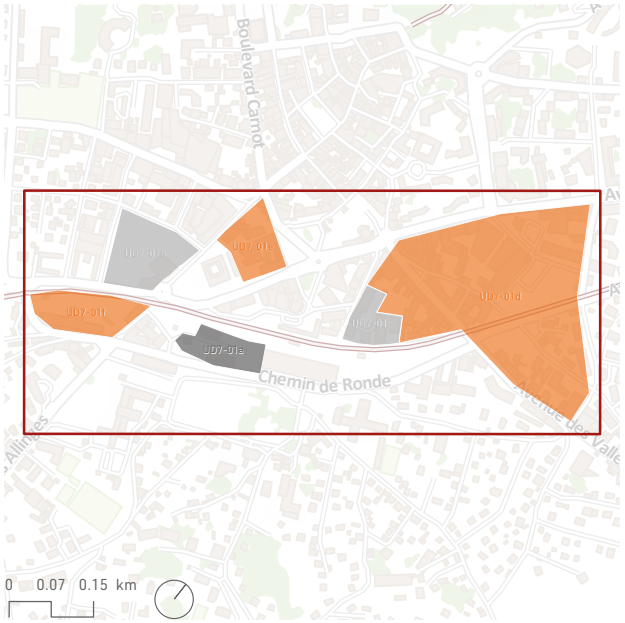
Priorité
As5-Bs5

Historique
As3 / 6621.3.232
As4 / 6621.4.166

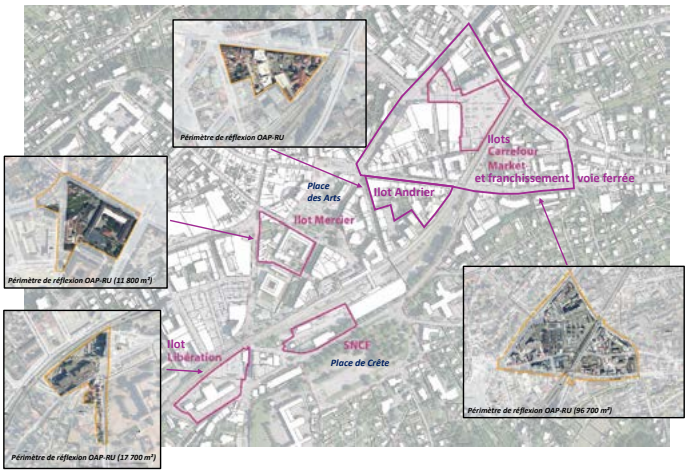
CATÉGORIE
Densification

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Ville de Thonon-les-Bains
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Thonon Agglomération

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Thonon-les-Bains : îlots stratégiques de renouvellement urbain

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Dans le contexte urbain de la ville centre du Chablais, marqué par une forte dynamique de régénération urbaine, et dans la foulée du quartier Dessaix en cours d'urbanisation (secteur UD7-01b), la mesure prévoit le renouvellement urbain de plusieurs secteurs stratégiques proches du pôle gare et du centre-ville, parmi lesquels :

- le Pôle gare de Thonon / SNCF, secteur central à Thonon-les-Bains, qui comprend de nombreux édifices importants : la gare de Thonon-les-Bains, le tribunal judiciaire et la place des Arts. Le projet présente une vocation principale économique, commerciale et de services. Les délaissés de la gare ferroviaire sont destinés à accueillir notamment un casino, dans un cadre paysager et végétal restauré.
- L'îlot Mercier (partie sud du centre historique) réaffecté à un nouveau bâtiment commercial structurant associé à un pôle de formation, des logements collectifs, avec stationnements enterrés, des équipements publics (restructuration du groupe scolaire, nouveau gymnase, restaurant scolaire) et des liaisons modes doux.
- L'îlot Libération, offrant une ouverture au quartier de la gare, au-delà de la voie ferrée, en prévoyant une programmation mixte (logements et hébergements collectifs, nouvel Hôtel des polices, chaufferie gaz, …).
- L'îlot Carrefour Market / Andrier, destiné à terme à l'accueil d'un nouvel équipement structurant de type «centre des congrès» ou une vocation culturelle et/ou touristique de taille, un ensemble de logements collectifs, la relocalisation du supermarché à surface équivalente et la création de stationnements enterrés. Cette opération de renouvellement urbain est indissociable d'une réflexion sur le franchissement ferroviaire et la connexion côté sud, et surtout côté est, avec les îlots vétustes au carrefour de l'avenue des Vallées.

Dans le cadre des études du PLUi-HM, la requalification et l'aménagement de ces sites ont fait l'objet d'une réflexion urbaine et fonctionnelle globale, puis par secteurs. S'agissant d'opérations lourdes de renouvellement urbain, cette mesure multisites devrait être engagée sur toute la dernière période de mise en œuvre du PLUi-HM (2031-2035) et au-delà.

3'400 habitants supplémentaires sont attendus d'ici à 2035, 2'366 logements supplémentaires.

UD7-01	Thonon-les-Bains : centre et gare	Priorité : As5-Bs5

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 2'366 logements supplémentaires
- Activités : 31'700 m²
- Équipements publics : non estimés
- Espaces publics : non estimés
- Surface de zone perméable artificialisée : non estimés
- Surface agricoles consommées : 0 m²

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06, EP07** en améliorant la qualité environnementale, paysagère et climatique du centre.
- **Urbanisation U02, U03, U05, U06, U09** en confirmant le rôle de ville de Thonon-les-Bains, avec une mixité fonctionnelle et des capacités d'accueil renforcées.
- **Mobilité M03, M05, M09** en renforçant la ville des courtes distances et la multimodalité.

La mesure vise à confirmer la ville de Thonon-les-Bains comme pôle urbain majeur support de la multipolarité de l'agglomération et du Chablais, avec l'enjeu fort d'un renouvellement urbain maîtrisé, de valorisation paysagère et touristique, de mixité des fonctions et de multimodalité des déplacements, en lien fonctionnel et urbain étroit avec le pôle gares ferroviaire et routière du centre-ville.

Le secteur gare offre de nombreux atouts en termes d'accessibilité (nouvelle gare routière qui sera desservie par la plupart des lignes urbaines, régionales à destination du Haut Chablais et transfrontalières 271), de proximité au centre-ville avec son offre en commerces et équipements, de cadre urbain et paysager, de dynamisme, de visibilité et d'opportunité foncière, qui en font un espace stratégique.

Les mesures projetées concourent à :

- Réaliser une couture urbaine entre le centre-ville actuel et le tissu situé à l'est de la voie ferrée et ne plus percevoir cette dernière comme une coupure : développer une polarité à proximité de la gare, renforcer l'offre commerciale, créer et sécuriser des liaisons douces d'ouest en est.
- Valoriser et qualifier le cadre de vie : valoriser des points de vue sur le grand paysage depuis les espaces publics majeurs, mailler les cheminements doux, requalifier les grands espaces publics (place des Arts - ancienne gare routière qui sera désimperméabilisée, place de Crête, place du Marché), travailler sur le bâti ancien, peu dense voire dégradé.
- Conforter le centre-ville dans son périmètre étendu : en tant que pôle touristique, culturel et de loisirs, et en tant que pôle d'habitat.
- Renforcer la coordination urbanisation-transports (existants et prévus).

La poursuite du processus de régénération urbaine engagée à Thonon participe à l'objectif de réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) d'au moins 50 % à l'horizon 2031, et à l'engagement progressif dans la trajectoire ZAN à l'horizon 2050. Les actions projetées sont gage d'une plus grande sobriété foncière et d'une limitation des motifs de déplacements motorisés (et de stationnement) en centre-ville, par une intensification de la mixité des fonctions attendues d'une ville telle que Thonon-les-Bains. Ces dispositions combinées du PLUi-HM concourent aussi à la limitation des émissions de GES.

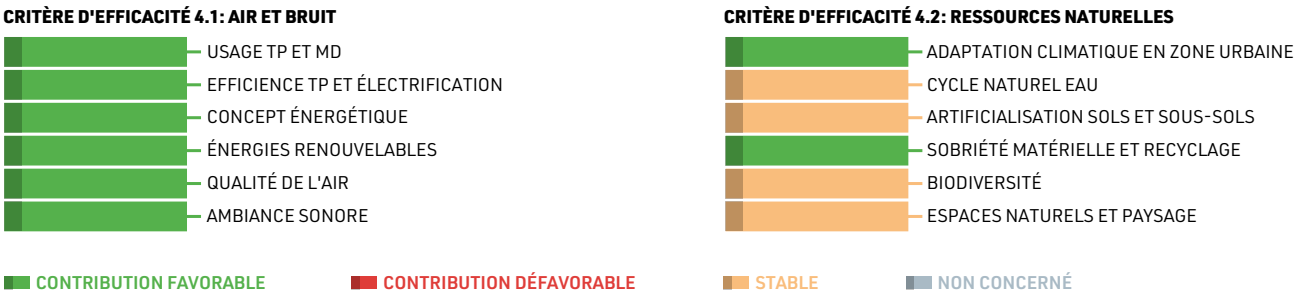
Le cadre d'aménagement imposé aux tènements fonciers les plus importants, via les OAP sectorielles/renouvellement urbain, combinées à une OAP thématique «Qualité urbaine architecturale et du cadre de vie», garantit la qualité des futures opérations, et plus globalement, des conditions d'épanouissement et de bonne santé des habitants, dans un cadre de vie où la nature en ville est préservée ou restaurée.

Les rénovations et les nouvelles constructions favoriseront une isolation thermique performante, la réduction des ponts thermiques et une meilleure étanchéité à l'air selon les normes RE2020 (et au-delà pour les nouvelles constructions) et l'application de l'OAP thématique Énergie-Climat du PLUI-HM. Un réseau de chaleur alimentera en chauffage et eau chaude 4'200 logements, 110 000 m² de commerces et 53 bâtiments publics via 12,4 km de canalisations. Le chantier a débuté en septembre 2024 en trois phases.

Pour lutter contre les îlots de chaleur, l'OAP Climat-Énergie recommande l'utilisation de matériaux à albédo élevé (>0,4 pour les façades/toitures, >0,3 pour les sols), la désimperméabilisation des sols et l'usage de revêtements perméables. Une végé-

UD7-01	Thonon-les-Bains : centre et gare	Priorité : As5-Bs5

talisation conséquente est prévue. L'OAP encourage également la réduction des déchets de chantier, la gestion optimisée des déchets et du compostage, ainsi que l'écoconception et la réversibilité des bâtiments pour prolonger leur durée de vie.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opérations stratégiques Axe RD1005 entre Thonon et Genève et Axe (Annemasse) Machilly et Thonon
Ae2 37-15 Construction d'un P+R à Thonon-les-Bains pour les liaisons lacustres vers Lausanne
A3 37-13 Construction d'un pôle d'échange multimodal à la gare de Thonon-les-Bains
Ae3 37-16 Construction d'un P+R à la gare de Thonon-les-Bains
A5 16-52 Continuités et rabattements cyclables sur l'axe 1005 Thonon-Genève
A5 16-50 Priorisation des transports publics sur voiries et aménagements d'interfaces multimodales transports publics - modes doux sur l'axe 1005 Thonon-Genève
C5 16-57 Continuités cyclables sur le couloir de circulation Thonon-Annemasse (D903 – voie ferrée)
C5 37-19 Réouverture de la halte ferroviaire de Vongy (site PPDE – Thonon-les-Bains)

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT du Chablais adopté en janvier 2020

Planification urbaine :

- PLU de Thonon-les-Bains
- PLUIHM arrêté le 10/02/2025 et OAP sectorielles
- Étude stratégique du pôle gare

Planification localisées et réalisations : se référer au tableau ci-dessous

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
QUARTIER DESSAIX	UD7-01b	PLU / OAP	Logements	MES	01.2021	12.2024	Ville de Thonon-les-Bains
POLE GARE DE THONON	UD7-01a	PLU / OAP	Activités	REA	01.2024	01.2027	Ville de Thonon-les-Bains
Ilot Mercier	UD7-01e	OAP	Équipements, Commerces	AVP	01.2032	01.2035	Ville de Thonon-les-Bains
Ilot Libération	UD7-01f	OAP	Logements, équipements	AVP	01.2032	01.2035	Ville de Thonon-les-Bains

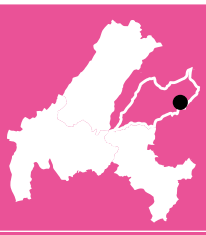
UD7-01	Thonon-les-Bains : centre et gare	Priorité : As5-Bs5

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
Ilot Carrefour Market et franchissement des voies ferrées / Andrier	UD7-01d	OAP	Logements, commerces, équipements	AVP	01.2032	01.2035	Ville de Thonon-les-Bains

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Projet de PLUi-HM (dossier complet, dont OAP sectorielles et thématiques), juin 2025

UD7-03 Perrignier



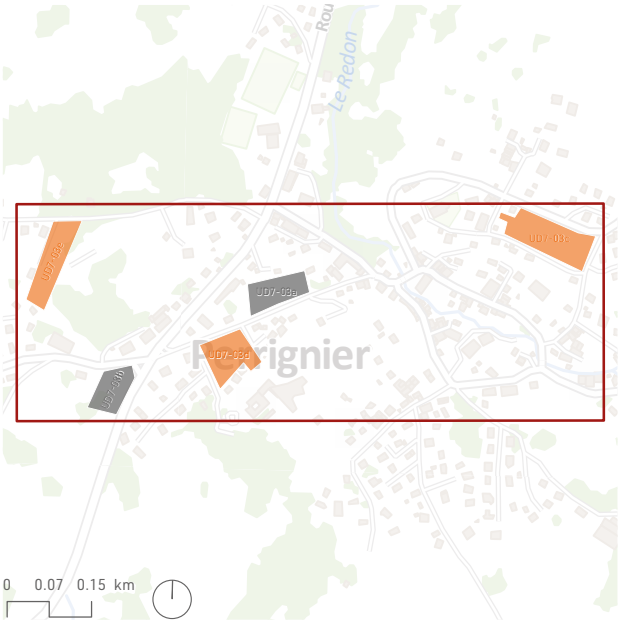
Priorité
Bs5

Historique
As3 / 6621.3.234
As4 / 6621.4.167

CATÉGORIE
Densification
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Thonon Agglomération
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Perrignier

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Secteurs de projet urbain à Perrignier

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La mesure prévoit, dans le cadre d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP) :

- La densification de gisements fonciers disponibles au sein de l'enveloppe urbaine, en confortement du centre-bourg, pour le développement d'un habitat collectif et/ou intermédiaire
- L'accueil d'un nouvel équipement commercial de 900 m² sur un site communal pour partie déjà artificialisé (exposition automobile), visant à maintenir et renforcer la mixité des fonctions de Perrignier et à répondre aux besoins essentiels de ses habitants (en particulier en matière de commerces et services de proximité).

Le cadre défini par les OAP garantit une urbanisation maîtrisée, de qualité et phasée dans le temps, de part et d'autre d'une traverse urbaine (RD 903) plus apaisée, à terme, et situé à faible distance de l'interface multimodale de la gare (+/- 1km).

Ces projets seront réalisés par phases, sur la période de mise en œuvre du PLUi-HM (2026-2035).

420 habitants et 160 emplois supplémentaires sont attendus d'ici 2035.

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 160 logements
- Activités : 5'000 m²
- Équipements publics : non estimés
- Espaces publics : non estimés
- Surface de zone perméable artificialisée : non estimés
- Surface agricoles consommées : non estimés

UD7-03	Perrignier	Priorité : Bs5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP01, EP06, EP07** en préservant des espaces naturels sensibles et en améliorant la qualité environnementale des projets.
– **Urbanisation U02, U03, U05, U06, U07** en confirmant le rôle de petite ville de Perrignier, avec une mixité fonctionnelle renforcée.
– **Mobilité M03, M05, M09** en renforçant la multimodalité et la coordination urbanisation transports autour de la gare et de la RD903.

La mesure vise le renforcement de Perrignier, au poids démographique encore modeste, en tant que petite ville en devenir aux fonctions mixtes. Ses atouts sont :

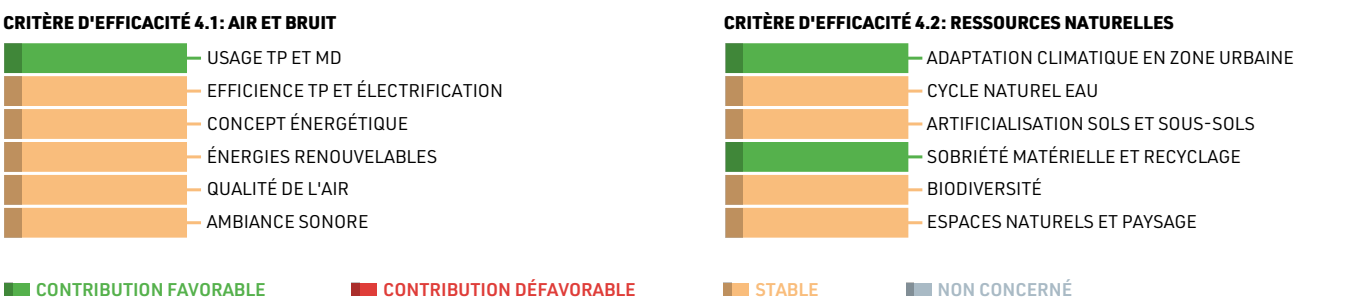
- L'accueil projeté d'un nouvel équipement commercial de proximité de 900 m^2,
- L'existence et l'accueil futur d'équipements publics communaux et intercommunaux, administratifs et culturels,
- L'attractivité du parc d'activités économiques intercommunal de Planbois, avec des surfaces disponibles en bail à construction
- La gare Léman express et son interface multimodale (6621.3.037/16-37), avec notamment la ligne TP Thonon-Bons en Chablais (12 allers-retours/jours), la mise en service prochaine de la ligne TP Perrignier / Sciez en rabattement, une aire de covoiturage de 100 places en lien avec l'échangeur de l'A412 (M16-59 – Ae5) ;
- Le développement d'itinéraires cyclables en rabattement vers la gare, qui sécuriseront notamment la traversée de la commune et la connexion interquartiers (M16-59 – Ae5 et M16-57 C5)
- Une traversée urbaine (RD 903) requalifiée, à la circulation apaisée, suite à la mise en service de la liaison autoroutière Machilly-Thonon (A412) et d'aménagements routiers connexes pour maîtriser le trafic TIM en zone urbaine (16-59 – Ae5),

La densification projetée au sein des enveloppes urbaines existantes contribue à un objectif de réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) d'au moins 50 % à l'horizon 2031, et à l'engagement progressif dans la trajectoire ZAN à l'horizon 2050.

La densification, l'intensification urbaine et le rapprochement des fonctions (habitat et activités de proximité en particulier) projetés au-centre-bourg de PERRIGNIER se justifient d'autant plus qu'ils ne sont pas envisageables autour de la gare de Perrignier, du fait de sa situation et de son environnement particulier (secteurs à enjeux écologiques forts que sont les zones marécageuses classées en sites Natura 2000 et ZNIEFF - Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique).

Les dispositions combinées du PLUi-HM pour une urbanisation plus sobre en consommation foncière, mieux maîtrisée dans l'espace, mais aussi dans le temps, et pour la promotion de déplacements moins carbonés, concourent ainsi à la préservation des ressources naturelles, agricoles et forestières du territoire, et à la limitation des émissions de GES.

Le cadre d'aménagement imposé aux tènements fonciers les plus importants, via les OAP sectorielles, combinées à plusieurs OAP thématiques [Qualité urbaines architecturale et du cadre de vie, / Biodiversité et continuités écologiques / Climat-Energie] garantit la qualité des futures opérations, et plus globalement, des conditions d'épanouissement et de bonne santé des habitants, dans un cadre de vie où la «nature en ville» sera préservée ou restaurée. Pour limiter les îlots de chaleur urbains, l'OAP Climat-Énergie recommande l'usage de matériaux à albédo élevé (>0,4 pour les façades et toitures, >0,3 pour les sols extérieurs). La désimperméabilisation des sols est privilégiée, avec des alternatives aux surfaces asphaltées, notamment pour les stationnements. L'installation de revêtements perméables et végétalisés favorisera la rétention et la filtration des eaux de pluie, accompagnée d'une végétalisation conséquente des aménagements. L'OAP Climat-Énergie du PLUI-HM préconise également de limiter la production de déchets lors des constructions, d'optimiser leur gestion et leur compostage, et de prolonger la durée de vie des bâtiments grâce à l'écoconception et la réversibilité des usages.



UD7-03	Perrignier	Priorité : Bs5

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Axe (Annemasse) Machilly et Thonon
Av3 16-37 Réalisation d'un pôle d'échange multimodal en gare de Perrignier
Ae5 16-59 Mesures d'accompagnement multimodales à la nouvelle liaison autoroutière A412
Ae5 EP7-04 Mesures environnementales en accompagnement de la nouvelle liaison autoroutière A412
C5 16-57 Continuités cyclables sur le couloir de circulation Thonon-Annemasse (D903 – voie ferrée)

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT du Chablais adopté en janvier 2020

Planification urbaine :

- PLUI du Bas-Chablais (17 communes) adopté de février 2020 et OAP sectorielles
- PLUIHM de Thonon Agglo arrêté le 10/02/2025 et OAP sectorielles

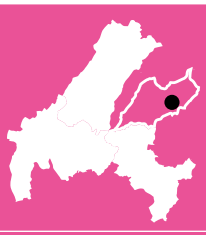
Planification localisées et réalisations : se référer au tableau ci-dessous

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
PETITES VARCHERES (OAP2)	UD7-03a	OAP	Mixte	AVP	01.2026	12.2028	Thonon Agglo
LES GRANDS BUISSONS (OAP8)	UD7-03b	OAP	Activités	AVP	01.2026	01.2028	Thonon Agglo
ROUTE DU VILLARD (OAP3)	UD7-03c	OAP	Logements	AVP	01.2031	12.2035	Thonon Agglo
VENDANCHES (OAP1)	UD7-03d	OAP	Mixte	AVP	01.2031	12.2035	Thonon Agglo
LA BANDIERE (OAP4)	UD7-03e	OAP	Logements	AVP	01.2031	12.2035	Thonon Agglo

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Projet de PLUi-HM (dossier complet, dont OAP sectorielles et thématiques), juin 2025

UD7-04 Bons-en-Chablais



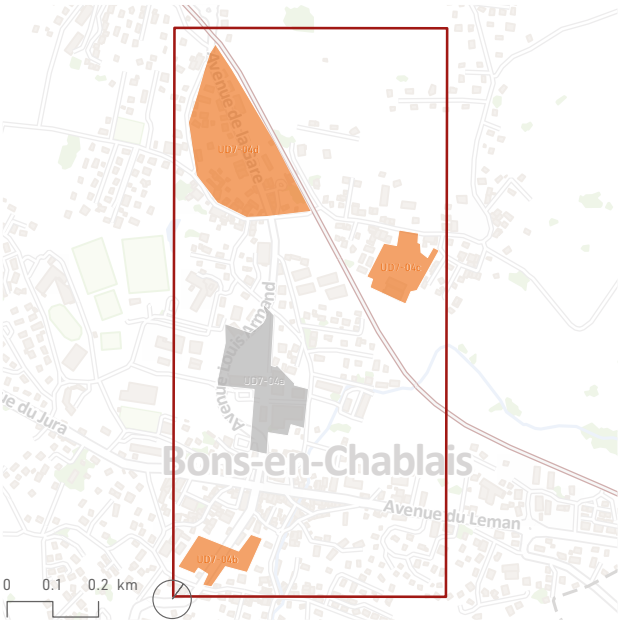
Priorité
As5-Bs5

Historique
As3 / 6621.3.235
As4 / 6621.4.168

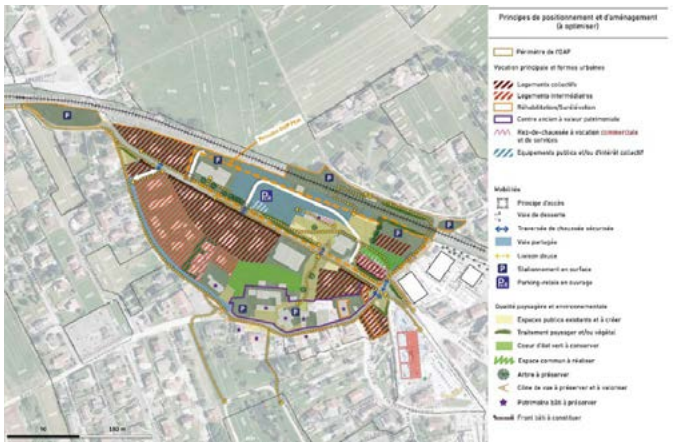
CATÉGORIE
Densification
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Thonon Agglomération
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Bons-en-Chablais

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Ilot Saint-Didier / Pôle gare : principes de régénération urbaine

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La mesure concerne trois secteurs.

