

RAPPORT PACA PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 5^e GÉNÉRATION GRAND GENÈVE

©AdabeStock

TABLE DES MATIÈRES

1. PACA Jura	7
1.1. Le PACA Jura dans le Grand Genève	9
Présentation	9
Chiffres-clés	11
Enjeux	12
La primauté du socle du vivant	13
Une agglomération multipolaire rééquilibrée	13
1.2 Vision d'ensemble à l'échelle du PACA	15
Vision 2050	15
La primauté du socle du vivant	15
Une agglomération multipolaire rééquilibrée	15
Vision d'ensemble PACA Jura	16
Du PA1 au PA6	18
1.3 Besoins d'action	20
Points faibles du PACA	20
Besoins d'action et priorités PA5	22
La primauté du socle du vivant	22
Une agglomération multipolaire rééquilibrée	23
1.4 Opérations stratégiques et mesures	29
Mesures suprarégionales	29
Opérations stratégiques	30
OS1 – Centre régional De Nyon	30
OS2 – Route Suisse	33
OS3 – Façade sud de L'aéroport	38
OS4 – Vernier – Meyrin – Saint-Genis	42
Autres mesures du PACA Jura	45
Zoom cœur d'agglomération	46
2. PACA Rhône	49
2.1 Le PACA Rhône dans le Grand Genève	51
Présentation	51
Chiffres-clés	53
Enjeux	54
La primauté du socle du vivant	55
Une agglomération multipolaire rééquilibrée	56
2.2 Vision d'ensemble à l'échelle du PACA	59
Vision 2050	59
La primauté du socle du vivant	59
Une agglomération multipolaire rééquilibrée	59
Vision d'ensemble PACA Rhône	62
Du PA1 au PA6	64
2.3 Besoins d'actions	66
Points faibles du PACA	66
Besoins d'action et Priorités PA5	68
La primauté du socle du vivant	68
Une agglomération multipolaire rééquilibrée	70
2.4 Opérations stratégiques et mesures	77
Mesures Suprarégionales	77
Opérations stratégiques	78
OS1 – PAV	78
OS2 – Bernex – Lancy – Onex	82
OS3 – Cherpines	86
OS4 – Saint-Julien – Archamps – Neydens	90
OS5 – Valserhône	94
Autres mesures du PACA Rhône	98
Zoom cœur d'agglomération	100

3. PACA Arve	103
3.1 Le PACA Arve dans le Grand Genève	105
Présentation	105
Chiffres-clés	108
Enjeux	109
la primauté du socle du vivant	110
Une agglomération multipolaire rééquilibrée	110
3.2 Vision d'ensemble à l'échelle du PACA	112
Vision 2050	112
La primauté du socle du vivant	112
Une agglomération multipolaire rééquilibrée	113
Vision d'ensemble PACA Arve	114
Du PA1 au PA6	116
3.3 Besoins d'actions	118
Points faibles du PACA	118
Besoins d'actions et priorités PA5	120
La primauté du socle du vivant	120
Une agglomération multipolaire rééquilibrée	122
3.4 Opérations stratégiques et mesures