– La mutation/régénération de **l'îlot Saint-Didier** à vocation mixte (logements collectifs, équipements, espaces publics, commerces, liaisons douces) participe au confortement et à la requalification urbaine, paysagère et fonctionnelle du quartier de la gare. Le site constitue une polarité importante de Bons-en-Chablais par les équipements et services qu'il supporte ou qu'il jouxte : gare, école de musique, espace jeunesse, école maternelle, garage automobile, supermarché, mais aussi par son importante fréquentation au regard de sa traversée par la RD20 (avenue de la Gare).

  L'OAP vise à anticiper et cadrer le renouvellement urbain de l'ilot Saint Didier et l'aménagement de l'interface. Elle prévoit, au sud, le maintien du hameau ancien de Saint Didier avec son habitat vernaculaire dense et en partie patrimonial (église, cure…). La mutation de la frange bâtie donnant sur la RD20 en habitat collectif est prévue afin de constituer un front urbain en entrée de ville. L'habitat pavillonnaire récent et plus aéré donnant sur la rue des Lanches pourra évoluer en habitat intermédiaire de manière à proposer une gradation de densités depuis la RD20 vers le sud. Le cœur d'ilot reste un espace non construit, un poumon vert préservé avec des jardins potagers ou d'agrément. Au nord de la RD20, l'interface multimodale (6621.3.033 /16-33 – Av3) intègre un P+R pour les usagers du train et un ensemble de services à la mobilité. De part et d'autre, de l'habitat collectif est projeté, en renouvellement à l'ouest et en opération nouvelle à l'est, apportant une structuration à cette entrée de Bons-en-Chablais et une qualité urbaine grâce à plusieurs espaces publics et paysagers. Plusieurs sous-secteurs d'habitation émergent en termes de morphologie urbaine et de densité. Des orientations particulières s'appliquent à chacun d'eux, avec une volonté globale de mixité sociale sur le site de projet.

– Des orientations d'aménagement et de programmation sont garantes d'une urbanisation maîtrisée de qualité à proximité de la gare, à l'exemple du secteur de Pré Mardy en renouvellement urbain ou de Chez Moachon associant une densification adaptée, des liaisons douces, des espaces communs et un cadre paysager de qualité.

UD7-04	Bons-en-Chablais	Priorité : As5-Bs5

– L'extension ouest 3 de la zone économique des Bracots favorise l'installation de locaux économiques, dans les domaines de l'industrie, de l'artisanat, des bureaux. Son urbanisation est possible immédiatement, au fur et à mesure des aménagements internes nécessaires à la zone. Le programme prévoit des locaux de type économique dont la hauteur maximale est de 12 m. Une coulée verte publique sera créée en partie ouest, constituée d'un cordon boisé linéaire d'environ 10 m de large, visant à garantir les continuités écologiques. Elle sera composée d'essences indigènes d'arbustes et d'arbres déjà présentes spontanément sur le territoire. Un espace de transition d'une largeur d'environ 10, non bâti et non clos, est à préserver avec la zone sensible située à l'aval, en partie sud-est.

Ces mesures devraient être réalisées sur la dernière période de mise en œuvre du PLUi-HM (2031-2035).

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

– Logements : 81550 m² / 1165 logements
– Activités : 78'000 m²
– Équipements publics : non estimés
– Espaces publics : non estimés
– Surface de zone perméable artificialisée : 83'000 m²
– Surface agricoles consommées : non estimés

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP06, EP07** en améliorant la qualité environnementale des projets.
– **Urbanisation U02, U03, U05, U06** en confirmant le rôle de petite ville de Bons-en-Chablais, avec une mixité fonctionnelle renforcée.
– **Mobilité M03, M05, M09** en renforçant la multimodalité et la coordination urbanisation transports autour de la gare.

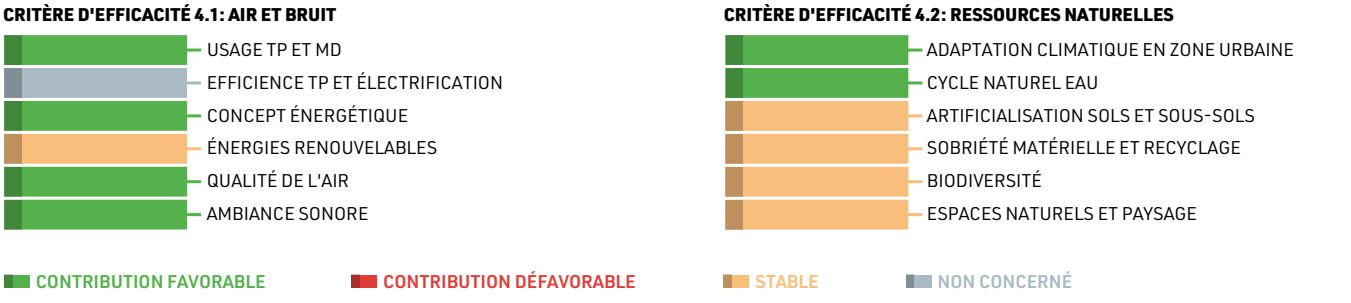
La densification projetée au sein des enveloppes urbaines existantes, et de façon préférentielle autour des centralités communales de BONS/Saint-Didier, des axes structurants et de l'interface multimodale (6621.3.033 /16-33 – Av3), est associée à un objectif de réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) d'au moins 50 % à l'horizon 2031, et à l'engagement progressif dans la trajectoire ZAN à l'horizon 2050.

Concernant la zones des Bracots, une étude environnementale est en cours afin d'évaluer les impacts des aménagements et définir les compensations environnementales (travaux recréant des milieux similaires à ceux détruits, actions de suivi…).

Concernant l'interface multimodale, tous les arbres existants sur le périmètre seront conservés.

Les nouvelles constructions devront dépasser les exigences de la RE2020 en termes de performance bioclimatique (+15% pour le logement collectif, +10% pour les bureaux, +5% pour les autres bâtiments). Les rénovations favoriseront une isolation thermique performante, la limitation des déperditions et une meilleure étanchéité à l'air. L'installation de panneaux photovoltaïques sur le toit du P+R est à l'étude, et les nouvelles constructions devront intégrer des dispositifs d'énergies renouvelables couvrant au moins 40% de leur consommation annuelle. Une réflexion approfondie est menée sur la qualité du bâti pour limiter l'impact sonore du Léman express sur les logements proches.

La mesure inclut également la création d'espaces publics végétalisés et d'une coulée verte pour réduire les îlots de chaleur, avec la remise à ciel ouvert d'un cours d'eau sur le parvis de la gare. La proximité des périmètres de captage impose des restrictions sur la construction en sous-sol, nécessitant des études complémentaires en phase opérationnelle. Enfin, la requalification des espaces bâtis s'appuiera sur la régénération urbaine, la végétalisation et la création d'espaces publics de qualité. Conformément aux préconisations de l'OAP Climat-Énergie, le projet visera à limiter la production de déchets, encourager le compostage et promouvoir l'écoconception et la réversibilité des usages.



UD7-04	Bons-en-Chablais	Priorité : As5-Bs5

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Axe (Annemasse) Machilly et Thonon
Ae1 16-3 Construction d'un P+R à Bons-en-Chablais
Ae3 16-34 Aménagements MD pour la valorisation des abords de la gare de Bons-en-Chablais
Ae5 16-59 Mesures d'accompagnement multimodales à la nouvelle liaison autoroutière A412
Ae5 EP7-04 Mesures environnementales en accompagnement de la nouvelle liaison autoroutière A412
C5 16-57 Continuités cyclables sur le couloir de circulation Thonon-Annemasse (D903 – voie ferrée)

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT du Chablais adopté en janvier 2020

Planification urbaine :

- PLUI du Bas-Chablais (17 communes) adopté de février 2020 et OAP sectorielles
- PLUIHM de Thonon Agglo arrêté le 10/02/2025 et OAP sectorielles

Planification localisées et réalisations :

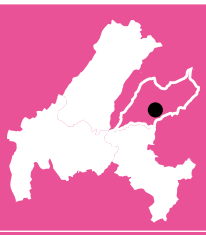
- Se référer au tableau ci-dessous

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
ZAC PRES DE LA COLOMBIERE	UD7-04a	ZAC	Logements	MES	01.2018	01.2023	CC du Bas-Chablais
ZAE des Bracots		Permis d'aménager – lotissement	Activités industrielles et artisanales	PRO	01.2026	12.2028	Thonon agglomération
PRE MARDY / Chez Moachon	UD7-04c	OAP	Logements	AVP	01.2031	12.2035	Thonon Agglo
Secteur Gare / îlot Saint-Didier	UD7-04d	OAP	Mixte	AVP	01.2031	12.2035	Thonon Agglo / Commune de Bons-en-Chabais
AVENUE DES VOIRONS (OAP Bon 1 et 2)	UD7-04b	Plui-hm	Logements	EP	01.2035	01.2040	Thonon Agglo

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Projet de PLUi-HM (dossier complet, dont OAP sectorielles et thématiques), juin 2025

UD7-05 Machilly



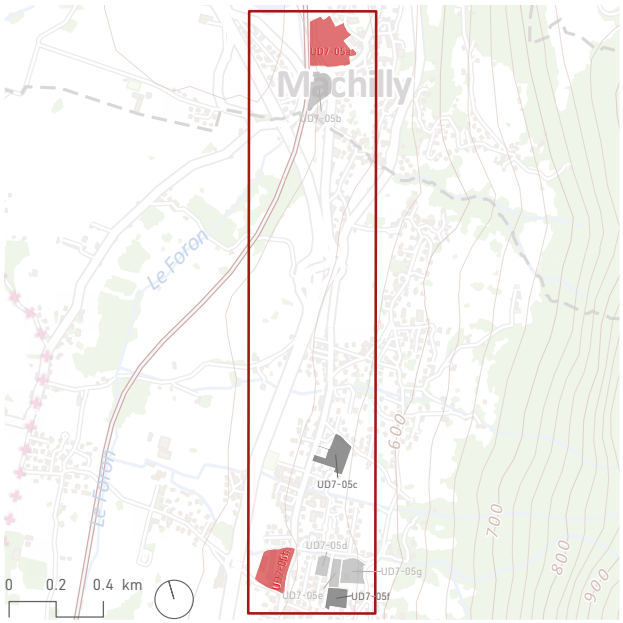
Priorité
As5

Historique
As3 / 6621.3.236
As4 / 6621.4.169

CATÉGORIE
Densification

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Annemasse Agglomération
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Machilly

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Plan-masse de l'opération d'aménagement à proximité de la gare de Machilly, secteur sud

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Le village de Machilly est situé sur l'axe ferroviaire Léman express Annemasse-Thonon-Evian.

Le secteur de la gare, à proximité directe du cœur de village, fait l'objet de plusieurs projets d'aménagement à court et moyen termes : structuration de l'espace public de la gare, réalisation d'une interface multimodale intégrant un parking-relais mis en service en 2023, ainsi que des opérations d'aménagement incluant des logements et des activités (quartier de la gare réalisé entre 2022 et 2024).

Les principes d'aménagement du secteur sont les suivants :

- Renforcer le centre village, pour un développement urbain recentré permettant un juste équilibre entre la densité et la qualité – Structurer un cœur de village attractif et animé afin de garantir le maintien des équipements publics, services /commerces de proximité et la présence d'espaces conviviaux et habités ;
- Améliorer la qualité de vie des habitants par l'aménagement d'espaces extérieur de qualité;
- Renforcer la place des espaces naturels pour préserver les espaces de respirations et de loisirs.

Le secteur sud fait l'objet d'un programme d'aménagement de 45 logements et d'activités (maison médicale, commerces) en interface directe avec le réaménagement des espaces publics autour de la gare (place de la gare et requalification de la rue des Voirons) sous de maîtrise d'ouvrage communale.

Le secteur Nord concerne la phase 2 de l'opération d'ensemble du quartier de la gare de Machilly. Un parking-relais de 137 places a été construit pour les besoins des usagers des transports publics, en particulier du Léman Express. Le PLU de Machilly prévoit une opération d'aménagement d'ensemble en plusieurs phases, qui devront être confirmées ou ajustées dans le cadre d'une nouvelle révision de PLU (prescription par délibération du conseil municipal du 17/02/25).

UD7-05	Machilly	Priorité : As5

Ces opérations en extension urbaine, positionnés entre la gare et le centre-village, doivent participer à moyen terme au renforcement des capacités résidentielles et au confortement de la centralité en épaisseur, afin de «faire vivre» le centre en rapprochant la population des futurs services, commerces et équipements et de la gare.

Etat d'avancement de l'urbanisation du secteur : 520 logements programmés, 65 logements réalisés ou mis en service.

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 50'560 m²
- Activités : 470 m²
- Équipements publics : non estimés
- Espaces publics : non estimés
- Surface de zone perméable artificialisée : 35'000 m²
- Surface agricoles consommées : non estimés

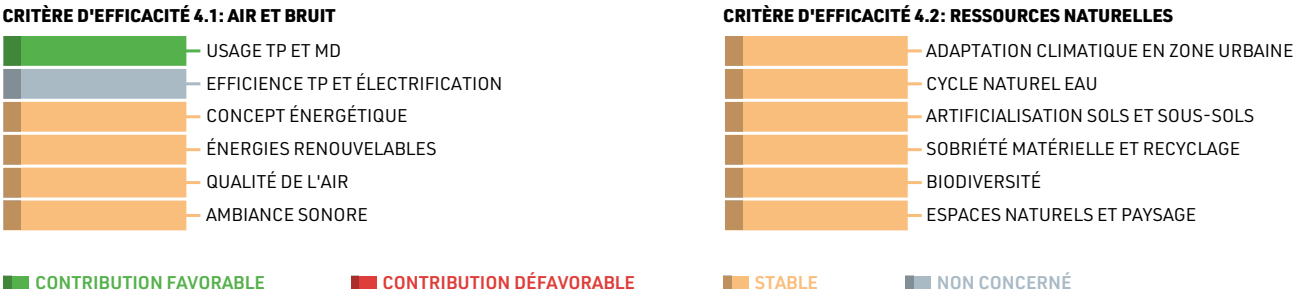
OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06, EP07** en veillant à la prise en compte du contexte naturel et paysager du secteur.
- **Urbanisation U02, U03, U08, U09** en densifiant le tissu bâti existant à proximité de la gare.
- **Mobilité M03, M04, M05** en renforçant la coordination urbanisation-transports dans un secteur bénéficiant d'une desserte ferroviaire.

La mesure vise à consolider le village de Machilly desservi par le Léman express en densifiant le tissu bâti existant de manière qualitative en adaptant les formes urbaines au contexte paysager et patrimonial et en favorisant l'accueil de commerces, services et équipements locaux. Il s'agit également de développer des espaces publics adaptés afin de favoriser l'accessibilité à la gare pour tous les modes en privilégiant la qualité des cheminements piétons et modes doux autour de l'interface multimodale mais également en direction de la commune voisine de Saint-Cergues. Le contexte paysager et naturel qui définit l'environnement de Machilly est pris en compte

De par sa localisation stratégique à proximité de la gare Léman express et à l'articulation entre le centre-bourg et le lac de Machilly, la structuration d'un nouveau quartier à Machilly renforce le lien entre la mobilité et l'urbanisation du secteur, en intégrant une densification du tissu existant et une extension limitée en continuité immédiate du centre bourg. Au-delà de la commune de Machilly, l'enjeu est de favoriser le rabattement vers l'interface multimodale du Léman express pour les autres centralités à proximité. Cela passe par la création de liaisons MD sécurisées et plus directes depuis la gare vers d'autres centralités et l'aménagement des espaces publics afin de favoriser l'utilisation des TP et des modes actifs. Ces liaisons modes doux desserviront aussi la commune de Saint Cergues, qui a planifié des zones de confortement de sa centralité et un développement concentré en profondeur de part et d'autre de l'axe RD15 à travers des opérations de densification, d'extension urbaine limitée et de requalification urbaine. Ainsi la mesure améliore l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce, avec des installations pour les piétons, cyclistes, et le rail, tout en créant des zones piétonnes et un accès facilité à un espace de détente. Pour les ressources naturelles, elle minimise l'imperméabilisation (zone de pleine terre entre 5 et 29%) tout en valorisant les espaces paysagers et en améliorant l'accessibilité.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Axe (Annemasse) Machilly – Thonon
Ae1 16-2 Construction d'un P+R à Machilly
A4 Paquet MD 16-47 Aménagement modes doux en rabattement vers l'interface multimodale de Machilly
Ae4 16-5 Construction d'un P+R à Machilly (phase 2)
A5 Paquet MD 16-49 Aménagements cyclables sur l'itinéraire Mont-Blanc / Leman et autres axes structurants frontaliers dans le secteur des Voiron

UD7-05	Machilly	Priorité : As5

Ae5 16-59 Mesures d'accompagnement multimodales à la nouvelle liaison autoroutière A412
Ae5 EP7-04 Mesures environnementales en accompagnement de la nouvelle liaison autoroutière A412
C5 16-57 Continuités cyclables sur le couloir de circulation Thonon-Annemasse (D903 – voie ferrée)

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT Région d'Annemasse approuvé en 2021 ; SCOT du Genevois français en cours

Planification urbaine : PLU de Machilly (2015, révision prescrite en 2025) avec inscription d'une OAP Secteur centre

Planification localisée : se référer au tableau ci-après

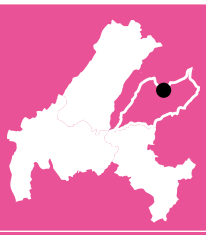
Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
St Cergues Côts - Tranche 1 OAP Côts Bas Coteau	UD7-05d	OAP	Logements	MES	01.2019	12.2022	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
RUE DE LA COLOMBE	UD7-05g	OAP	Logements	MES	01.2020	12.2022	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
QUARTIER GARE 2	UD7-05b	OAP	Logements	MES	12.2021	08.2023	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
St Cergues Côts - Tranche 2 OAP Côts Bas Coteau	UD7-05e	OAP	Logements	REA	01.2021	12.2025	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
St Cergues Côts - Tranche 3 OAP Côts Bas Coteau	UD7-05f	OAP	Logements	AVP	12.2025	12.2030	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
QUARTIER GARE	UD7-05a	OAP	Logements	AVP	2028	12.2030	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
OAP BAUDIN SUD	UD7-05c	OAP	Logements	PRO	12.2023	12.2030	Annemasse-Les Voirons-Agglomération
Périmètre de gel Chez Tardy	UD7-05h	OAP	Logements	PROG		12.2030	Annemasse-Les Voirons-Agglomération

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

PLU de Machilly (révision approuvée en 2015) avec inscription d'un OAP Secteur centre

UD7-06

Sciez



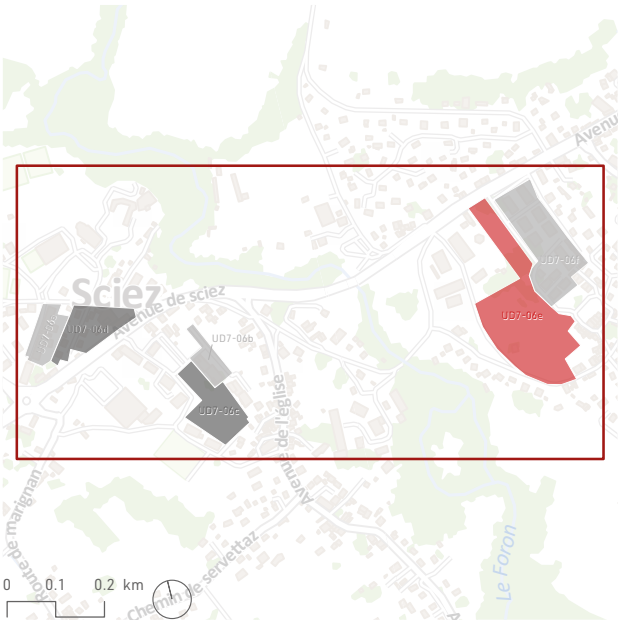
Priorité
As5

Historique
As3 / 6621.3.237
As4 / 6621.4.170

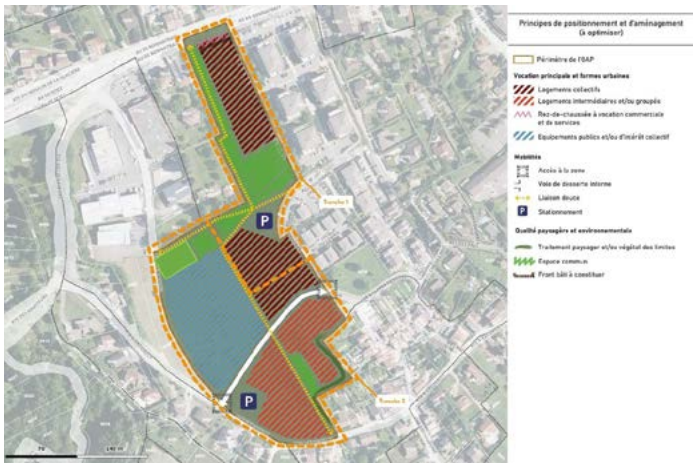
CATÉGORIE
Densification
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Sciez
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Thonon Agglomération

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



BONNATRAIT (Sciez) : Principes d'aménagement en densification de l'enveloppe urbaine (logements collectifs et intermédiaires)

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La mesure prévoit, via 3 secteurs cibles :

- La confirmation des secteurs de Sous Sciez (UD7-06c) et vers la Mairie Ouest (UD7-06d), comme sites préférentiels de densification ou de régénération du tissu urbain du chef-lieu de Sciez, à vocation principale d'habitat en mixité sociale et générationnelle (hébergements séniors). Ces deux secteurs (aux permis de construire délivrés) sont en cours d'urbanisation.
- L'aménagement du secteur de Pré Derrière, dans l'enveloppe urbaine du pôle urbain de Bonnatrait, en interface directe avec la RD1005, colonne vertébrale d'un transport public performant (mesures 16-50 et 16-52 – A5). Ce tènement d'une surface importante de 3,66 ha a vocation à accueillir près de 150 logements (dont une part significative de logements sociaux), en mixité avec des commerces et services de proximité (en rez-de-chaussée et façade sur rue) et des équipements publics ou d'intérêt collectif, desservies par un maillage interne en modes doux. Plusieurs espaces communs de convivialité (jardins, aire de jeux, de repos, …) sont prévus en cœur d'îlot (pour chaque tranche), majoritairement en espace perméable et végétalisé. Ses limites seront paysagées et végétalisées notamment en partie sud pour assurer la transition avec le hameau historique d'Excuvilly.

Cette mesure devrait être réalisée par tranches, sur la période de mise en œuvre du PLUi-HM 2028-2031.

2'700 habitants supplémentaires sont attendus d'ici 2035 sur l'ensemble de la commune.

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 150 logements pour le secteur Pré-derrière
- Activités : 100 m²
- Équipements publics : non estimés
- Espaces publics : non estimés

UD7-06	Sciez	Priorité : As5

– Surface de zone perméable artificialisée : non estimés
– Surface agricoles consommées : non estimés

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

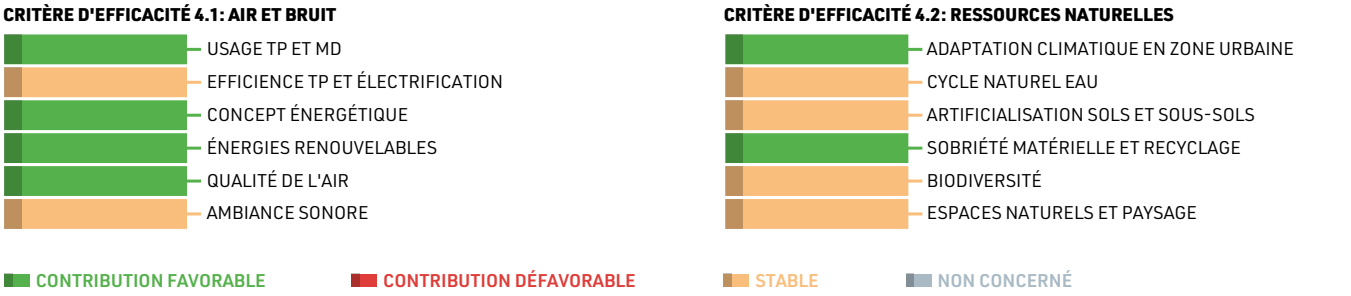
– **Environnement-paysage EP03, EP06, EP07** en améliorant la qualité environnementale, paysagère et climatique du centre.
– **Urbanisation U02, U03, U05** en confirmant le rôle de petite ville de Sciez, avec une mixité fonctionnelle et des capacités d'accueil renforcées.
– **Mobilité M03, M04, M05, M07** en améliorant la coordination urbanisation-transports autour de l'axe TP et la maîtrise du TIM.

La mesure vise la poursuite du confortement de la petite ville de Sciez, à l'échelle de l'armature urbaine de Thonon Agglomération, en tant que pôle urbain structurant et touristique (avec sa façade littorale), desservi par des transports publics routiers (RD 1005 concernée par les mesures 16-50 et 16-52 – A5 et rabattement de/vers la RD 25 et le pôle gare de Perrignier), et traversé par l'itinéraire cyclable de la véloroute Via Rhôna. Ce confortement s'entend pour les deux pôles de centralité que sont le Chef-lieu de Sciez et Bonnatrait.

Par la densification et le renouvellement urbain défini en amont par des OAP du PLUi, la commune est pleinement engagée dans une dynamique de régénération et d'intensification urbaine de part et d'autre de la RD1005. Cette intensification urbaine participe également à la requalification des pôles de Sciez (secteurs de Sous Sciez et vers la Mairie Ouest) et de Bonnatrait, dans leur traversée urbaine marquée par un fort aspect routier (gestion du trafic avec la mesure 16-59-Ae5 et développement d'itinéraires cyclables 16-52 – A5). Le secteur de Pré-Derrière, viendra lui-même poursuivre la densification engagée, en front sud de la RD 1005 et conforter le rôle multifonctionnel du pôle de Bonnatrait.

Cette densification au sein des enveloppes urbaines existantes et le long de l'axe structurant de la RD1005, est associée à un objectif de réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) d'au moins 50 % à l'horizon 2031, et à l'engagement progressif dans la trajectoire ZAN à l'horizon 2050. Cette intensification urbaine s'accompagne de la préservation du corridor écologique de Foron de Sciez (entre le Chef-lieu et Bonnatrait).

En matière de performance énergétique, les constructions neuves devront respecter des critères renforcés par rapport à la RE2020, avec 40% de la consommation en énergie primaire provenant des énergies renouvelables. Des rénovations énergétiques sont aussi prévues pour optimiser l'isolation et limiter les déperditions. Parallèlement, des mesures pour lutter contre les îlots de chaleur urbains incluent l'utilisation de matériaux à albédo élevé et la végétalisation des espaces. La gestion des eaux de pluie sera améliorée par la désimperméabilisation des sols et l'utilisation de revêtements perméables.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Axe RD1005 entre Thonon et Genève
A5 16-52 Continuités et rabattements cyclables sur l'axe 1005 Thonon-Genève
A5 16-50 Priorisation des transports publics sur voiries et aménagements d'interfaces multimodales transports publics - modes doux sur l'axe 1005 Thonon-Genève
Ae5 16-59 Mesures d'accompagnement multimodales à la nouvelle liaison autoroutière A412

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT du Chablais adopté en janvier 2020

Planification urbaine :

– PLUI du Bas-Chablais (17 communes) adopté de février 2020 et OAP sectorielles
– PLUIHM de Thonon Agglo arrêté le 10/02/2025 et OAP sectorielles

UD7-06	Sciez	Priorité : As5

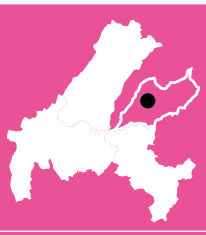
Planification localisées et réalisations : se référer au tableau ci-dessous

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
SCIEZ CENTRE (SOUS SCIEZ)	UD7-06c	OAP	Logements	REA	01. 2024	12.2026	Thonon Agglo
MAIRIE OUEST	UD7-06d	OAP	Logements	REA	01.2025	12.2026	Thonon Agglo
BONNATRAIT / Champ derrière	UD7-06e	OAP reconduite au PLUi-HM)	Logements, activités équipements	AVP	01.2028	12.2031	Thonon Agglo

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Projet de PLUi-HM (dossier complet, dont OAP sectorielles et thématiques), juin 2025

UD7-07 Douvaine



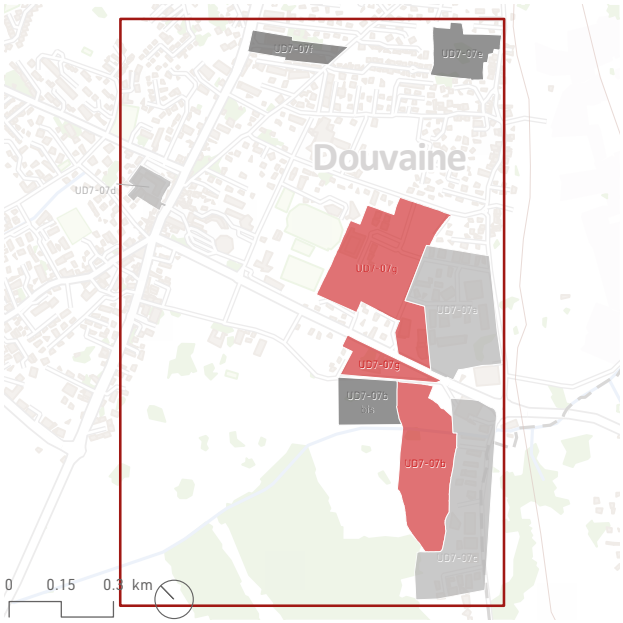
Priorité
As5

Historique
As3 / 6621.3.237
As4 / 6621.4.170

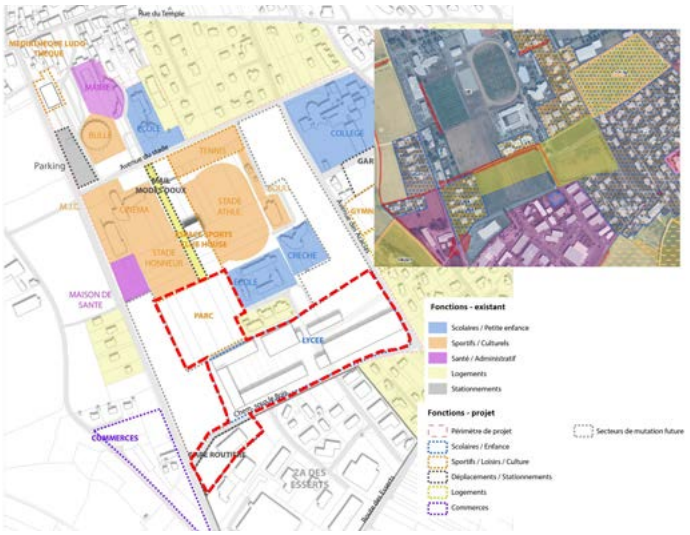
CATÉGORIE
Densification
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Thonon Agglomération
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Douvaine, Région Auvergne Rhône-Alpes

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Programmation urbaine du quartier du Maisse (Douvaine)

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La mesure prévoit via 4 secteurs cibles :

- L'aménagement global et la réorganisation des déplacements du quartier du Maisse, en lien avec la réalisation d'un lycée (projet porté par la région Auvergne-Rhône-Alpes) et d'autres équipements et espaces publics d'importance intercommunale (piscine, gymnase, gares routières). L'aménagement du quartier prévoit aussi un maillage modes doux interne, des transports scolaires (à l'appui d'un nouveau plan de circulations tous modes), un parc urbain, une offre de logements en renouvellement urbain des secteurs périphériques.
- La requalification de l'entrée sud de la ville (RD 1206), favorisée par la résorption d'une friche économique à l'ouest de l'avenue des Voirons, et l'accueil ou la relocalisation d'activités commerciales à l'interface des ZAEi des Niollets et des Esserts.
- Un développement qualitatif et phasé (en plusieurs tranches) de la ZAE intercommunale des Niollets, en extension de celle existante.
- Des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) garantes d'une urbanisation maîtrisée de qualité, à proximité d'un axe majeur de TP (RD 1005 – 16-50-A5), et d'un circuit interne de transports scolaires optimisé, à l'exemple du secteur de régénération urbaine de l'îlot bâti «Domino», et du secteur des Loches Ouest, en densification de l'enveloppe urbaine.

Ces projets seront réalisés par phases, sur la période de mise en œuvre du PLUi-HM (2026-2035).

1'600 habitants et 360 emplois supplémentaires sont attendus d'ici 2035, ainsi que l'accueil de plus de 1'700 nouveaux élèves quotidiennement.

UD7-07	Douvaine	Priorité : As5

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 67'000 m² / 952 logements
- Activités : 70'000 m²
- Équipements publics : 27'000 m² (lycée, gymnase, centre nautique)
- Espaces publics : non estimés
- Surface de zone perméable artificialisée : non estimés
- Surface agricoles consommées : non estimés

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06, EP07** en améliorant la qualité environnementale, paysagère et climatique.
- **Urbanisation U02, U03, U05, U06, U07, U09** en confirmant le rôle de petite ville de Douvaine, avec une mixité fonctionnelle et des capacités d'accueil renforcées, tant en logements qu'en activités et équipements.
- **Mobilité M03, M05, M09** en renforçant la ville des courtes distances et la multimodalité autour de l'axe RD 1005.

La mesure vise le confortement de DOUVAINE à l'échelle de l'armature urbaine de Thonon Agglomération, en tant que pôle urbain structurant d'équilibre, d'emplois (avec les ZAEi des Esserts et des Niollets), et d'équipements publics intercommunaux, et desservi par des transports publics routiers performants (axes des RD 1206 et surtout, RD 1005, support de plusieurs mesures du PA5, ci-dessous).

Par l'aménagement du quartier du Maisse, siège de projets d'intérêt intercommunal, par un développement de la ZAEi des Niollets et par le renouvellement urbain ou la densification de quartiers périphériques proches, tel que le secteur des Loches, la commune de DOUVAINE offre un véritable concentré de projets favorisant l'intensification urbaine et le rapprochement de fonctions multiples et complémentaires, et plus spécifiquement les fonctions d'enseignement et d'aménités (sports et loisirs), en plein cœur de ville, favorisant ainsi la mobilité douce et la ville des courtes distances.

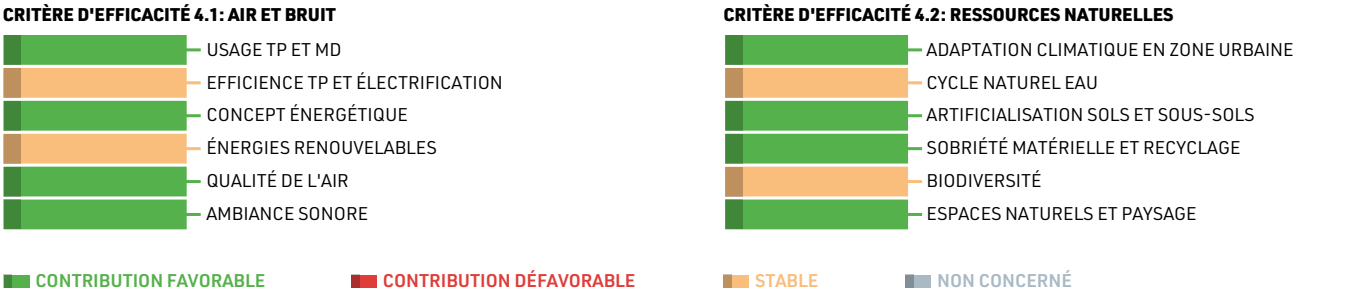
La densification projetée au sein des enveloppes urbaines existantes, et de façon préférentielle autour des centralités communales telles que celle de DOUVAINE, des axes structurants et des pôles d'intermodalité, est associée à un objectif de réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) d'au moins 50 % à l'horizon 2031 et à l'engagement progressif dans la trajectoire ZAN à l'horizon 2050.

Les dispositions combinées du PLUi-HM pour une urbanisation plus sobre en consommation foncière, mieux maîtrisée dans l'espace et dans le temps, et pour la promotion de déplacements moins carbonés, concourent à la préservation des ressources naturelles, agricoles et forestières du territoire, et à la limitation des émissions de GES.

Le cadre d'aménagement imposé aux tènements fonciers les plus importants, via les OAP sectorielles, combinées à une OAP thématique «Qualité urbaine architecturale et du cadre de vie», garantit la qualité des futures opérations, et plus globalement, des conditions d'épanouissement et de bonne santé des habitants, dans un cadre de vie où la nature en ville est préservée ou restaurée.

Les constructions du quartier du Maisse seront à haute performance énergétique, avec un lycée à énergie positive et des équipements conçus pour être énergétiquement neutre, comme le gymnase et le centre nautique. Bien qu'un projet de réseau de chaleur local ait été envisagé, il a été suspendu en raison des difficultés liées à l'approvisionnement local en bois. Le projet inclut également la création d'espaces publics de qualité, notamment un parc public et une gare routière modernisée. Des mesures ERC sont en cours pour compenser l'artificialisation des sols, bien que ces zones aient déjà été affectées à l'urbanisation. Enfin, l'intégration paysagère, en particulier pour le lycée situé au pied des coteaux viticoles, et l'accès renforcé aux marais de Chilly, classés Geopark UNESCO, figurent parmi les priorités du projet.

Le développement des modes doux et des transports collectifs performants est accompagné par une étude de circulation visant à réduire l'espace dédié aux véhicules particuliers et à créer un quartier apaisé avec une meilleure qualité de l'air et un environnement sonore diminué. Pour lutter contre les îlots de chaleur, des matériaux à albédo élevé seront utilisés et la désimperméabilisation des sols sera favorisée.



UD7-07	Douvaine	Priorité : As5

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Axe RD1005 entre Thonon et Genève
A5 16-52 Continuités et rabattements cyclables sur l'axe 1005 Thonon-Genève
A5 16-50 Priorisation des transports publics sur voiries et aménagements d'interfaces multimodales transports publics - modes doux sur l'axe 1005 Thonon-Genève
Ae5 16-59 Mesures d'accompagnement multimodales à la nouvelle liaison autoroutière A412

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT du Chablais adopté en janvier 2020

Planification urbaine :

- PLUI du Bas-Chablais (17 communes) adopté de février 2020 et OAP sectorielles
- PLUIHM de Thonon Agglo arrêté le 10/02/2025 et OAP sectorielles

Planification localisées et réalisations : se référer au tableau ci-dessous

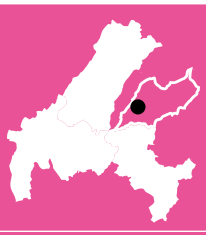
Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
DOMINO	UD7-07f	OAP	Logements	AVP	01.2026	01.2028	Thonon Agglo
LES LOCHES	UD7-07e	OAP	Logements	AVP	01.2026	01.2028	Thonon Agglo
EXTENSION NIOLLETS 2	UD7-07b bis	OAP	Activités	REA	01.2026	12.2028	Thonon Agglo
SECTEUR DU MAISSE	**UD7-07g**	OAP	Equipements publics	REA	01.2025	12.2031	Thonon Agglo Région ARA Douvaine
EXTENSION NIOLLETS	**UD7-07b**	OAP	Activités	AVP	01.2029	12.2031	Thonon Agglo

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Projet de PLUi-HM (dossier complet, dont OAP sectorielles et thématiques), juin 2025

UD7-10

Veigy



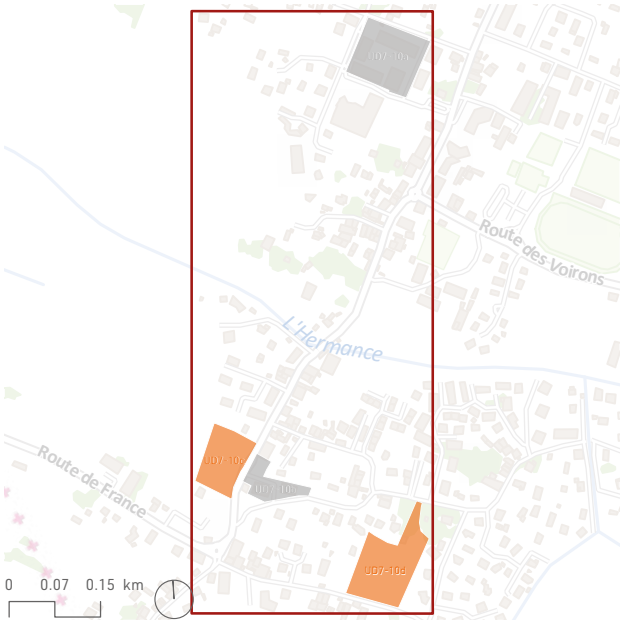
Priorité
Bs5

Historique
As3 / 6621.3.246
As4 / 6621.4.172

CATÉGORIE
Extension

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Thonon Agglomération
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Veigy-Foncenex

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



OAP L'Uche (Veigy) : principes d'aménagement

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La mesure prévoit via deux secteurs ciblés :

- La densification du centre-bourg de Veigy-Foncenex dans l'enveloppe urbaine, à l'exemple du secteur de l'Uche, associant une densification adaptée, des liaisons douces, des espaces communs et un cadre paysager de qualité.
- L'aménagement d'une zone d'activités économiques intercommunale, compatibles avec le voisinage de l'habitat, sous maîtrise publique (Thonon Agglo), visant à développer l'emploi local, et possiblement à des bi-localisations d'entreprises installées à Genève.
- Des opérations ponctuelles en densification diffuse.

Ces mesures devraient être réalisées sur la deuxième période de mise en œuvre du PLUi-HM (2031-2035).

800 habitants sont attendus d'ici 2035 pour l'ensemble de la commune.

Nombre de mètres carrés de surface de plancher par typologie d'usage en m² :

- Logements : 12'300 m² pour l'OAP
- Activités : 6'600 m²
- Équipements publics : 0 m²
- Espaces publics : non estimés
- Surface de zone perméable artificialisée : non estimés
- Surface agricoles consommées : 18'900 m²

UD7-10	Veigy	Priorité : Bs5

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP07** en améliorant la qualité environnementale, paysagère et climatique.
- **Urbanisation U02, U03, U06** en confirmant le rôle de petite ville de Veigy, avec une mixité fonctionnelle renforcée, tant en logements qu'en activités et équipements.
- **Mobilité M03, M09** en renforçant la ville des courtes distances et la multimodalité autour de l'axe RD 1005.

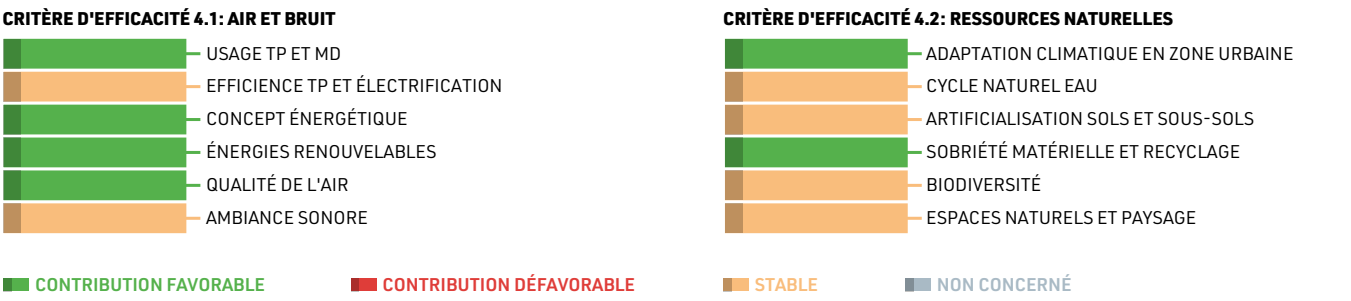
La mesure vise un confortement maîtrisé de la petite ville frontalière de VEIGY-FONCENEX. La pression foncière et immobilière que connait la commune, par son interrelation particulière avec Genève nécessite un encadrement particulier de l'évolution démographique, plus à la mesure de la commune et de son rôle dans l'armature urbaine, en termes d'équipements, commerces, services, espaces publics. Le confortement de cette centralité dans la mixité de ses fonctions peut s'appuyer sur sa bonne desserte en transports publics routiers sur l'axe de RD 1005 (via la ligne transfrontalière L271 Thonon/Genève et le futur service de TP cadencé de Thonon Agglomération- M16-50 – Ae5).

La mesure participe à l'articulation plus étroite recherchée entre urbanisme et mobilité en :

- S'appuyant sur les axes forts de TP pour densifier et ainsi offrir au plus grand nombre une alternative crédible à la voiture individuelle, notamment pour sortir du territoire (migrations pendulaires liées à l'emploi).
- Préférant le renforcement de la centralité, afin d'éviter la génération de nouveaux déplacements quotidiens (urbanisation du secteur de l'Huche.
- Accompagnant l'évolution démographique, par un développement des emplois, des commerces, des productions locales (agricoles, matériaux de construction, …), des équipements et de toute activité contribuant aux besoins résidentiels des populations sur place et ainsi limiter les mobilités externes au territoire (ZAEi des Grandes Vignes).

Les dispositions du PLUi-HM pour une urbanisation plus sobre en consommation foncière (objectif de réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers d'au moins 50 % à l'horizon 2031, et à l'engagement progressif dans la trajectoire ZAN à l'horizon 2050), mieux maîtrisée dans l'espace, mais aussi dans le temps, et pour la promotion de déplacements moins carbonés, concourent ainsi à la préservation des ressources naturelles, agricoles et forestières du territoire, et à la limitation des émissions de GES.

Le cadre d'aménagement imposé via les OAP sectorielles, combinées à une OAP thématique «Qualité urbaine architecturale et du cadre de vie», garantit la qualité des futures opérations, et plus globalement, des conditions d'épanouissement et de bonne santé des habitants, dans un cadre de vie où la nature en ville est préservée ou restaurée. Les constructions respectent des normes strictes de performance énergétique, avec des exigences spécifiques pour les bâtiments neufs. L'accent est mis sur l'isolation thermique, l'inertie thermique et la réduction des déperditions d'énergie, avec des installations d'énergies renouvelables couvrant au moins 40% de la consommation d'énergie primaire des bâtiments. Afin de lutter contre les îlots de chaleur urbains, des matériaux à albédo élevé seront privilégiés pour les façades, toitures et sols extérieurs et des surfaces perméables seront intégrées pour favoriser la gestion des eaux de pluie. La végétalisation des espaces est prévue pour renforcer la biodiversité et améliorer la qualité de vie. Enfin, le projet vise à limiter la production de déchets durant les phases de construction, favoriser le compostage et l'écoconception pour allonger la durée de vie des bâtiments, tout en prenant en compte l'insertion paysagère.



LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Axe RD1005 entre Thonon et Genève
A5 16-52 Continuités et rabattements cyclables sur l'axe 1005 Thonon-Genève
A5 16-50 Priorisation des transports publics sur voiries et aménagements d'interfaces multimodales transports publics - modes doux sur l'axe 1005 Thonon-Genève
Ae5 16-59 Mesures d'accompagnement multimodales à la nouvelle liaison autoroutière A412

UD7-10	Veigy	Priorité : Bs5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Planification directrice : SCOT du Chablais adopté en janvier 2020

Planification urbaine :

- PLUI du Bas-Chablais (17 communes) adopté de février 2020 et OAP sectorielles
- PLUIHM de Thonon Agglo arrêté le 10/02/2025 et OAP sectorielles

Planification localisées et réalisations : se référer au tableau ci-dessous

Nom opération d'aménagement	Numéro	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	Entité pilote
L'HUCHE	UD7-10d	OAP	Logements	AVP	2032	2035	Thonon Agglo
ZAEi GRANDS VIGNES	UD7-10c	OAP	Activités	AVP	2032	2035	Thonon Agglo

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Projet de PLUi-HM (dossier complet, dont OAP sectorielles et thématiques), juin 2025

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

4.7 MESURES ENVIRONNEMENT-PAYSAGE HORIZONS A ET B

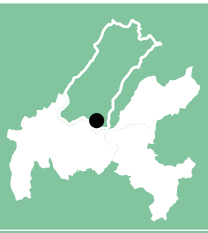


Réaménagement du Parc des Franchises (mesure EP2-05 du PA3)

© Etat de Genève

EP2-08

Renaturation du site scolaire collège et école de commerce (CEC) André-Chavanne



Priorité
Ae5

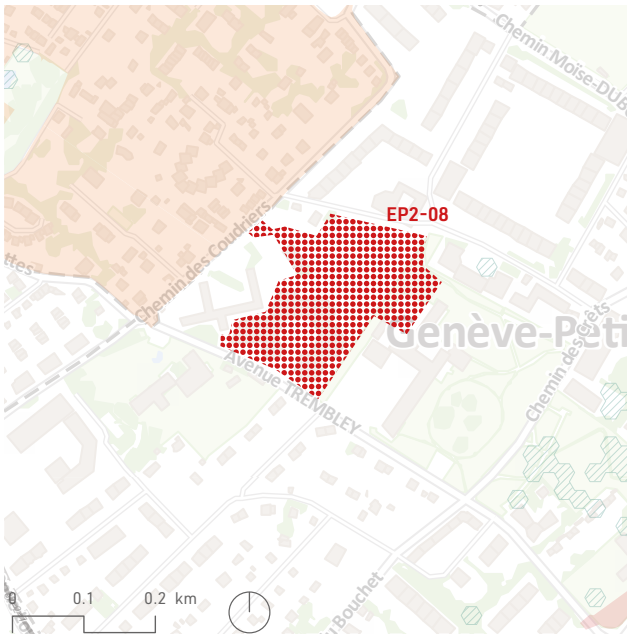
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 8.0 MF
Sans demande de cofinancement

CATÉGORIE
Îlots de chaleur / végétalisation

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève (OCAN)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
-

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE

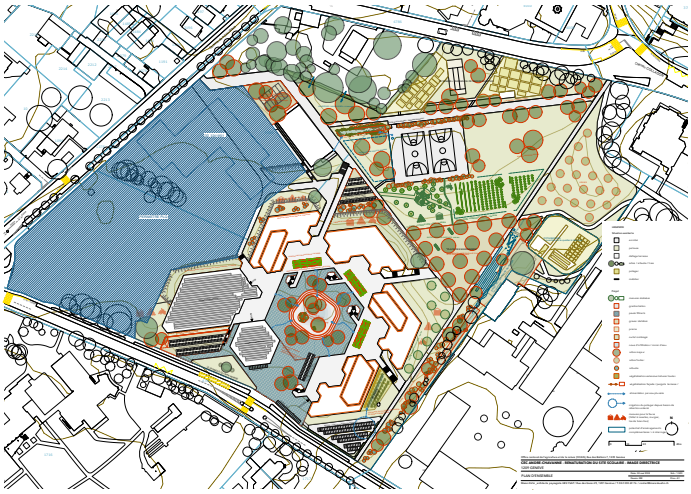


Image directrice de la renaturation du CEC Andre-Chavanne, OCAN/ Maren Kühn_architecte paysagiste

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Le site scolaire du CEC André-Chavanne s'inscrit dans la pénétrante de verdure reliant la gare Cornavin à la façade sud de l'aéroport. De ce fait, il participe au réseau de mobilité douce et à l'infrastructure écologique de l'agglomération. Toutefois, l'apport du site en termes de biodiversité est aujourd'hui relativement faible et nécessite d'être développé. En effet, il est principalement composé de sols minéraux imperméables. En plus des problèmes de gestion de l'eau que ces revêtements occasionnent, le site est aujourd'hui un îlot de chaleur.

Les mesures prévues sur le site du CEC André-Chavanne, propriété du Canton de Genève, visent à remédier aux problématiques énumérées ci-dessus :

- Le développement de la biodiversité ainsi que le renforcement de l'infrastructure écologique (IE) se concrétisent par le renforcement de l'arborisation et de la strate arbustive avec la plantation de plus de 100 arbres majeurs (mise en place d'un verger historiquement présent, renforcement du cordon boisé et de la zone de verdure). Il est ainsi envisagé d'augmenter le taux de canopée de 13% pour atteindre l'objectif de 33% d'ici 2070.
- La lutte contre les îlots de chaleur se caractérise par des mesures de végétalisation et de remplacement d'enrobés. Plus de 3'750 m^2 de toitures vont être végétalisés et 6'000 m^2 d'enrobés vont être remplacés par des revêtements perméables avec un plus fort albédo.
- Le concept de ville éponge se concrétise par une gestion de l'eau à la parcelle avec la création de noues d'infiltration, d'un volume de rétention pour l'irrigation et d'un jardin de pluie.
- La contribution à la réduction des émissions de GES avec l'installation de panneaux photovoltaïques sur les toitures et l'absorption du CO_2 permises par les nouvelles plantations.

La surface réaménagée est de 43'440 m^2.

EP2-08	Renaturation du site scolaire collège et école de commerce (CEC) André-Chavanne	Priorité : Ae5

Une étude préliminaire (phase SIA 21) avec la réalisation d'une image directrice et un devis estimatif a été développée afin de démontrer la faisabilité de la mesure. Cette étude préliminaire a fait l'objet d'une mise en consultation et d'une validation auprès du groupe de pilotage composé des services concernés de l'État de Genève (Offices de l'Urbanisme, des Bâtiments, de l'Eau, des Transports, Département de l'Instruction publique, Direction de la Durabilité et du Climat).

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06** en régénérant un espace bâti en cœur de ville, inclus dans l'infrastructure écologique genevoise.
- **Urbanisation U09** en améliorant la qualité et le maillage des espaces publics dans un secteur densément peuplé.
- **Mobilité M08, M09** en favorisant le stationnement modes doux et la réaffectation de l'espace public au bénéfice des modes actifs.

Le site du CEC André-Chavanne est actuellement fortement minéralisé alors qu'il est très marquant sur le plan paysager. L'objectif est de capitaliser sur son emplacement en cœur d'agglomération et sa fréquentation par un grand nombre d'usagers pour renaturer les espaces extérieurs minéraux ainsi que les toitures plates des bâtiments. Il vient également s'inscrire en complément à une réflexion sur la mobilité douce avec la suppression du parking voiture au nord du site et de la mise en place d'abris et d'épingles pour les deux-roues.

Plus de 2'000 élèves et enseignants fréquentent quotidiennement ce site et bénéficieront directement du confort apporté par ces nouvelles mesures (cadre de vie, fraîcheur, réduction du bruit…). De plus, ce projet accompagne la densification vers l'intérieur matérialisée par le futur PLQ des Coudriers, qui jouxte le périmètre du projet. Le PLQ des Coudriers comprend 620 m^2 destiné à des activités commerciales et 12'380 m^2 de logements, soit environ 123 appartements.

De manière plus globale, ce projet de végétalisation et de lutte contre les îlots de chaleur s'inscrit dans le renforcement de la pénétrante de verdure qui relie la gare Cornavin à l'aéroport par le biais de grands parcs urbains comme le Parc des Cropettes, le Parc Trembley, etc.

Il s'agit d'un dossier pilote par l'envergure du projet, son caractère exemplaire et la diversité des mesures mises en œuvre. Elles constitueront un catalogue de mesures qui pourra être repris sur d'autres périmètres.

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

-

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	01.2024 / 06.2024
Étude d'avant-projet	**01.2025 / 12.2025**
Étude de projet	01.2026 / 09.2026
Autorisation / permis de construire	10.2026 / 03.2027
Début des travaux	01.2028 / 12.2028
Mise en service	12.2028

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Image directrice du CEC, juin 2024 (rapport, plan, taux de canopée, estimation des coûts, image directrice)

COÛT

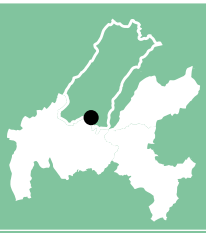
Estimation du coût global	8.0 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

Canton de Genève (100 %)

EP2-09

Aménagement d'un parc agro-urbain dans le nouveau quartier mixte de La Susette au Grand-Saconnex



Priorité
Be5

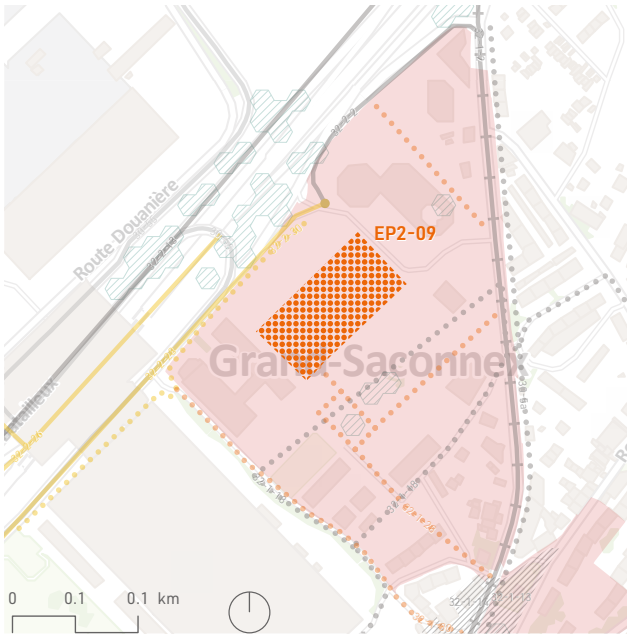
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 8.5 MF
Sans demande de cofinancement

CATÉGORIE
Espaces publics

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Ville de Grand-Saconnex
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Canton de Genève

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Proposition d'affectation pour le parc agro-urbain, extrait du schéma directeur

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Le quartier de La Susette, à l'est de Palexpo, entre l'autoroute A1 et la route de Ferney, fait partie du grand projet Grand-Saconnex (UD2-03a). Le site, en zone de développement 3, a fait l'objet d'une réflexion sur sa programmation dans le cadre de la modification de zone (MZ) adoptée par le Grand-Conseil genevois en janvier 2024. La Ville du Grand-Saconnex et l'État de Genève se sont entendus pour créer un nouveau quartier urbain mixte aux portes de Genève en mettant l'accent sur les enjeux de la transition écologique.

La programmation d'un parc agro-urbain de 1.8 ha fait pleinement partie du projet de quartier. Le parc agro-urbain fonctionnera comme une articulation entre les échelles territoriales cantonale et régionale (réseau agricole), intercommunale (lien avec les domaines d'agriculture péri-urbaine) et communale (lien avec les intérêts alimentaires de la population).

Le parc agro-urbain pourra tisser le lien entre urbanité et monde agricole en proposant un lieu d'échanges, de sensibilisation, d'interaction et de pédagogie. Il proposera aussi un lieu public pour la détente dans un parc-verger, des potagers communautaires, une pépinière urbaine, un pâturage et d'autres fonctions qui seront précisées avec la population. Une maison du parc agro-urbain pourra accueillir d'autres programmes en relation avec l'échange de connaissances et la production agricole, comme une buvette ou un petit marché couvert. Cette maison, raccordée au réseau GéniLac, pourra également s'ouvrir à un programme plus large en lien avec les enjeux de la transition écologique.

La surface réaménagée est de 18'000 m².

La validation du schéma directeur de La Susette en septembre 2024, après la conduite d'une large concertation, se traduira dans un plan localisé de quartier dont le lancement est prévu début 2025. Les études du parc agro-urbain avanceront en parallèle, sous la conduite de la commune, pour une réalisation prévue dès 2032. Le périmètre du parc sera en main public après l'adoption du PLQ.

EP2-09	**Aménagement d'un parc agro-urbain dans le nouveau quartier mixte de La Susette au Grand-Saconnex**	**Priorité : Be5**

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP02, EP06, EP07** en revitalisant des espaces naturels et agricoles au profit d'une population urbaine dense.
- **Urbanisation U09** en maillant les espaces publics au cœur d'un nouveau quartier dense et multifonctionnel.
- **Mobilité M09** en proposant un parc public facilement accessible en modes actifs.

Le développement du quartier de la Suzette prévoit la construction d'environ 900 logements, entre 20'000 et 25'000 m² de surfaces brutes de plancher (SPB) destinées à des activités tertiaires et artisanales, des équipements publics (école, crèche, locaux associatifs, EMS), ainsi qu'un réseau d'espaces publics comprenant une place et un parc agro-urbain. Ce dernier est un maillon essentiel du schéma directeur, dont la réflexion a été conduite en s'appuyant sur la charte cantonale "Quartiers en transition" et son référentiel traduit en objectifs et indicateurs. Le parc agro-urbain préservera près de 1.8 ha de pleine terre au milieu d'un quartier urbain, sur le périmètre de son usage agricole actuel (bonne qualité des terres confirmée par analyse de plusieurs carottages).

Grâce à sa grande surface, le parc agro-urbain offrira un dégagement aux nouveaux bâtiments de logements et aux espaces publics du quartier tout en préservant les vues lointaines sur le Jura. Il contribuera aux qualités fixées pour le nouveau quartier en participant, par exemple, à la perméabilité des sols (indice de perméabilité de 1.15 pour l'ensemble du quartier, selon évaluation "Quartiers en transition"), à la diversité des milieux (indice de Shannon de 1.63), à la structure des noues pour l'eau de ruissellement mais aussi à la canopée du quartier grâce à une généreuse arborisation (taux de canopée visé de 40%).

Le parc agro-urbain se positionne dans la continuité de la trame verte de l'axe est-ouest, au sud de l'autoroute et s'intègre dans les principes paysagers pour la façade sud de l'aéroport. Il contribue à créer un élargissement et un souffle d'un seul tenant avant le resserrement créé par le bâtiment de Palexpo. Il participe à la mise en scène du tissu bâti existant et nouveau et contribuera à la nouvelle identité du site. Il sera bordé d'un espace de continuité biologique reconstitué, contribuant à recoudre la liaison verte au sud de l'aéroport. Il participera à la trame bleue du nouveau quartier et à la réduction de la pollution lumineuse par un concept d'éclairage nocturne adapté et limité au strict nécessaire (espace sombre à protéger de l'éclairage).

Le Parc agro-urbain s'articule avec les liaisons de mobilité douce intercommunales nord-sud en direction du Jardin des Nations (Promenade de la Paix, 6621.2.111 / 32-1-17 - Ae2) et est-ouest entre Meyrin et Prégny-Chambésy (Promenade des Parcs 6621.3.084 / 32-1-18 - Ae3 et 32-1-23 Be5).

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Façade sud de l'aéroport
UD 2-03a Grand-Saconnex
Ae2 32-1-17 Aménagement d'une liaison MD sur le cours des Nobel et la promenade de la Paix valorisant le patrimoine paysager
Ae3 32-1-18 Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport : promenade des parcs (phase 1)
B5 Paquet MD 32-1-30 Promenade de la Paix (prolongement) : réaménagement de la Voie-de-Moëns entre la route de Ferney et la route François-Peyrot et connexion Palexpo
Be5 32-1-23 Promenade des Parcs (séquence Mail Sud - Grand-Saconnex) - Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport
Be5 32-1-28 Réseau d'espaces publics structurants dans le nouveau quartier mixte de La Susette au Grand-Saconnex

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	**10.2024 / 06.2026**
Étude d'avant-projet	01.2027 / 06.2028
Étude de projet	01.2029 / 06.2030
Autorisation / permis de construire	07.2030 / 06.2031
Début des travaux	01.2032
Mise en service	01.2033

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Modification de zone (MZ-PL 12615-A), adoptée par le Grand-Conseil le 25 janvier 2024
Schéma Directeur de La Susette, validé par le Canton de Genève et la Ville du Grand-Saconnex en septembre 2024
Plan directeur communal en cours de finalisation – version 2025
Cahier des charges de l'AVP-PLQ, lancement de l'appel d'offres le 13.09.2024

COÛT

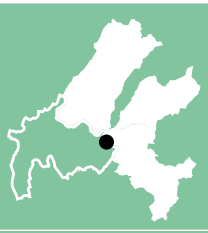
Estimation du coût global : 8.5 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

Grand-Saconnex

EP4-21a

Renaturation de la Drize dans le secteur Praille-Acacias-Vernets - 1e étape (Parc des sports, Acacias 1 et 2, Route de Saint-Julien)



Numéro
Ae5

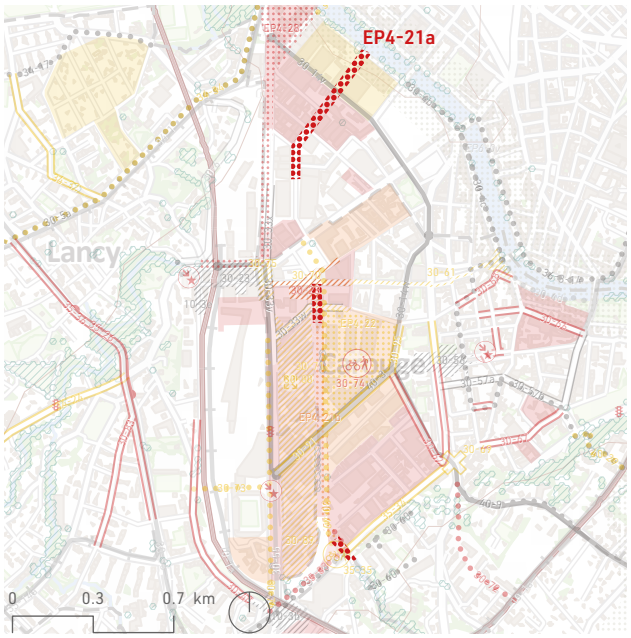
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 71.0 MF
Sans demande de cofinancement

CATÉGORIE
Espaces cours d'eau

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève (OCEAU)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Villes de Genève et Carouge

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Renaturation de la Drize, image de synthèse (Rapport d'avant-projet, Equipe Aire-Drize, Février 2022)

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

L'Aire et la Drize quittent la surface dès leurs entrées dans le quartier Praille-Acacias-Vernets (UD4-01), transitent par des galeries souterraines puis se jettent dans l'Arve après avoir traversé le PAV. L'espace rivière n'a donc pas d'existence en surface aujourd'hui. Le projet de remise à ciel ouvert des rivières est né de la nécessité d'améliorer la robustesse du système de lutte contre les inondations dans le contexte de mutation du quartier en apportant une réponse au risque d'embâcle et/ou de dépassement de capacité sur les deux galeries de décharge.

Le projet «Espaces-Rivières», consiste à la fois en :

- la renaturation de deux rivières cantonales que sont la Drize et l'Aire, aujourd'hui canalisées sur tout le périmètre du PAV, et dont le tracé futur envisagé se confond pour partie avec l'espace public ;
- la création d'un espace public structurant à l'échelle du projet urbain, la croix verte du PAV (axe nord-sud), intégrant un axe de mobilité douce et une continuité paysagère et biologique d'agglomération.

Ces aménagements doivent permettre à ces nouveaux quartiers de s'adapter aux changements climatiques, répondant aux objectifs du plan climat cantonal en matière de prévention et de lutte contre les îlots de chaleur en milieu urbain, de protection des biens et des personnes contre les risques d'inondations, d'intégration de l'eau en ville, d'arborisation, de promotion de la biodiversité et de la nature en ville…

La première étape importante de cet ouvrage global concerne les travaux sur le tronçon Drize PAV Etoile 2025 (secteur Boissonnas, Etoile et alentours de la tour Pictet – 2023-2026). Les étapes suivantes de la renaturation de l'Aire et de la Drize découlent de l'avant-projet global validé par le COPIL en janvier 2022. Celui-ci présente une image complète du projet de renaturation et dessine les contours de ce que seront les rivières du PAV.

EP4-21a	**Renaturation de la Drize dans le secteur Praille-Acacias-Vernets - 1e étape (Parc des sports, Acacias 1 et 2, Route de Saint-Julien)**	**Priorité : Ae5**

Les travaux se dérouleront en cinq tronçons distincts :

- Secteur Parc des Sports : l'étude du projet définitif (en cours) prévoit une remise à ciel ouvert de la Drize entre la patinoire et le bâtiment de la voirie sur environ 200 mètres et la construction de plusieurs passerelles piétonnes ou mixtes. La réalisation est prévue pour 2027-2029.
- Secteur Acacias 1 : Le PLQ Acacias 1 étant en force, la réalisation est planifiée pour 2028-2029. Elle consiste à prolonger la remise à ciel ouvert de la Drize jusqu'à l'intersection avec la rue Viguet.
- Secteur Acacias 2 : les études sont à coordonner avec les études du PLQ Acacias 2. L'avant-projet de 2022 fait passer la rivière à gauche de la route de Boissonnas. Cela nécessite la démolition de plusieurs bâtiments et la requalification de la route de Boissonnas en sens unique. Les travaux sont prévus pour 2029-2030.
- Secteur Etoile : l'étude pour le projet définitif est en cours pour la traversée de l'avenue de la Praille. Les travaux sont prévus pour 2029-2030. Des études d'avant-projet sont en cours sur les secteurs Etoile et en lien avec l'aménagement de la place et des PLQ Etoile 2 et 4 en cours d'élaboration.
- Secteur Route de Saint Julien : une étude préliminaire de l'aménagement de la route de Saint-Julien est en cours. Les études de projet concernant la rivière seront coordonnées avec l'aménagement de la ceinture urbaine dans le secteur et celle du 1er PLQ de Grosselin. Les travaux sont prévus pour 2029-2031.

La surface réaménagée est de 14'700 m^2, sur domaines public et privé.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP04, EP06, EP07** en restituant les services écosystémiques du cours d'eau.
- **Urbanisation U09** en créant un espace public majeur et emblématique au cœur du plus grand projet urbain du Grand Genève.
- **Mobilité M04, M07, M09** en offrant un support pour développer un réseau MD structurant au cœur du PAV.

Le projet «Espaces Rivières» vise à répondre à divers enjeux, notamment sécuritaires, environnementaux et sociaux.

Ce projet structurant pour le secteur Praille-Acacias-Vernets englobe la création d'espaces publics de qualité, notamment avec la création du corridor biologique appelé la «croix verte», l'amélioration de la gestion des crues, la promotion de la biodiversité avec la reconstitution des milieux favorables au développement d'une flore et faune locales diversifiées, le développement de la mobilité douce et la création d'espaces de délassement manquants actuellement, l'adaptation aux changements climatiques pour mieux intégrer l'eau et la végétation en milieu urbain, la désimperméabilisation des sols grâce aux plantations et reboisements.

La densité proposée par le développement du futur quartier crée une vulnérabilité importante, qu'il s'agit de prendre en compte pour réduire les risques aux biens et aux personnes. Le tracé identifié pour gérer les crues en surface a créé une opportunité : développer un réseau structurant de mobilité douce pour le PAV, en lien étroit avec le reste du territoire. Le projet Espaces-rivières s'inscrit dans une continuité d'espaces publics de près de 15 hectares (y compris Grand Parc et Parc des sports), soit le plus grand espace public du PAV. Cet espace majeur offre aujourd'hui au PAV une opportunité unique pour développer des quartiers responsables et ambitieux dans un contexte marqué par l'urgence climatique.

De par son ampleur, le projet est emblématique à l'échelle du Grand Genève dans son ensemble.

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique PAV
UD4-01 Praille-Acacias-Vernets
A5 30-28 Première étape de requalification de l'avenue de la Praille et de création des espaces publics du quartier de l'Etoile (PAV)
A5 35-33 Amélioration de l'itinéraire MD le long de la route de St-Julien entre Lancy-Bachet et Grange-Collomb
Ae5 EP4-28 Remise à ciel ouvert de l'Aire dans le secteur Praille-Acacias-Vernets - Route des Jeunes
Be5 EP4-21b Renaturation de la Drize dans le secteur Praille-Acacias-Vernets - 2e étape (Grosselin, Grand parc)
C5 30-49 Aménagement de la croix MD nord-sud en lien avec la renaturation de la Drize, y compris les rabattements transversaux, entre la Rte de St-Julien/Gare de Lancy-Bachet et l'av. de la Praille, incluant un ouvrage de franchissement de l'av. Vibert
C5 35-34 Requalification de la route de St-Julien en faveur des modes doux et mise en site propre du tramway : tronçon Grange-Collomb - Rondeau de Carouge
C5 35-35 Franchissement dénivelé de la route de Saint-Julien au niveau du carrefour Grange-Collomb en lien avec la croix MD nord-sud (PAV)

EP4-21a	**Renaturation de la Drize dans le secteur Praille-Acacias-Vernets - 1e étape (Parc des sports, Acacias 1 et 2, Route de Saint-Julien)**	**Priorité : Ae5**

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	01.2016 / 01.2017
Étude d'avant-projet	04.2021 / 01.2022
Étude de projet	**09.2023 / 06.2027**
Autorisation / permis de construire	06.2025 / 01.2029
Début des travaux	01.2027
Mise en service	12.2031

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Rapport d'avant-projet : Renaturation de l'Aire et de la Drize - espace public structurant : La Croix Verte et MD – Adaptation au changement climatique, Equipe Aire-Drize, Février 2022

COÛT

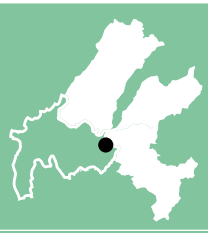
Estimation du coût global 71.0 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

Selon les tronçons :
Canton de Genève
Villes de Genève et Carouge
Participation de l'OFEV au titre de la protection contre les crues (jusqu'à 35%)

EP4-21b

Renaturation de la Drize dans le secteur Praille-Acacias-Vernets - 2e étape (Grosselin, Grand Parc)



Priorité
Be5

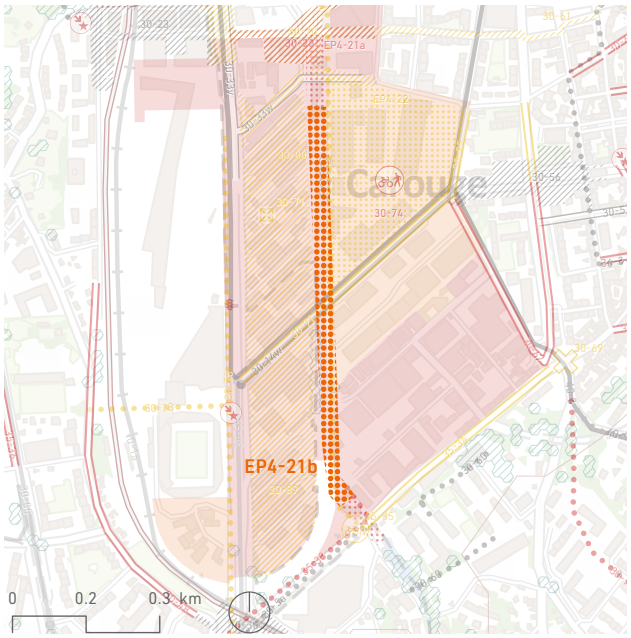
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 80.0 MF
Sans demande de cofinancement

CATÉGORIE
Espaces cours d'eau

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève (OCEAU)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Ville de Carouge

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Renaturation de la Drize, image de synthèse (Rapport d'avant-projet, Equipe Aire-Drize, Février 2022)

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

L'Aire et la Drize quittent la surface dès leurs entrées dans le quartier Praille-Acacias-Vernets (UD4-01 - PAV), transitent par des galeries souterraines puis se jettent dans l'Arve après avoir traversé le PAV. L'espace rivière n'a donc pas d'existence en surface aujourd'hui. Le projet de remise à ciel ouvert des rivières est né de la nécessité d'améliorer la robustesse du système de lutte contre les inondations dans le contexte de mutation du quartier en apportant une réponse au risque d'embâcle et/ou de dépassement de capacité sur les deux galeries de décharge.

Le projet «Espaces-Rivières», consiste à la fois en :

- la renaturation de deux rivières cantonales que sont la Drize et l'Aire, aujourd'hui canalisées sur tout le périmètre du PAV, et dont le tracé futur envisagé se confond pour partie avec l'espace public ;
- la création d'un espace public structurant à l'échelle du projet urbain, la croix verte du PAV (axe nord-sud), intégrant un axe de mobilité douce et une continuité paysagère et biologique d'agglomération.

Ces aménagements doivent permettre à ces nouveaux quartiers de s'adapter aux changements climatiques, répondant aux objectifs du plan climat cantonal en matière de prévention et de lutte contre les îlots de chaleur en milieu urbain, de protection des biens et des personnes contre les risques d'inondations, d'intégration de l'eau en ville, d'arborisation, de promotion de la biodiversité et de la nature en ville…

La première étape importante de cet ouvrage global concerne les travaux sur le tronçon Drize PAV Etoile 2025 (secteur Boissonnas, Etoile et alentours de la tour Pictet – 2023-2026). Les étapes suivantes de la renaturation de l'Aire et de la Drize découlent de l'avant-projet global validé par le COPIL en janvier 2022. Celui-ci présente une image complète du projet de re-naturation et dessine les contours de ce que seront les rivières du PAV.

EP4-21b	**Renaturation de la Drize dans le secteur Praille-Acacias-Vernets - 2e étape (Grosselin, Grand Parc)**	**Priorité : Be5**

Les travaux se dérouleront en deux phases :

- Secteur Grosselin : les études de projet seront coordonnées avec l'étude de l'image directrice de Grosselin (en cours) et les différents PLQ qui en découleront.
- Secteur Grand Parc : Les études de projet seront coordonnées avec les études suivantes : le démantèlement du faisceau ferroviaire de la desserte industrielle (en cours), le PLQ Praille Ouest Nord, le déplacement du centre logistique Migros (en cours) et les perspectives d'aménagements du secteur Grand Parc.

La surface réaménagée est de 19'800 m^2, sur domaine public à 10%. Les autres propriétaires fonciers sont parties prenantes au projet (Fondation PAV, FTI notamment).

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP04, EP06, EP07** en restituant les services écosystémiques du cours d'eau.
- **Urbanisation U09** en créant un espace public majeur et emblématiques au cœur du plus grand projet urbain du Grand Genève.
- **Mobilité M04, M07, M09** en offrant un support pour développer un réseau MD structurant au cœur du PAV.

Le projet «Espaces Rivières» vise à répondre à divers enjeux, notamment sécuritaires, environnementaux et sociaux.

Ce projet structurant pour le secteur Praille-Acacias-Vernets englobe la création d'espaces publics de qualité, notamment avec la création du corridor biologique appelé la «croix verte», l'amélioration de la gestion des crues, la promotion de la biodiversité avec la reconstitution des milieux favorables au développement d'une flore et faune locales diversifiées, le développement de la mobilité douce et la création d'espaces de délassement manquants actuellement, l'adaptation aux changements climatiques pour mieux intégrer l'eau et la végétation en milieu urbain, la désimperméabilisation des sols grâce aux plantations et reboisements.

La densité proposée par le développement du futur quartier crée une vulnérabilité importante, qu'il s'agit de prendre en compte pour réduire les risques aux biens et aux personnes. Le tracé identifié pour gérer les crues en surface a créé une opportunité : développer un réseau structurant de mobilité douce pour le PAV, en lien étroit avec le reste du territoire. Le projet Espaces-rivières s'inscrit dans une continuité d'espaces publics de près de 15 hectares (y compris Grand Parc et Parc des sports), soit le plus grand espace public du PAV. Cet espace majeur offre aujourd'hui au PAV une opportunité unique pour développer des quartiers responsables et ambitieux dans un contexte marqué par l'urgence climatique.

De par son ampleur, le projet est emblématique à l'échelle du Grand Genève dans son ensemble.

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique PAV
UD4-01 Praille Acacias Vernets
Ae5 EP4-21a Renaturation de la Drize dans le secteur Praille-Acacias-Vernets - 1e étape (Parc des sports, Acacias 1 et 2, Route de Saint-Julien)
Ae5 EP4-28 Remise à ciel ouvert de l'Aire dans le secteur Praille-Acacias-Vernets - Route des Jeunes
C5 EP4-22 Aménagement du Grand Parc PAV
C5 30-49 Aménagement de la croix MD nord-sud en lien avec la renaturation de la Drize, y compris les rabattements transversaux, entre la Rte de St-Julien/Gare de Lancy-Bachet et l'av. de la Praille, incluant un ouvrage de franchissement de l'av. Vibert
C5 30-91 Requalification multimodale de l'avenue Vibert entre la route des Jeunes et la rue J. Grosselin

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	01.2016 / 01.2017
Étude d'avant-projet	**04.2021 / 01.2022**
Étude de projet	01.2028 / 01.2030
Autorisation / permis de construire	01.2030 / 06.2032
Début des travaux	01.2031
Mise en service	01.2035

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Rapport d'avant-projet : Renaturation de l'Aire et de la Drize - espace public structurant : La Croix Verte et MD – Adaptation au changement climatique, Equipe Aire-Drize, Février 2022

COÛT

Estimation du coût global	80.0 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

Canton de Genève (80%)
Ville de Carouge (20%)

EP4-23

Grande-Prairie et Parc des Charrotons aux Cherpines



Priorité
Ae5

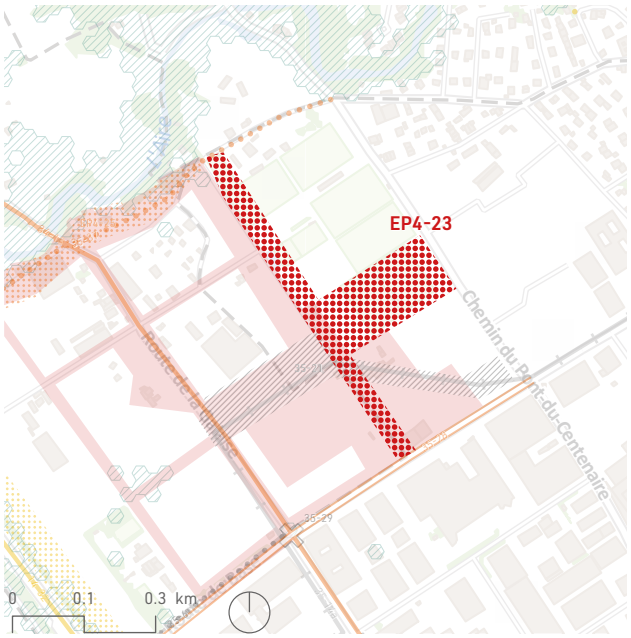
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 35.3 MF
Sans demande de cofinancement

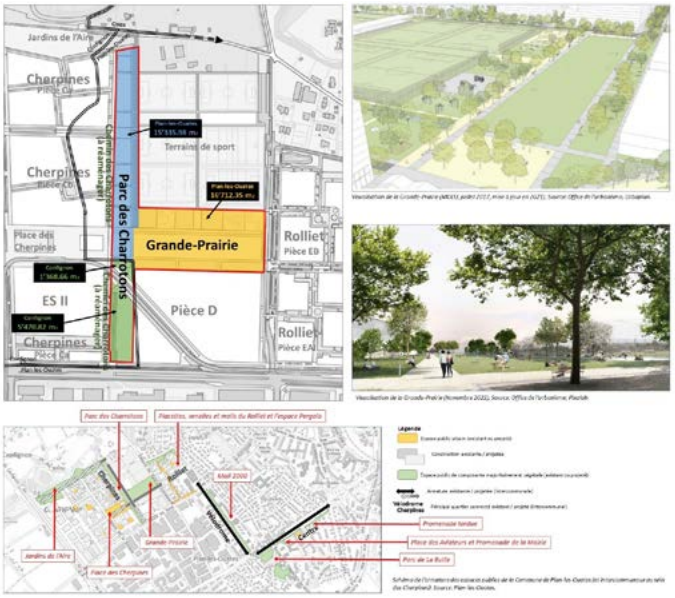
CATÉGORIE
Espaces publics

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Commune de Plan-les-Ouates
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Commune de Confignon

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Insertion des parcs dans l'armature des espaces publics des Cherpines, avril 2024

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Le projet est en grande partie lié au PLQ Cherpines qui permettra règlementairement la réalisation d'espaces publics, la légalisation des cessions aux communes ainsi que la mise en œuvre du nécessaire réaménagement du chemin des Charrotons. Certaines activités (terrains foot-rugby à réaménager, entreprise, etc.) occupent également le site.

Les principales interventions prévues sont l'aménagement d'une partie des espaces publics majeurs du grand projet des Cherpines (UD4-4). Les programmes (à confirmer, de même que le périmètre exact de projet) sont les suivants :

- Grande-Prairie : une partie centrale dégagée et dépourvue de plantations est planifiée, bordée au Sud par une promenade et au Nord par une alternance d'espaces plantés et de dégagements accueillant des plateformes sportives et ludiques.
- Parc des Charrotons : situé le long des terrains de sport, il comporte un vaste espace planté à usage libre, propice à la rencontre, aux pique-niques, aux jeux de ballons, etc.

La Place des Cherpines (6621.2.094 / 35-21 - Ae2) et les Jardins de l'Aire (EP4-25 Be5) composent l'autre moitié des espaces publics majeurs du grand projet. Ensemble, ils relient les programmes scolaires, sportifs, culturels et commerciaux et font le lien vers les bureaux, services et les logements du quartier. Ces espaces intègrent l'armature des espaces publics communaux de Plan-les-Ouates, aujourd'hui constituée de la Promenade Tordue, du Mail de la Mairie et du Mail 2000.

Le périmètre est affecté en ZD3 (MZ de 2011) et, pour partie, en Zone de verdure. Il est au bénéfice d'un plan directeur de quartier (PDQ de 2013) et d'un plan-guide issu de la maîtrise d'œuvre urbaine des Cherpines (2014). Le PLQ Rolliet est en vigueur depuis 2018. Le lancement d'un MEP d'espaces publics des Cherpines (correspondant à un AVP, 2026-2027) alimentera la présente mesure. Le PLQ Cherpines (enquête publique en octobre 2024, adoption en 2025 sous réserve d'oppositions) ouvrira la voie aux déposes d'autorisations de construire.

EP4-23	Grande-Prairie et Parc des Charrotons aux Cherpines	Priorité : Ae5

Les étapes de réalisation sont les suivantes :

- Phase 1 : 2030-2031 : réalisation de la Grande-Prairie et de la partie centrale du Parc des Charrotons
- Phase 2 : 2031-2032 : réalisation de la partie Nord du Parc des Charrotons
- Phase 3 : 2032-2033 : réalisation de la partie Sud du Parc des Charrotons.

Ces phases sont susceptibles d'être avancées en cas de libération plus rapide du foncier. Hors du périmètre de la mesure (étude préliminaire), la livraison de la Place des Cherpines sera concomitante à la phase 1 de la présente mesure, alors que les Jardins de l'Aire se réaliseront plus tard.

La surface réaménagée est 51'543 m^2.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP06, EP07** en intégrant pleinement les enjeux climatiques et paysagers dans sa conception.
- **Urbanisation U03, U09** en offrant des espaces publics vastes et qualitatifs au cœur du nouveau grand quartier des Cherpines.
- **Mobilité M09** en favorisant la mobilité piétonne au sein du nouveau quartier.

La mesure propose le réaménagement de 51'543 m^2 en surface ouverte au public, au cœur même du grand projet des Cherpines (3'700 logements, 2'500 emplois) et bénéficiera à ses environs (Vélodrome, ZIPLO, etc.).

La mesure planifie la plantation d'au minimum 30 arbres à grand développement, ainsi qu'une diversité et multitude d'autres plantations, et contribue donc à l'augmentation du taux de canopée, du taux de naturalité et de la préservation de la pleine-terre existante. Le projet intègre des noues paysagères (gestion des eaux en surface) afin de maximiser l'emploi sur site de l'eau, mais également de diminuer les risques de déversement en cas de crue dans la rivière de l'Aire. Il contribue à la charpente paysagère du quartier et de la plaine de l'Aire, par l'aménagement paysager de perpendiculaires en direction de la route de Base (à l'instar des voies à créer ou à réaménager aux Cherpines) à la pénétrante de verdure cantonale qu'est l'Aire.

La mesure développe également un volet social fort, dans la mesure où l'ambiance et la programmation liées à ces espaces sont respectivement, pour le Parc des Charrotons, à grande vocation paysagère et de biodiversité et dédié à la rencontre et à la détente et, pour la Grande-Prairie, aux manifestations et au sport. Les déplacements fonctionnels sont eux gérés dans l'espace rue, avec vélo sur voie en zone 30 et piétons sur trottoirs, hors périmètre de la mesure à proprement parler, et seront traitées dans le cadre des nouvelles voiries du chemin des Charrotons. La bonne couture entre les sites, aux enjeux associés (paysagers, urbains et des mobilités), sera assurée.

Ces projets sont également en lien étroit avec le GP des Cherpines (UD4-04), qui contribue lui-même aux critères d'efficacité retenus par le Projet d'agglomération.

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Cherpines
UD4-04 Cherpines
B5 34-13 Aménagement d'un axe TP en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines-Bernex
B5 35-28 Réaménagement de la route de Base (à l'endroit des Cherpines) et du carrefour avec le chemin des Mattines
Be5 EP4-25 Aménagements paysagers des abords de l'Aire (Jardins de l'Aire) aux Cherpines
C5 35-38 Accessibilité du quartier des Cherpines : réaménagement du ch. des Mattines
C5 EP4-26 Aménagement d'une transition paysagère en bordure de l'autoroute aux Cherpines

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	terminée en 2024
Étude d'avant-projet	**03.2026 / 06.2028**
Étude de projet	06.2028 / 06.2029
Autorisation / permis de construire	06.2029 / 12.2029
Début des travaux	01.2030 (1e étape)
Mise en service	03.2032 (1e étape)

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

PLQ Cherpines, version octobre 2024 pour enquête publique
Plan-Guide des Cherpines, octobre 2022
Étude préliminaire - mesures inscrites au PA portant sur les Cherpines, novembre 2023
Mandat de mise à jour des coûts, septembre 2024
Illustrations «Périmètre et phasage de réalisation» et «Surface par communes», présentes dans le texte, août 2024

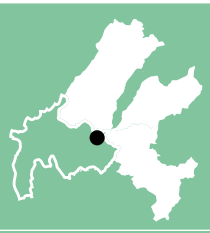
COÛT

Estimation du coût global	35.3 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

Répartition entre Plan-les-Ouates et Confignon (non-définie)

EP4-24 Adaptation du Parc des Evaux au changement climatique



Priorité
Ae5

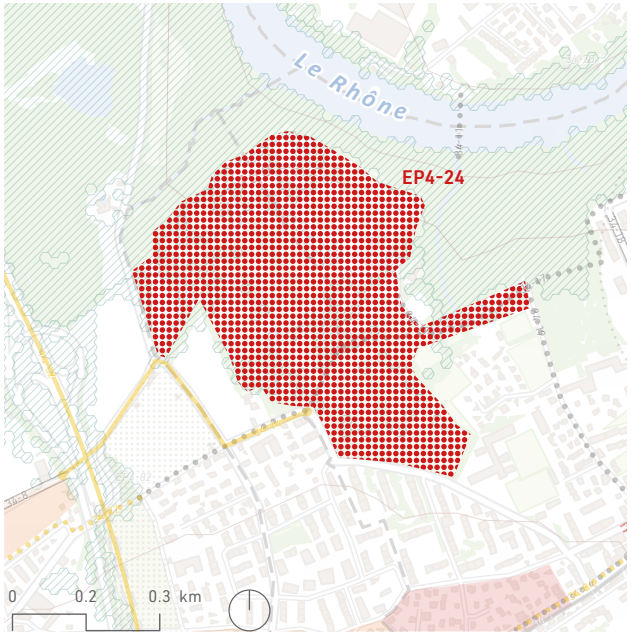
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 10.0 MF
Sans demande de cofinancement

CATÉGORIE
Îlots de chaleur / végétalisation

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Fondation des Evaux
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Canton de Genève (DT-OCAN)
Communes de Bernex, Confignon, Genève, Lancy et Onex

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Image paysagère du Parc des Evaux, Atelier PLum, septembre 2024

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Situé sur les communes de Confignon et d'Onex, le parc des Evaux est un espace de détente parmi les plus étendus du canton, mais victime de son succès du point de vue de la végétation arborée qui souffre de piétinement excessif (300'000 visiteurs par an). Les visiteurs viennent chercher de la fraicheur sous un ombrage insuffisant. La valorisation du site nécessite une réflexion d'ensemble pour concilier les usages actuels et à venir, doubler le taux de canopée tout en confortant la biodiversité. Le renforcement du parc en tant qu'élément paysager structurant nécessite des investissements pour un espace public d'intérêt à l'échelle de l'agglomération.

Ce parc est géré par la Fondation des Evaux, regroupant les communes de Bernex, Confignon, Lancy, Onex, Genève, au bénéfice d'un droit distinct et permanent (DDP) octroyé par l'État de Genève.

En partenariat avec l'OCAN, la Fondation a réalisé en 2024 une étude de faisabilité pour développer une image directrice représentant la vision à long terme du parc. L'étude définit la nature des aménagements à réaliser à moyen et long terme : renouvellement du patrimoine arboré et plantations supplémentaires d'arbres pour atteindre 40% de taux de canopée, déplacement d'activités en lien avec l'aménagement de la Voie verte Genève Bernex Bâtie (6621.4.019 / 34-17 et 6621.4.034 / 34-19, amélioration et sécurisation de l'accès modes doux au site en accompagnement de la Voie verte Genève Bernex), etc.

Sur une surface de 20 ha, les principales interventions prévues sont les suivantes :

- Réaménager au sud un cadre satisfaisant pour accueillir les riverains en nombre croissant à la recherche d'espaces de détente, notamment lors des périodes de chaleur estivales,
- Revoir la spatialisation des activités de découverte de la nature et de loisir pour renforcer la biodiversité du site au nord le long des berges du Rhône, inscrit à l'inventaire fédéral des paysages,
- Replanter 1'000 à 2'000 arbres pour atteindre un taux de canopée en 2050 de 40%,
- Revoir intégralement la gestion des eaux pluviales au bénéfice de la biodiversité et de la réduction des charges d'investissement à long terme,

EP4-24	Adaptation du Parc des Evaux au changement climatique	Priorité : Ae5

– Réhabiliter le dispositif d'éclairage de l'ensemble des équipements sportifs du parc pour être en adéquation avec la trame noire cantonale, soit un montant estimé par les Services Industriels de Genève de 700'000 frs.

Présentée au bureau du Conseil de fondation début 2025, cette image directrice a reçu un accueil positif. Un partenariat Fondation / Canton devra réunir les financements nécessaires pour réaliser la mesure, par effet levier. Le rendu final de l'étude attendu pour mai 2025 sera validé dans les mois suivants par le Conseil de fondation, renouvelé au printemps 2025.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP04 et EP06**, en revitalisant un espace de détente et de fraîcheur sous pression.
– **Urbanisation U09**, en proposant un espace public régénéré facilement accessible aux populations urbaines proches.
– **Mobilité M04 et M09** en favorisant l'accès en modes actifs à un grand parc public.

Le parc des Evaux est situé à mi-distance entre l'espace de densification de Bernex Est et le centre de l'agglomération. Il est entouré de zones d'habitat denses, bordé par les quartiers de Cressy (Confignon), à moins de 500m du centre-ville d'Onex (19'000 habitants), dont la densité est l'une des plus élevée de Suisse, avec 6'700 hab./km^2. Plus qu'un simple espace vert de grande taille, le parc accueille de nombreux équipements sportifs (stades, centre de loisirs d'été, accrobranche) qui drainent de nombreux enfants. Le parc rayonne au-delà des communes limitrophes d'Onex, Confignon et Bernex et accessible en transports publics en 20mn depuis le quartier de la Jonction / Plainpalais en ville de Genève.

L'accessibilité modes doux du parc des Evaux sera renforcée par l'aménagement de la voie verte Geneve Bernex (6621.4.019 / 34-17 – A4) et la suppression d'une aire de stationnement pour le transport motorisé. Bénéficiant d'ici 2028 d'une excellente accessibilité en modes doux et transports publics, il est d'autant plus important à aménager en faveur d'un public urbain nombreux.

Sur le plan de l'environnement et du paysage, la finalité de la mesure est de retrouver une qualité paysagère digne du plus grand parc du canton, en cohérence avec le potentiel de biodiversité qu'il représente. En effet, au fur et à mesure des remplacements au cas par cas d'arbres dépérissants, l'ambiance paysagère du site s'est banalisée sans cohérence d'ensemble, ni répondre aux besoins des usagers actuels et futurs.

La localisation du site en bordure du Rhône, classé à l'inventaire fédéral des Paysages, et en tant que périmètre constitutif de la zone nodale de l'infrastructure écologique cantonale et régionale (agglomération du Grand Genève), les nouveaux aménagements projetés sont destinés à augmenter significativement la diversité biologique du parc. Il s'agit aussi de renforcer un îlot de fraicheur à proximité de secteurs d'habitation dense ou amenés à être densifiés à l'avenir.

Les effets attendus sur l'environnement de la mesure reposent sur la qualité du cadre de vie au cœur de la ville dense, tout en favorisant la gestion des flux de modes doux vers le site. La relocalisation des équipements et aménagements à l'intérieur du site est destinée à améliorer l'accessibilité à un espace semi naturel et paysager, limitrophe à un espace naturel et paysager majeur du canton, le Rhône.

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Bernex-Lancy-Onex
As5-Bs5 UD 4-13 BERNEX
A4 34-17 Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le Bois de la Bâtie – tronçon du parc agro-urbain au Bois de la Bâtie
Paquet MD A4 34-19 Amélioration et sécurisation de l'accès modes doux aux Evaux en accompagnement de la Voie verte Bernex-Bois de la Bâtie
Paquet MD A4 34-20 Amélioration et sécurisation des pistes cyclables et parcours piétons à Onex en accompagnement de la Voie verte Bernex-Bois de la Bâtie

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION	
Étude préliminaire	04.2024 / 12.2024
Étude d'avant-projet	**06.2025 / 12.2025**
Étude de projet	01.2026 / 12.2026
Autorisation / permis de construire	01.2027 / 12.2028
Début des travaux	01.2028
Mise en service	12.2028

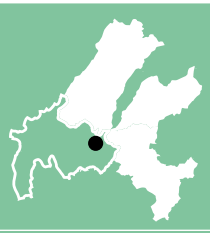
DOCUMENTS MIS À DISPOSITION
Image directrice, avril – décembre 2024

COÛT	
Estimation du coût global	10.0 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT
100 % Fondation des Evaux

EP4-25

Aménagements paysagers des abords de l'Aire (Jardins de l'Aire) aux Cherpines



Priorité
Be5

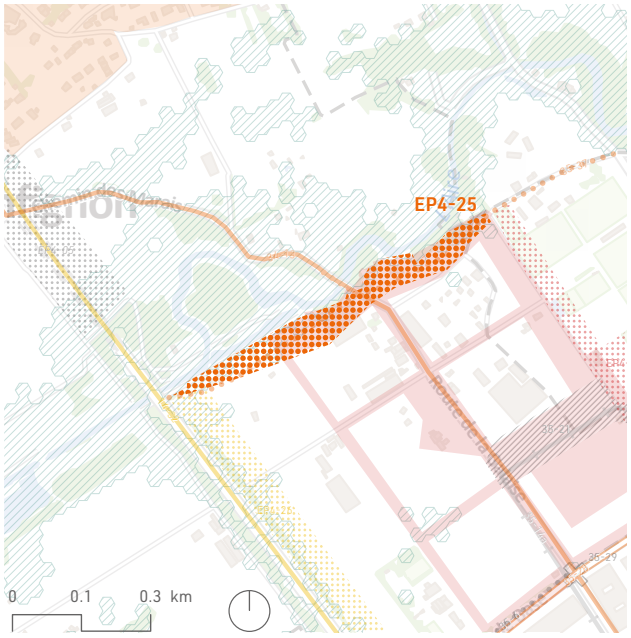
Historique
Remplace la mesure 6621.2.345 / EP4-11 Ae2 abandonnée

Coût : 10.4 MF
Sans demande de cofinancement

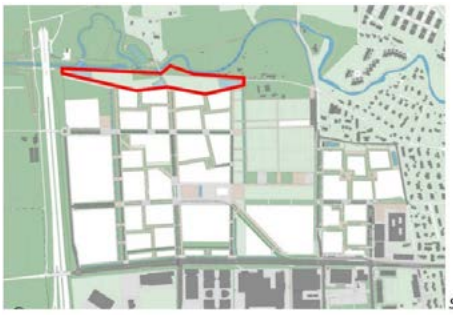
CATÉGORIE
Espaces publics

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Commune de Confignon
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Commune de Plan-Les-Ouates
Canton de Genève

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE


Superpositions sur l'image directrice


Superpositions sur PLQ 30'087

Insertion du parc dans le futur quartier des Cherpines, 2024

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Avec la construction du quartier des Cherpines (UD4-04), les bords de l'Aire (rive droite) devront être aménagés pour créer des espaces publics qualitatifs et adaptés pour la nouvelle population et concilier la préservation de l'environnement naturel. Le périmètre se situe sur une pénétrante de verdure cantonale, l'Aire, qu'il faut préserver et renforcer, avec une fréquentation d'ores et déjà significative. La principale problématique réside dans le fait de maintenir cette vocation nature et d'élargir la pénétrante de verdure, tout en accueillant un nouvel espace public nécessaire à l'arrivée du futur quartier.

Les Jardins de l'Aire constituent un espace de respiration entre le quartier des Cherpines et le cours d'eau de l'Aire. Ils connectent l'ensemble des cheminements nord-sud du quartier constitué par les ramifications au réseau de promenade de l'Aire et représentent l'entrée dans les Cherpines ainsi qu'en direction du Rolliet, pour les personnes en provenance du village de Confignon. Les Jardins prolongent l'espace des activités équestres et animalières déjà présentes sur le site autour de la Gavotte et du manège, et sont une pièce importante du parc linéaire plus vaste constitué autour du cours d'eau de l'Aire.

Le PLQ Cherpines intègre la possibilité de réaliser une structure de type «Jardin Robinson» dans les jardins de l'Aire, à travers un espace pouvant accueillir un pavillon pédagogique, réservé aux enfants de 6 à 12 ans et proposant de faire l'apprentissage de la vie de groupe, de s'approprier le lieu et de prendre soin d'animaux. Le PLQ permet aussi la conservation potentielle d'un bâtiment existant, avec la volonté d'en faire un équipement dédié à l'environnement et à la sensibilisation à la protection de l'Aire.

Cette mesure remplace la mesure Ae2 préexistante. En effet, la procédure d'adoption du PLQ Cherpines avance à un rythme moindre que prévu initialement, la réalisation des pièces Nord sera plus tardive et la disponibilité foncière dans la frange proche de l'Aire (malgré quelques poches) n'est pas encore assurée en raison d'une part conséquente de terrains privés.

EP4-25	**Aménagements paysagers des abords de l'Aire (Jardins de l'Aire) aux Cherpines**	**Priorité : Be5**

Le cahier des prescriptions architecturales et paysagères concernant les espaces publics des Cherpines a été rédigé en juin 2014. Une étude préliminaire de novembre 2023 réalisée par ADR / EDMS apporte des éléments complémentaires pour les jardins de l'Aire, en termes de chiffrage de la mesure et sa planification. La prochaine étape est le lancement de l'avant-projet.

La surface aménagée est 33'700 m^2.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

- **Environnement-paysage EP04, EP05, EP07** en intégrant pleinement le renforcement de la pénétrante de verdure de l'Aire.
- **Urbanisation U03, U09** en offrant des espaces publics vastes et qualitatifs au cœur du nouveau grand quartier des Cherpines.
- **Mobilité M09** en favorisant la mobilité piétonne au sein du nouveau quartier en connexion avec les espaces ouverts proches.

Les Jardins de l'Aire sont intimement liés au développement des quartiers du Rolliet et des Cherpines dont la programmation envisage 3'800 logements et 2'500 emplois. Ils complètent la mesure 6621.2.094 / 35-21 concernant la nouvelle place des Cherpines, ainsi que la mesure relative au Parc des Charrotons et au Parc de la Grande Prairie (sur Plan-les-Ouates – EP4-23 Ae5). La mesure favorise les déplacements MD en proposant un espace de promenade qualitatif et sécurisé. Elle améliore l'accessibilité entre Confignon village et les Cherpines.

Les Jardins de l'Aire présenteront un caractère à forte composante naturelle. Ils seront un territoire de renforcement de la pénétrante de verdure et de transition entre le quartier et la rivière. La localisation des bassins entre noues et rivière instaure l'idée d'une continuité des milieux naturels liés à l'eau. Les Jardins de l'Aire permettront de créer une véritable épaisseur de 50 à 70 m à la pénétrante de verdure, aujourd'hui très bâtie et pour ce faire, de démolir des constructions.

Les Jardins de l'Aire feront la transition entre le quartier et le biotope de la rivière. La végétation est la plus naturelle possible, constituée d'arbres isolés et de bosquets dont les essences seront issues du cordon boisé de la rivière. Des massifs d'arbustes et d'arbres fruitiers viendront parsemer les jardins. Les bassins de rétention seront plantés d'espèces hélophytes afin d'assurer la continuité des biotopes entre la rivière et les noues du quartier.

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Cherpines
UD4-04 Cherpines
Ae5 EP4-23 Grande Prairie et Parc des Charottons aux Cherpines
B5 34-13 Aménagement d'un axe TP en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines-Bernex
B5 35-28 Réaménagement de la route de Base (à l'endroit des Cherpines) et du carrefour avec le chemin des Mattines
C5 35-38 Accessibilité du quartier des Cherpines : réaménagement du ch. des Mattines
C5 EP4-26 Aménagement d'une transition paysagère en bordure de l'autoroute aux Cherpines

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	terminée en 2023
Étude d'avant-projet	**01.2026 / 12.2028**
Étude de projet	01.2029 / 12.2030
Autorisation / permis de construire	01.2031 / 12.2031
Début des travaux	06.2032
Mise en service	12.2035

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

PLQ Cherpines, octobre 2024, version pour enquête publique
Plan-Guide des Cherpines, octobre 2022
Étude préliminaire - mesures inscrites au PA portant sur les Cherpines, novembre 2023

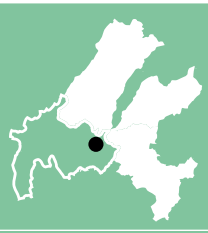
COÛT

Estimation du coût global 10.4 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

Répartition entre Plan-Les-Ouates et Confignon (non-définie)

EP4-27 Renaturation de l'Aire et de ses abords



Priorité
Ae5

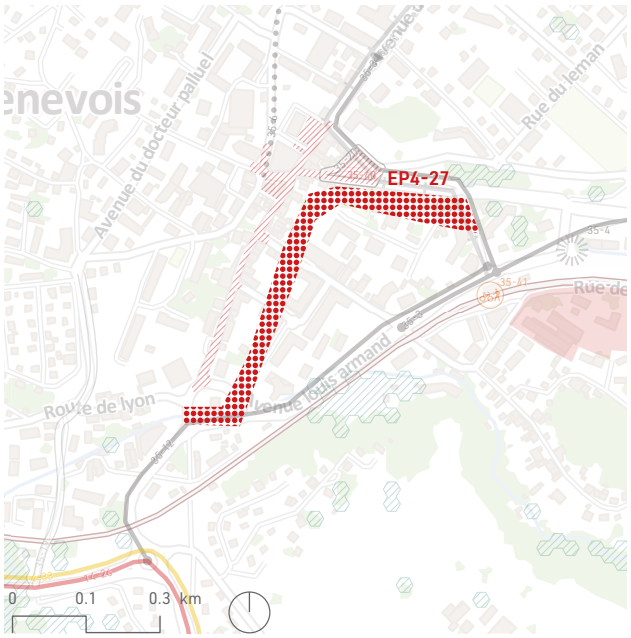
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 8.0 MF
Sans demande de cofinancement

CATÉGORIE
Projet de paysage

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Communauté de communes du Genevois
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Commune de Saint-Julien-en-Genevois

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Périmètre de renaturation de l'Aire en frange urbaine de Saint-Julien

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

L'objectif du projet est la renaturation du cours d'eau de l'Aire et la restauration de ses fonctions naturelles et écologiques en intégrant les différentes trames vertes, bleues, turquoises et noires. Le projet entend redonner la place historique de l'Aire en centre-ville afin qu'elle puisse à nouveau, et de façon durable, rendre l'ensemble de ses services écosystémiques, aujourd'hui dégradés et contraints par la pression urbaine adjacente. Le projet donnera aussi une place à la création de zones humides sur les abords de l'Aire.

Les abords de l'Aire comptant parmi les rares espaces naturels dans la commune de Saint-Julien-en-Genevois, le projet s'attache aussi à préserver et valoriser l'utilité sociale du site en y garantissant des accès et en veillant à l'intégration d'aménagements (mobilité douce, mobilier, loisirs...). Il s'agira autant que possible de répondre aux attentes de nature et d'usage du site par celles et ceux qui le fréquentent : la rivière et ses abords devront fournir un espace propice à la détente, aux loisirs, à la mobilité douce. Ceci devra se faire en respectant l'écosystème qui sera recréé. Ce projet s'inscrit également dans le prolongement de la renaturation suisse réalisée en aval (EP4-25 et EP4-28) : la cohérence entre les deux projets doit être assurée de façon globale (hydraulique, écologique, usages, etc.).

Enfin, le lien fort entretenu par de nombreux habitants du territoire à l'Aire devra être préservé et enrichi : elle devra rester en partie accessible et son fonctionnement, ainsi que sa richesse écologique, devront être connus, compris et respectés.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP03, EP04 et EP06** grâce à la reconstitution des corridors biologiques de l'Aire et la création de nouvelles continuités biologiques en milieu urbain, par la restauration des abords de l'Aire, de sa ripisylve et des milieux humides adjacents, et par l'amélioration de la qualité d'usage du lieu (atténuation des ilots de chaleur, proximité avec la nature, détente et loisirs) grâce une plus grande place donnée à la nature en centre-ville.

EP4-27	Renaturation de l'Aire et de ses abords	Priorité : Ae5

– **Urbanisation U09** en accompagnant de façon vertueuse le développement du centre-ville de Saint-Julien-en-Genevois et en amplifiant les espaces de respiration et d'atténuation des ilots de chaleurs en cœur de ville.
– **Mobilité M04 et M09** par la contribution positive de la mesure au développement d'un espace public de qualité, favorable aux mobilités cyclables et piétonnes.

Le projet permet d'améliorer la fonctionnalité écologique de l'Aire, affluent de l'Arve, en amont de l'effort de renaturation déjà effectué sur le territoire suisse. Il s'agit de compléter ce travail afin de restaurer ses qualités écologiques et hydrauliques sur un linéaire de 2 km.

Les objectifs de cette renaturation sont multiples :

– Réaliser des cheminements de mobilités douces pour les loisirs, les promenades et la détente proches du centre-ville de Saint-Julien ;
– Amplifier en centre-ville la sensation d'îlots de fraîcheur apporté par le cours d'eau pour les riverains et proposer aux habitants à proximité des espaces récréatifs et de détente ;
– Recréer de nouvelles continuités écologiques au travers du centre-ville urbanisé, en connexion avec l'infrastructure écologique de périphérie et le projet déjà mené en aval sur le canton de Genève.

Des effets positifs sur l'environnement sont attendus avec la renaturation du cours d'eau :

– Création d'une ripisylve fonctionnelle et de milieux humides annexes permettant l'accueil et le déplacement de la biodiversité ;
– Reconstitution des fonctions écosystémiques de tels milieux (filtration des polluants, rafraichissement, régulation des hautes et basses eaux …)

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Saint-Julien - Archamps - Neydens
UD4-07 Saint-Julien-en-Genevois
A5 Paquet Sécurité 35-40 Requalification et sécurisation du centre-ville de Saint-Julien-en-Genevois en lien avec l'arrivée du tramway
B5 Paquet MD 35-41 Création d'un passage MD en gare de Saint-Julien-en-Genevois pour sécuriser la traversée de la voie ferrée
Ae5 EP4-25 Aménagements paysagers des abords de l'Aire (Jardins de l'Aire) aux Cherpines
Ae5 EP4-28 Remise à ciel ouvert de l'Aire dans le secteur Praille-Acacias-Vernets - Route des Jeunes

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire (faisabilité)	terminée en 2024
Étude d'avant-projet	**06.2025 / 09.2026**
Étude de projet	09.2026 / 06.2027
Autorisation / permis de construire	fin 2026
Début des travaux	01.2028
Mise en service	01.2032

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Synthèse du diagnostic écologique
Synthèse de la participation citoyenne en phase préliminaire
Synthèse du scénario de renaturation retenu

COÛT

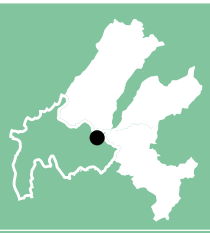
Estimation du coût global 8.0 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

72% CC du Genevois
28% Commune de Saint-Julien-en-Genevois

EP4-28

Remise à ciel ouvert de l'Aire dans le secteur Praille-Acacias-Vernets - Route des Jeunes



Priorité
Ae5

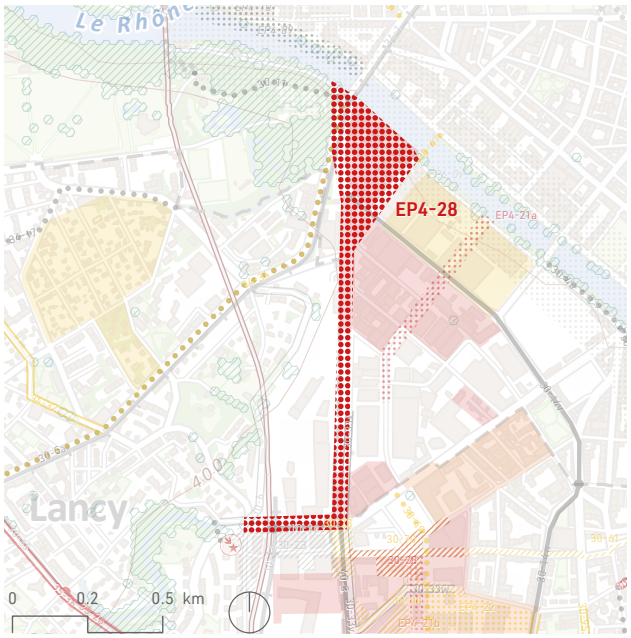
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 40.0 MF
Sans demande de cofinancement

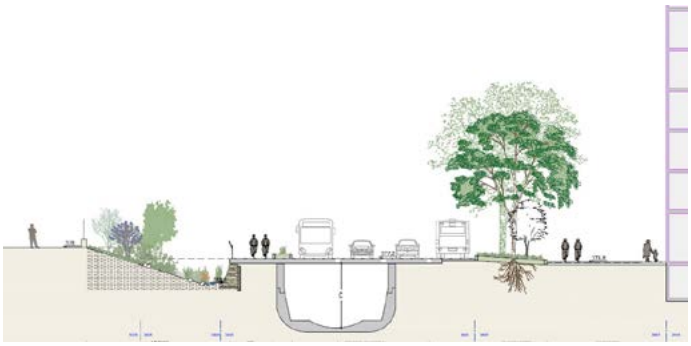
CATÉGORIE
Espaces cours d'eau

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Canton de Genève (OCEAU)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Villes de Genève et Lancy

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Plan en coupe de la remise à ciel ouvert de l'Aire (rapport d'avant-projet, Equipe Aire-Drize, Février 2022

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

L'Aire et la Drize quittent la surface dès leurs entrées dans le quartier Praille-Acacias-Vernets (UD4-01 - PAV), transitent par des galeries souterraines puis se jettent dans l'Arve après avoir traversé le PAV. L'espace rivière n'a donc pas d'existence en surface aujourd'hui. Le projet de remise à ciel ouvert des rivières est né de la nécessité d'améliorer la robustesse du système de lutte contre les inondations dans le contexte de mutation du quartier en apportant une réponse au risque d'embâcle et/ou de dépassement de capacité sur les deux galeries de décharge.

Le projet «Espaces-Rivières», consiste à la fois en :

- la renaturation de deux rivières cantonales que sont la Drize et l'Aire, aujourd'hui canalisées sur tout le périmètre du PAV, et dont le tracé futur envisagé se confond pour partie avec l'espace public ;
- la création d'un espace public structurant à l'échelle du projet urbain, la croix verte du PAV (axe nord-sud), intégrant un axe de mobilité douce et une continuité paysagère et biologique d'agglomération.

Ces aménagements doivent permettre à ces nouveaux quartiers de s'adapter aux changements climatiques, répondant aux objectifs du plan climat cantonal en matière de prévention et de lutte contre les îlots de chaleur en milieu urbain, de protection des biens et des personnes contre les risques d'inondations, d'intégration de l'eau en ville, d'arborisation, de promotion de la biodiversité et de la nature en ville…

La première étape importante de cet ouvrage global concerne les travaux démarrés en 2024 sur le tronçon Drize PAV Etoile 2025 (secteur Boissonnas, Etoile et alentours de la tour Pictet). Les étapes suivantes de la renaturation de l'Aire et de la Drize découlent de l'avant-projet global validé par le COPIL en janvier 2022. Celui-ci présente une image complète du projet de re-naturation et dessine les contours de ce que seront les rivières du PAV.

EP4-28	**Remise à ciel ouvert de l'Aire dans le secteur Praille-Acacias-Vernets - Route des Jeunes**	**Priorité : Ae5**

Les travaux prévus pour la remise à ciel ouvert de l'Aire consistent à construire un nouveau lit pour la rivière et de rénover la galerie existante pour assurer le gabarit hydraulique. La réalisation de cette mesure sera coordonnée avec la requalification de la route des Jeunes (6621.3.042 / 30-33 – Réorganisation du réseau routier dans le PAV - Ae3).

La surface réaménagée est de 125'000 m^2, sur domaine public à 90%.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies
- **Environnement-paysage EP04, EP06, EP07** en restituant les services écosystémiques du cours d'eau.
- **Urbanisation U09** en créant un espace public majeur et emblématiques au cœur du plus grand projet urbain du Grand Genève.
- **Mobilité M04, M07, M09** en offrant un support pour développer un réseau MD structurant au cœur du PAV.

Le projet «Espaces Rivières» vise à répondre à divers enjeux, notamment sécuritaires, environnementaux et sociaux.

Ce projet structurant pour le secteur Praille-Acacias-Vernets englobe la création d'espaces publics de qualité, notamment avec la création du corridor biologique appelé la «croix verte», l'amélioration de la gestion des crues, la promotion de la biodiversité avec la reconstitution des milieux favorables au développement d'une flore et faune locales diversifiées, le développement de la mobilité douce et la création d'espaces de délassement manquants actuellement, l'adaptation aux changements climatiques pour mieux intégrer l'eau et la végétation en milieu urbain, la désimperméabilisation des sols grâce aux plantations et reboisements.

La densité proposée par le développement du futur quartier crée une vulnérabilité importante, qu'il s'agit de prendre en compte pour réduire les risques aux biens et aux personnes. Le tracé identifié pour gérer les crues en surface a créé une opportunité : développer un réseau structurant de mobilité douce pour le PAV, en lien étroit avec le reste du territoire. Le projet Espaces-rivières s'inscrit dans une continuité d'espaces publics de près de 15 hectares (y compris Grand Parc et Parc des sports), soit le plus grand espace public du PAV. Cet espace majeur offre aujourd'hui au PAV une opportunité unique pour développer des quartiers responsables et ambitieux dans un contexte marqué par l'urgence climatique.

De par son ampleur, le projet est emblématique à l'échelle du Grand Genève dans son ensemble.

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique PAV
UD4-01 Praille Acacias Vernets
Ae3 30-33 Réorganisation du réseau routier dans le PAV : modification du passage inférieur sous le carrefour de l'Etoile, nouveaux carrefours et nouveaux barreaux d'accessibilité
A5 30-28 Première étape de requalification de l'avenue de la Praille et de création des espaces publics du quartier de l'Etoile (PAV)
Ae5 EP4-21a Renaturation de la Drize dans le secteur Praille-Acacias-Vernets - 1^e étape (Parc des sports, Acacias 1 et 2, Route de Saint-Julien)
Ae5 EP4-28 Remise à ciel ouvert de l'Aire dans le secteur Praille-Acacias-Vernets - Route des Jeunes
C5 30-47 Construction d'une passerelle MD sur l'Arve au chemin de la Gravière et liaison avec l'avenue Sainte-Clotilde
C5 30-49 Aménagement de la croix MD nord-sud en lien avec la renaturation de la Drize, y compris les rabattements transversaux, entre la Rte de St-Julien/Gare de Lancy-Bachet et l'av. de la Praille, incluant un ouvrage de franchissement de l'av. Vibert

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	01.2016 / 01.2017
Étude d'avant-projet	04.2021 / 01.2022
Étude de projet	**06.2025 / 06.2026**
Autorisation / permis de construire	06.2026 / 06.2027
Début des travaux	01.2028
Mise en service	01.2030

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Rapport d'avant-projet : Renaturation de l'Aire et de la Drize - espace public structurant : La Croix Verte et MD – Adaptation au changement climatique, Equipe Aire-Drize, Février 2022
Avant-projet d'aménagement et documents annexes, Juin 2025

COÛT

Estimation du coût global	40.0 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

Canton de Genève
Participation de l'OFEV au titre de la protection contre les crues (jusqu'à 35%)

EP5-13

Renaturation du cours d'eau de la Géline à Annemasse



Priorité
Ae5

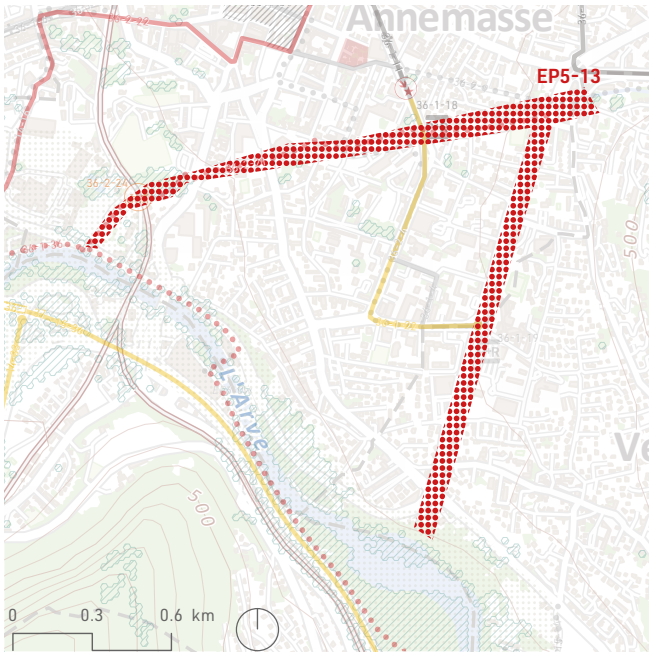
Historique
Nouvelle mesure

Coût : 32.6 MF
Sans demande de cofinancement

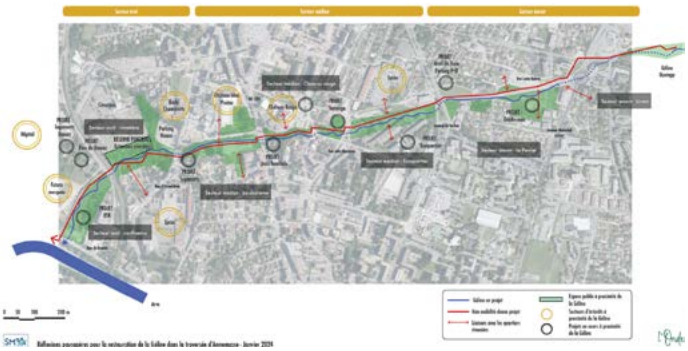
CATÉGORIE
Connexions biologiques

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Ville d'Annemasse
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Annemasse Agglo, SM3A, SNCF Réseau

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Entre les années 1960 et 1970, la Géline a servi d'exutoire pour les eaux usées et a ensuite été busée dans le fond de son lit afin d'amener les rejets d'assainissement à la nouvelle station d'épuration de Gaillard en 1977. Rapidement les eaux de la Géline ont été sorties de ce collecteur de transport d'assainissement et détournées de leur lit naturel pour ne pas perturber le traitement des eaux usées de la station d'épuration. Les eaux de la Géline sont ainsi captées en limite des communes de Vétraz-Monthoux et d'Annemasse, pour ensuite être transportées par un réseau d'eau pluvial et être rejetées dans la rivière Arve.

Le projet d'un linéaire global de 2.25 km, et initié à partir du PA4 (6621.4.178 / EP5-12), entend réorienter les eaux de la Géline sur son parcours d'origine, qui correspond au tracé des réseaux unitaires et pluviaux, et la remettre à ciel ouvert y compris au droit de l'écoquartier de Château Rouge (UD5-17). Cet écoquartier comporte un volet écologique fort avec le souhait de mettre en place des espaces ouverts et diversifiés permettant de contribuer à la restauration du réseau écologique global : parc public en gestion différenciée, jardins potagers, noue paysagère pour la gestion des eaux pluviales.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP03, EP04 et EP06** grâce à la reconstitution des corridors biologiques de la Géline précédemment segmentés et par la création de nouvelles continuités en milieu urbain au bénéfice du socle du vivant, par la restauration des abords du cours d'eau, de sa ripisylve et des milieux humides adjacents, et par l'amélioration de la qualité d'usage des espaces bâtis concernés par le projet au sein de la ZAC Château Rouge (atténuation des ilots de chaleur, proximité avec la nature).

EP5-13	Renaturation du cours d'eau de la Géline à Annemasse	Priorité : Ae5

– **Urbanisation U03, U09** en accompagnant de façon vertueuse l'aménagement de la ZAC Château Rouge et en créant des espaces de respiration et d'atténuation des ilots de chaleurs en cœur de ville.
– **Mobilité M04, M09** par sa contribution positive au développement d'un espace public de qualité, favorable aux mobilités cyclables et piétonnes.

Entre 2021 et 2023, Annemasse agglo, le SM3A (syndicat mixte d'aménagement de l'Arves et de ses affluents) et la ville d'Annemasse se sont associés dans une étude d'opportunité dédiée à la renaturation de la Géline et à sa réouverture à l'air libre en plein cœur de ville.

La ville d'Annemasse a réservé la place nécessaire au projet dans le cadre de l'aménagement de la ZAC Ecoquartier de Château rouge (UD5-17). Le SM3A pourra ensuite lancer la renaturation.

Un passage sous une voie SNCF est prévu et, dans ce cadre, une étude doit être lancée conjointement entre les maîtres d'ouvrages concernés par le projet.

Les objectifs de cette renaturation sont multiples :

– Proposer des parcours de randonnée proches de l'agglomération et de l'hyper centre de l'agglomération d'Annemasse et réaliser des cheminements de mobilités douces permettant de connecter les espaces naturels entre eux ;
– Recréer en plein cœur d'agglomération des îlots de fraîcheur pour les riverains et proposer aux habitants à proximité des espaces récréatifs et de détente ;
– Recréer de nouvelles continuités écologiques à travers la plaine urbanisée, en connexion avec l'infrastructure écologique de périphérie.

Des effets positifs sur l'environnement sont attendus avec la réouverture du cours d'eau et la recréation d'un lit mineur fonctionnel et diversifié :

– Création d'une ripisylve fonctionnelle et de milieux humides annexes permettant l'accueil et le déplacement de la biodiversité ;
– Reconstitution des fonctions écosystémiques de tels milieux (filtration des polluants, rafraichissement, …)

Une attention sera portée à la biodiversité en décalant et en éloignant les cheminements et voies cyclables des espaces naturels restaurés, préservant ainsi des zones de tranquillité pour la biodiversité.

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Agglomération d'Annemasse
UD5-17 Ecoquartier Château Rouge (Annemasse)
A5 Paquet MD 36-2-21 Connexion cyclable entre la ViaRhôna (secteur Brouaz) et la voie verte d'agglomération (rond-point du Livron) le long de la Géline
B5 36-2-24 Renforcement de l'axe cyclable entre la ViaRhona et la voie verte le long de la Géline par l'aménagement d'une perméabilité cyclable sous les voies ferrées

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude préliminaire	**01.2025 / 12.2025**
Étude d'avant-projet	01.2026 / 12.2026
Étude de projet	01.2027 / 01.2029
Autorisation / permis de construire	06.2027 / 06.2028
Début des travaux	06.2029
Mise en service	06.2032

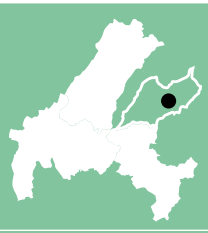
DOCUMENTS MIS À DISPOSITION
Etude de faisabilité 2021-2022
Etude complémentaire de passage des routes et esquisses paysagères de 2023/24

COÛT
Estimation du coût global 32.6 MF HT

RÉPARTITION DU FINANCEMENT
Répartition à définir entre Annemasse Agglo, le SM3A, SNCF Réseau et la ville d'Annemasse

EP7-04

Mesures environnementales en accompagnement de la nouvelle liaison autoroutière A412



Priorité
Ae5

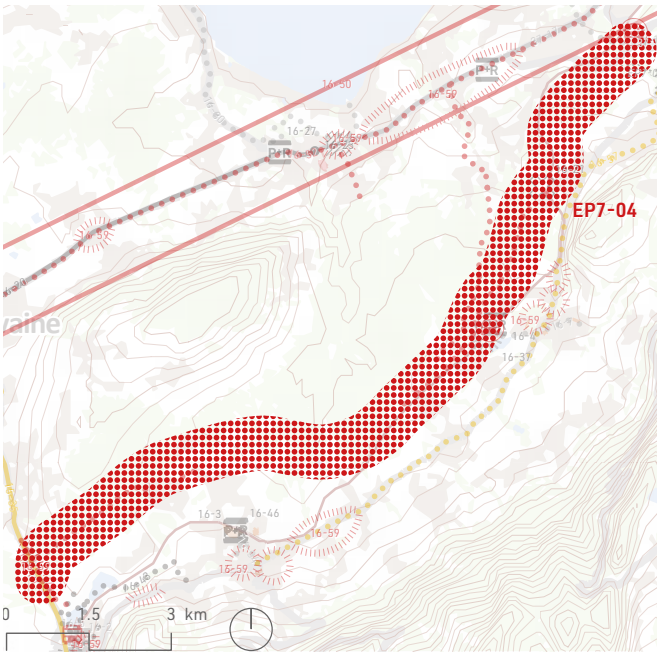
Historique
Nouvelle mesure

Coût : non connu
Sans demande de cofinancement

CATÉGORIE
Connexions biologiques
Mesures paysagères et agricoles

MAÎTRE D'OUVRAGE PILOTE
Amadea (concessionnaire de l'A412)
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Etat français, Département de la Haute-Savoie, communes, Thonon Agglomération

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Image projetée d'un passage à grande faune au-dessus de la future A412

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

La nouvelle liaison autoroutière A412 de 16.5 km, située entre l'échangeur de Machilly et la voie de contournement de Thonon-les-Bains, sera connectée à l'autoroute A40 via la mise à 2x2 voies de la voie express existante (RD903) entre le carrefour des Chasseurs à Machilly et l'échangeur de Findrol à Nangy sur l'A40. Sa mise en service est prévue à horizon 2030 (mesure SUPRA 80-04).

Cette nouvelle liaison autoroutière va artificialiser entre 150 et 160 hectares de surfaces agricoles et naturelles et segmenter les corridors écologiques et hydrographiques du PACA Chablais en traversant le périmètre de 12 communes. Sa construction doit donc intégrer ces enjeux afin d'éviter, de réduire et de compenser les effets de cet aménagement sur l'environnement et la santé humaine.

Le concessionnaire choisi pour l'exploitation et l'entretien de l'autoroute a présenté un programme d'action qui va au-delà des exigences réglementaires minimales de l'Etat français et vise à :

– Limiter/éviter les emprises foncières et l'artificialisation des sols :

Le concessionnaire autoroutier mobilisera du foncier déjà artificialisé pour l'implantation du péage en flux libre (sans barrière), plus économe qu'un péage classique avec barrière (- 2 ha), et du centre d'exploitation et d'intervention (CEI), installé sur un délaissé de la RD1206 remobilisé à cet effet (-2 ha).

– Créer des aménagements afin de réduire les contraintes pour le passage de la faune et des cours d'eau :

La construction de 5 viaducs grandes portées (entre 50 et 80 m) permet d'enjamber certains cours d'eaux situés sur le tracé (Pamphiot, Redon, et les affluents du Foron) afin de préserver leur écoulement et éviter des rectifications des lits ou des impacts sur l'écoulement lors des phases de crues.

EP7-04	Mesures environnementales en accompagnement de la nouvelle liaison autoroutière A412	Priorité : Ae5

L'aménagement comprend des systèmes de collecte des eaux pluviales et leur acheminement vers des bassins de rétention qui ont pour but de capter les eaux contaminées par les polluants (pollutions dues à la circulation automobile ou accidentelles).

Au regard de l'inventaire écologique réalisé au cours de l'enquête publique et de l'enquête complémentaire menée par le concessionnaire, l'A412 se verra dotée d'ouvrages dédiés, dont 2 passages de très grande faune de 30 m de large à l'est et à l'ouest de l'infrastructure, et 9 passages pour la petite faune ou encore 9 portiques pour assurer le passage des chauves-souris. Les 5 viaducs de grande portée (de 50 à 80 m de large) qui enjambent les cours d'eaux prendront également en compte dans leur dimensionnement le passage de la très grande faune. Ce sont au total 45 passages pour la faune qui traverseront l'A412, soit un passage tous les 400 m.

– Protéger les zones à fort enjeu environnemental :

Les zones humides des marais de Margencel et de Perrignier tous deux identifiés dans les Zones naturels d'intérêts faunistiques et floristiques (ZNIEFF I et II) et inscrites au réseau Natura 2000 pour la biodiversité sont écartées du tracé de l'aménagement afin de les préserver de toute atteinte (artificialisation partielle ou totale et destruction des ressources faunistiques et floristiques).

– Réduire les nuisances sur le cadre de vie des habitants et sur les paysages du PACA Chablais :

L'intégration paysagère et l'impact visuel de l'aménagement autoroutier a été pris en considération pour le choix du tracé de l'A412. Celle-ci sera principalement située dans un espace encaissé, éloigné autant que possible des zones habitées, réduisant la visibilité de l'ouvrage dans le paysage. À proximité des hameaux, des protections acoustiques par merlons ou écrans seront mises en œuvre conformément aux réglementations afin de réduire les nuisances sonores. Un travail de végétalisation des abords est aussi engagé avec des plantations de différentes hauteurs pour limiter les situations de covisibilité.

– Réduire l'impact carbone du chantier de 20% :

Quatre principes d'aménagements ont été retenus : l'usage d'un enrobé routier (Biophalt) dont le liant végétal est issu de la sylviculture française à très faible bilan carbone ; l'usage systématique d'un béton bas carbone ; une moindre utilisation de la chaux par différents procédés de remplacement ; l'usage du bois pour le tablier de 6 ouvrages d'art de remembrement agricole.

– Compenser et accompagner les impacts environnementaux et agricoles de l'A412 :

Des mesures compensatoires sont mises en œuvre sur une période de 55 ans et concernent 180 hectares dans le paysage du Chablais, dont 2/3 de milieux forestiers et 50 ha de surfaces agricoles (estimations actuelles).

Par ailleurs, trois fonds de compensation seront mis en place pour accompagner des initiatives locales durables. Au-delà de la démarche «1% paysage» qui est aujourd'hui la règle pour tout projet d'aménagement autoroutier en France, le concessionnaire a décidé d'aller plus loin en instituant un fonds pour la mise en valeur du patrimoine naturel et un fonds carbone pour financer différents projets ou innovations.

La démarche 1% paysage obligatoire est dotée de 500'000 € pour accompagner des opérations d'amélioration des paysages et du cadre de vie. Le fonds complémentaire pour la mise en valeur du patrimoine naturel est quant à lui doté de 250'000 € pour accompagner des travaux de génie écologique afin de restaurer ou de consolider des espaces de biodiversité, soutenir la création de pôles de production maraîchères et des créations de filière bois locale. Enfin un fonds «carbone» est doté de 3 millions d'euros pour financer des aménagements de réduction des émissions de CO_2 (utilisation d'enrobés bas carbone pour des sections de pistes cyclables, création de consignes à vélo sur les aires de covoiturage et mise en place d'un arrêt de bus à proximité d'une jonction). Les innovations utilisées pour construire l'A412, notamment des structures bois pour certains ouvrages, feront baisser le bilan carbone de 20% par rapport à une solution classique.

Les surfaces de compensation et projets d'accompagnements éligibles aux fonds sont en cours d'identification entre le concessionnaire et les acteurs publics et privés locaux.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP07** en accompagnant le projet autoroutier par diverses mesures d'évitement, de compensation ou de restauration.
– **Urbanisation U09** en protégeant les populations des nuisances liées au trafic routier.

Les mesures d'accompagnement environnementales à l'A412 doivent réduire le plus possibles les impacts de ce nouveau barreau autoroutier de 16.5 km qui représente une contrainte majeure pour les milieux naturels et agricoles.

Les mesures d'optimisation foncière du projet permettent de réduire de 4 ha la surface artificialisée. Les 5 viaducs grandes portés seront utiles pour réduire l'impact de l'ouvrage sur l'écoulement hydrographique, les ripisylves et sur le grand lit des cours d'eaux lors des phases de crues et de charriages (Pamphiot, Redon, Foron et ses affluents).

EP7-04	**Mesures environnementales en accompagnement de la nouvelle liaison autoroutière A412**	**Priorité : Ae5**

L'arrêté de protection de biotope établi sur la commune de Margencel protège la zone humide de Margencel en consacrant sa valeur écologique forte et en contraignant le tracé de la future autoroute. Les 45 passages pour la faune situés en moyenne à 400 m les uns des autres permettront de reconnecter les milieux naturels et les espaces de vie faunistique et floristique situés de part et d'autre de l'ouvrage, réduisant l'effet barrière pour les espèces animales.

Enfin, l'intégration paysagère de l'ouvrage, situé dans un paysage de plaine, a été étudiée afin de se révéler le moins possible aux yeux des habitants des communes traversées. Différents fonds de compensation sont mis en place afin de financer un ensemble d'actions pour soutenir des initiatives durables locales et de mise en valeur des paysages (création et entretien de chemins de randonnée dans le géoparc du Chablais et le massif des Voirons, création de pistes cyclables, travaux de génie écologique afin de restaurer ou de consolider des espaces de biodiversité, etc.).

Les principes architecturaux retenus pour la construction de l'ouvrage et les innovations utilisées dans le cadre de ce chantier doivent réduire de -20% les émissions de GES par rapport à un chantier classique.

Sur le volet agricole, la construction de l'ouvrage prend en compte les enjeux économiques relatifs à l'agriculture et les impacts sur les surfaces agricoles. Lors de la phase de chantier, des indemnisations des exploitants agricoles seront instaurées pour compenser l'occupation temporaire de leurs parcelles. Toutes les parcelles agricoles seront remises en état et près à la culture avant d'être restituées à l'issue des travaux. Des compensations de surfaces agricoles sont en cours d'étude par la Chambre d'agriculture et un dialogue avec les agriculteurs et exploitants a été instauré. Que ce soit en termes de chiffres d'affaires ou de surface d'exploitation affectée, la Chambre établira des barèmes de compensation propres aux différentes situations temporaires ou définitives. Cette étude doit donner ses résultats mi-2025. À ce titre, la mobilisation de terrains est envisagée sur le domaine de Chignens (6621.4.179 / EP7-03 Ae4) et aux jonctions de Machilly et d'Anthy-sur-Léman. Un fonds de compensation collective agricole sera mis en place et s'ajoutera aux mesures compensatoires individuelles déjà programmées.

Ces mesures de protection et de compensation ont été imaginées en interaction avec les mesures de mobilités (Ae5 16-59). De nouvelles mesures environnementales d'accompagnement à l'A412 pourront émerger dans le cade de la poursuite du dialogue Espoo engagé entre les collectivités locales françaises et suisses avec le concessionnaire autoroutier Amadea.

LIEN FONCTIONNEL AVEC D'AUTRES MESURES

Opération stratégique Axe (Annemasse) Machilly-Thonon
SUPRA 80-04 Nouvelle liaison 2x2 voies Machilly – Thonon A412 (Désenclavement du Chablais)
Ae4 EP7-03 Aménagement du domaine de Chignens sur les communes d'Allinges et Thonon-les-Bains
Ae5 16-59 Mesures d'accompagnement multimodales à la nouvelle liaison autoroutière A412

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Études et autorisations	**04.2015 / 12.2026**
Début des travaux	01.2027
Mise en service	12.2029

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

Etude d'impact, avril 2018
Décret n° 2024-933 du 11 octobre 2024 approuvant la convention de concession entre l'État et la société Amedea pour l'autoroute A412
Site web dédié au projet : https ://www.autoroute-a412.com/home/accueil.html

COÛT

Estimation du coût global : le montant de l'infrastructure dédié au volet environnemental et celui des fonds de compensation n'est pas connu du Grand Genève

RÉPARTITION DU FINANCEMENT

100% Amedea (concessionnaire)

Grand Genève
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENEVOISE

4.8 MESURES INFRASTRUCTURELLES DE TRANSPORT HORIZON C



Le Grand Genève vu depuis le Jura

© Jean Revillard

30-82 Nouvelle liaison souterraine Jura-Salève



Priorité
C5

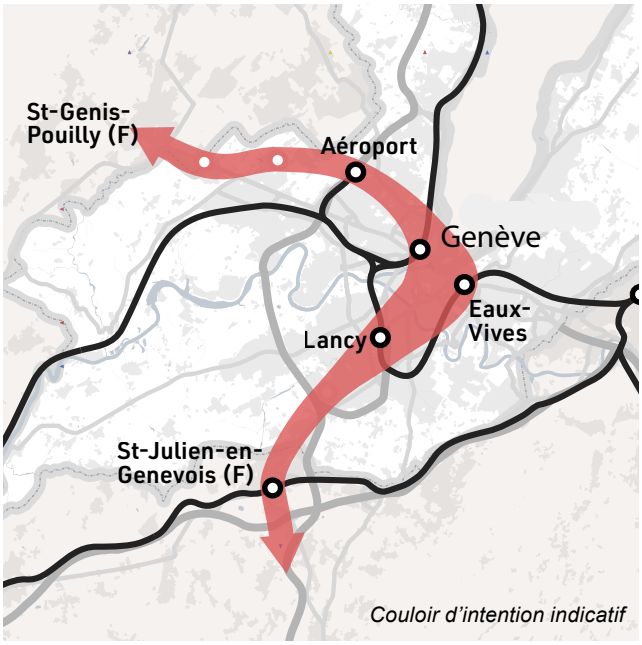
Historique
Nouvelle mesure

Coût : environ 4 milliards de francs
Dont 1ère étape : 2.5 milliards
Et 2ème étape : 1.5 milliards

CATÉGORIE
Infrastructure de chemin de fer urbain (desserte capillaire) avec interfaces multimodales

PILOTES
Canton de Genève (partie suisse), partie française à définir
AUTRE(S) MAÎTRE(S) D'OUVRAGE
Confédération (partie suisse), partie française à définir

PLAN DE LOCALISATION



REPRÉSENTATION EXPLICATIVE



Type de matériel roulant indicatif (train léger)

DESCRIPTION ET FAISABILITÉ

Le projet repose sur la réalisation d'une nouvelle liaison souterraine du pied du Jura au pied du Salève desservant les communes suisses de Genève, Meyrin, Grand-Saconnex, Carouge, Lancy, Plan-les-Ouates, et les communes françaises de Saint-Genis-Pouilly et de St-Julien-en-Genevois situées en têtes de ligne de part et d'autre. Il s'agit de permettre :

- Un accroissement de l'offre au centre de l'agglomération car les projections sur le réseau de transports publics urbain aboutissent à sa saturation à l'horizon 2045 même en incluant les développements prévus de lignes de tramway tangentielles qui contribueront à délester le centre-ville ;
- La mise en place d'une desserte capillaire par un système de transport à grande capacité et à haute fréquence des zones d'habitations et d'emplois denses du cœur d'agglomération actuellement non desservies par le Léman Express (CERN, Meyrin, Aéroport, quartier des organisation internationales, Carouge, …) ;
- La création d'une offre structurante transfrontalière supplémentaire en direction du Pays de Gex, au nord, et de la Haute-Savoie, au sud, accompagnée de mesures de rabattements permettant d'accroitre l'attractivité de cette offre notamment à l'attention des actifs transfrontaliers habitants le Genevois français ;
- Des extensions possibles à long terme pour mailler la desserte du cœur d'agglomération (Onex, Lignon, Trois-Chêne, ….) et des interconnexions possibles avec des futurs projets en France notamment pour desservir le Pays de Gex.

Afin de s'affranchir des contraintes liées à la connexion avec le réseau ferroviaire grandes lignes (contraintes tant techniques que sur les plannings de réalisation), il s'agit de s'orienter vers la réalisation d'un système de transport séparé du réseau CFF. Cette optique permet ainsi de décorréler le calendrier de réalisation de celui du projet d'extension souterraine de la gare Cornavin ainsi que celui du développement ferroviaire de l'arc lémanique (achèvement au mieux en 2045-2048). Il permet ainsi de viser un début des travaux d'ici une quinzaine années.

Le fait de pouvoir choisir un système de transport adapté, se traduit non pas comme une contrainte, mais comme une occasion à saisir pour répondre à l'ambition de la nouvelle Vision territoriale transfrontalière 2050, adoptée en juillet 2024 par le Grand

30-82	Nouvelle liaison souterraine Jura-Salève	Coût : 4 milliards
		Priorité : C5

Genève. Cette opportunité est permise par la souplesse du système de transport (tracé, espacement et taille des gares, exploitation à haute fréquence) et par la simplification liée à l'absence de raccordement direct au réseau CFF.

Dans ce contexte le projet repose sur un axe Nord-Sud transfrontalier, du Jura au Salève, sur un linéaire d'env. 22 à 26 km, dont env. 18 à 21 km sur sol genevois, majoritairement en souterrain. Pour des questions techniques et financières, le projet est divisé en deux étapes :

- Étape 1 (St-Genis-Pouilly – Genève centre) : env. 12 – 14 km / nombre stations : 8 – 10 dont 3 en interconnexion au réseau CFF grandes lignes
- Étape 2 (Genève centre – St-Julien-en-Genevois) : env. 10 – 12 km / nombre stations : 8 – 11 dont 1 en interconnexion au réseau CFF grandes lignes

Au global le projet prévoit la création de 16 à 21 nouvelles interfaces multimodales (inter-station entre 800 et 1'200 mètres) dont 4 en lien avec des interfaces existantes du réseau CFF (Aéroport, Cornavin/Sécheron, Eaux-Vives, Lancy Pont-Rouge/Bachet).

La fréquence maximale cible sera d'env. une desserte toutes les 2 à 3 min par un matériel roulant de type train léger d'une capacité d'environ 600 places pour une longueur de rames de 90 mètres assurant un débit horaire de 12'000 à 18'000 personnes / heure / sens.

Comme premier jalon vers sa mise en œuvre, le projet figure dans la vision stratégique cantonale Rail 2025-2050 adoptée en décembre 2024 par le Conseil d'Etat genevois. Les besoins de coordination avec des projets d'infrastructure nationaux suivants sont d'ores et déjà identifiés :

- Élargissement de l'autoroute A1 entre le Vengeron et Perly ;
- Augmentation de capacité du nœud de Genève Cornavin (extension souterraine de la gare) ;
- Nouvelle ligne ferroviaire Genève – Lausanne ;
- Amélioration de la capacité du tunnel du Furet – Ligne Léman Express L7 ;
- Création d'une halte ferroviaire à Châtelaine.

OPPORTUNITE, UTILITE ET EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Contributions aux stratégies

– **Environnement-paysage EP06, EP07** par la contribution de la mesure à la requalification d'espaces publics urbains autour des futurs haltes et interfaces multimodales, par l'amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore pour les habitants actuels et futurs et par la prise en compte très en amont des aspects environnementaux du projet.
– **Urbanisation U03, U09** par l'effet majeur de cette nouvelle liaison pour accompagner la densification et la structuration de l'agglomération multipolaire et par son effet d'entraînement en matière de requalification des espaces publics.
– **Mobilité M01, M03, M05, M07, M08, M10** par le maillage du réseau de transport public structurant de l'agglomération, la contribution à la réduction du trafic et du stationnement TIM en faveur des TP et MD et l'amélioration induite en matière de sécurité du trafic.

Contribution à l'amélioration du système de transports et densification vers l'intérieur

La mise en œuvre de cette nouvelle infrastructure associée à l'offre décrite ci-dessus, permet d'augmenter l'offre de transports public de moyenne distance de plus de 30% par rapport à l'offre actuelle, contribuant significativement au report modal. En accompagnement de la densification au cœur de l'agglomération prévue par la Vision territoriale transfrontalière, cette infrastructure desservira en 2040-2045, à moins de 750 mètres, jusqu'à environ un demi-million d'habitants et emplois (dont 100'000 nouveaux habitants et emplois issus de la croissance économique et démographique du canton de Genève).

La fréquentation attendue est évaluée jusqu'à 160'000 voyageurs/jour, sans même à ce stade intégrer l'effet des mesures d'accompagnements telles que développement des offres de rabattement, mesures de requalification multimodale du réseau routier ou mesure de gestion du trafic, notamment autour des futures haltes dans les quartiers. Cette nouvelle offre alliant vitesse, fréquence et capacité permettra d'augmenter, de façon importante, le potentiel de sortir les territoires desservis de la dépendance à la voiture et ainsi de renforcer le report modal en faveur des transports publics, mais également des modes actifs par un maillage fin du territoire et les mutations urbaines permises par la création de nouvelles interfaces multimodales.

La mise en place de solutions de rabattement (réseau cyclable, bus urbain, car express, …) tant dans le canton de Genève que dans le Genevois français, prévue en complément de cette offre structurante permettra d'assurer une desserte des premiers et derniers kilomètres qui renforcera encore l'attractivité potentielle liée à cette nouvelle infrastructure. Plus spécifiquement l'insertion de nouvelles interfaces multimodales permettra d'accompagner la densification urbaine et la desserte des habitants et emplois existants et futurs, dont les principales seront, du nord au sud :

- Saint-Genis-Pouilly (F) : 15'000 habitants, interconnexion avec les lignes de rabattement de l'ensemble du Pays de Gex, P+R de 700 places à Porte-de-France.

30-82	Nouvelle liaison souterraine Jura-Salève	Coût : 4 milliards
		Priorité : C5

- CERN : 7'000 emplois, 400'000 visiteurs/an du Portail de la science, haut-lieu de la recherche fondamentale faisant rayonner Genève et la Suisse, interconnexion tram 18 et BHNS St-Genis, connexion vers la ZIMEYSAVER (25'000 emplois à l'horizon 2030).
- Meyrin-Centre : 27'000 habitants, interconnexion tram 14 prévoyant un bouclage vers Ferney-Voltaire, rabattement douane de Mategnin, connexion vers la ZIMEYSAVER.
- Aéroport : 11'000 emplois, accès passagers aérien, liaison directe vers Nations et CERN contribuant à la renommée internationale de la Suisse, interconnexion futur tram tangentiel (Aéroport – Lancy), interconnexion gare CFF grandes lignes et Léman Express, P+R en lien avec l'autoroute A1 (670 places), desserte centres évènementiels Palexpo et Arena (env. 800'000 visiteurs/an).
- Nations/Organisations internationales : plus de 200 organisations internationales, plus de 20'000 emplois internationaux dont une grande partie réside dans le Pays de Gex, 2'500 réunions internationales réunissant 200'000 délégués et experts par année, , musée internationale de la Croix-Rouge (env 120'000 visiteurs/an), interconnexion tram 15 étendu jusqu'à Ferney-Voltaire.
- Cornavin/Sécheron : connexion CFF grandes lignes et 6 lignes Léman Express, interface principale du Grand Genève (coordination projet d'extension Cornavin).
- Genève Centre/Rive Gauche (Eaux-Vives) : connexion tram 12 et 17 en lien avec Annemasse et 5 lignes Léman Express, plus de 50'000 habitants et emplois.
- Carouge/Praille-Acacias-Vernets Est : 23'000 habitants (Carouge), quartier Grosselin (sud du PAV) en développement (potentiel de 7'500 habitants et 1'200 emplois), interconnexion avec le BHNS Lancy-Pont-Rouge – Veyrier et tram 12 et 18.
- Lancy-Pont-Rouge/Bachet : connexion réseau CFF grandes lignes et 5 lignes Léman Express, interconnexion trams 12, 15 et 18.
- Zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO) : pôle d'emploi (15'000 emplois).
- Saint-Julien-en-Genevois (F) : 16'000 habitants, desserte zone d'emploi d'ArchParc (2'100 emplois), interconnexion avec la ligne ferroviaire Bellegarde-Annemasse qui prévoit la réouverture de gares à long terme (Viry, Archamps, Collonges-sous-Salève, Veyrier/Etrembières/Téléphérique du Salève), interconnexion avec car express vers Annecy et lignes de rabattement de la Communauté de communes du Genevois.

Contribution à l'amélioration de la sécurité du trafic

La mise en œuvre de cette nouvelle offre permettra de diminuer les charges de trafic automobile et ainsi de faciliter la réalisation de mesures de requalification en faveur de la sécurité et du confort des mobilités actives en leurs donnant plus d'espace notamment en milieu urbain. Ainsi la réduction de pression relative à l'usage du domaine routier renforcera globalement, de façon indirecte, la sécurité du trafic. Ces deux effets entraineront à leur tour un report modal dans une boucle vertueuse.

Contribution en matière de consommation des ressources et sur l'environnement

La réduction des charges de trafic aura également des bénéfices en matière environnementale d'une part en ce qui concerne la réduction des émissions de bruit dues au trafic routier ainsi qu'en matière de pollution de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre avec comme corollaire une réduction de la consommation énergétique qui lui est associée. Par ailleurs, les mesures de requalification permises par la réduction du trafic automobile soutiendront également la réalisation de projets de végétalisation de l'espace public. La création de nouvelles interfaces permettra également de requalifier les espaces publics adjacents dans une perspective d'accessibilités transports publics et modes doux aux interfaces, de qualité urbaine et de végétalisation. Enfin, la réalisation en souterrain de la majeure partie du tracé de la nouvelle ligne Jura Salève devrait préserver l'infrastructure écologique existante et à renforcer sur le territoire genevois. Dans le cadre des études à venir une attention particulière sera portée sur la gestion des matériaux d'excavation et l'impact écologique de la construction.

EFFETS SUR SUISSE (DE LA PARTIE FRANCAISE DE LA MESURE)

Diminution importante du trafic automobile pendulaire au profit d'un report vers les transports publics par effet direct sur cette nouvelle offre qui desservira entre 225'000 et 250'000 des emplois du canton (soit 51% de tous les emplois du Canton à cet horizon) dont une partie significative est occupée par des actifs transfrontaliers.

La mise en place de solutions de rabattement (réseau cyclable, bus urbain, car express, …) et d'interfaces multimodales dans le Genevois français de l'Ain et de la Haute-Savoie, développée en complément de cette offre structurante, permettra d'assurer une desserte des premiers et derniers kilomètres qui renforcera encore l'attractivité potentielle liée à cette nouvelle infrastructure.

30-82	Nouvelle liaison souterraine Jura-Salève	Coût : 4 milliards
		Priorité : C5

JALONS ET ÉTAT DE PLANIFICATION

Étude d'opportunité	terminée en 2024
Études (EP, AVP, PRO)	**2025 – 2032 (phase en cours)**
Procédure d'approbation des plans	2032 – 2035
Travaux	2036 – 2040 (étape 1) ; 2040-2044 (étape 2)
Mise en service	2041 (étape 1) ; 2045 (étape 2)

DOCUMENTS MIS À DISPOSITION

- Vision territoriale transfrontalière 2050 et annexe Stratégie multimodale transfrontalière 2050 (juillet 2024)
- Rail 2025-2050 : vision stratégique cantonale (décembre 2024)

COUT ET HYPOTHESE DE FINANCEMENT

Sur la partie genevoise (hypothèse d'un tracé en totalité souterrain), le coût linéaire de ce projet serait compris entre 150 et 180 millions de francs par kilomètre, ce montant n'incluant pas l'acquisition du matériel roulant (à charge du futur opérateur). En incluant les têtes de lignes sur sol français, l'entièreté du projet s'élèverait donc à environ 4 milliards de francs dont 3.5 milliards sur le territoire genevois.

Ce projet n'ayant pas été inscrit par la Confédération en tant que mesure d'études opérationnelles dans la dernière étape d'aménagement (EA 2035), le Grand Conseil genevois a voté en 2023 un crédit permettant de mener les études préliminaires et les premières phases d'avant-projet, en coordination avec l'OFT à l'échelle nationale («Perspective Rail 2050») déclinées pour le canton dans le document «Stratégie ferroviaire Genève 2050+».

Les alertes lancées sur les failles en matière de financement des infrastructures ferroviaires et les problèmes de capacités pour réaliser les projets offrent l'opportunité de repenser et adopter de nouvelles stratégies de gestion des fonds fédéraux actuels. En effet, d'une part, un déploiement d'un projet ferroviaire classique dans le cadre des processus PRODES actuels signifierait d'attendre l'achèvement des projets en cours au niveau du nœud ferroviaire genevois et en particulier la mise en service complète de la gare Cornavin (incluant la mise aux normes de la gare de surface existante). Concrètement, cela signifierait une mise en service après l'horizon 2050 et donc aucune nouvelle infrastructure structurante régionale au service de la mobilité du Grand Genève durant les vingt-cinq prochaines années. Ainsi, la réalisation d'un tel projet à l'horizon 2040 ne pourra pas tabler sur son inscription intégrale dans le cadre d'un futur message du PRODES ferroviaire et nécessite de trouver d'autres sources de financement fédéraux.

Dès lors une répartition 50/50 entre le Canton et la Confédération est envisagée comme un des scénarios du financement de ce projet. L'ampleur des montants impose la mise en place d'un calendrier par étapes permettant de solliciter plusieurs sources de financement tant auprès du fonds en faveur du trafic d'agglomération (FORTA) que du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) notamment pour l'aménagement des interfaces avec le réseau ferroviaire grandes lignes. Ainsi les interfaces assurant la connexion avec le réseau ferroviaire CFF seraient prise en charge par le FIF alors que la partie principale de l'infrastructure et des haltes desservant les quartiers urbains de l'agglomération seraient prises en charge par le canton avec un co-financement de la Confédération au travers du FORTA. Les coûts de l'infrastructure sur la partie française feraient également l'objet d'un co-financement dans le cadre de ce dernier, avec un soutien financier du canton selon une clé de répartition à définir ultérieurement avec les partenaires du Grand Genève.

Les mesures d'accompagnement à cette infrastructure tels que l'aménagement des rabattements, interfaces multimodales et aménagements des espaces publics ne sont pas intégrées à cette première évaluation financière et viendraient en plus dans le cadre de mesures spécifiques des générations de projets d'agglomération concernées.

Selon ces hypothèses, voici une potentielle répartition des coûts :

- Coût global première étape estimé à 2'500 MF :
  - Montant sollicitant une subvention au titre du FIF : env. 600 à 900 MF
  - Montant sollicitant une subvention au titre du FORTA : env. 1'600 à 1'900 MF
- Coût global 2ème étape estimé à 1'500 MF :
  - Montant sollicitant une subvention au titre du FIF : env. 200 à 300 MF
  - Montant sollicitant une subvention au titre du FORTA : env. 1'200 à 1'300 MF

La répartition de la Confédération au financement serait donc la suivante :

- 0.8 – 1.0 milliard au titre FIF (taux de subventionnement de 100%)
- 1.0 – 1.2 milliard au titre du FORTA (taux de subventionnement de 40%)

Soit au final une répartition à 50/50 (2 milliards pour le Canton Genève et 2 milliards pour la Confédération).



GLCT GRAND GENÈVE – République et canton de Genève – Rue de l'Hôtel-de-Ville 2 – Case postale 3964 – 1211 Genève 3 - infos@grand-geneve.org
RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE – T +41 (0)22 546 73 40 – grand-geneve@etat.ge.ch
RÉGION DE NYON – T +41 (0)22 361 23 24 – info@regiondenyon.ch
PÔLE MÉTROPOLITAIN DU GENEVOIS FRANÇAIS – T +33 (0)4 50 04 54 08 – info@genevoisfrancais.org

© TPG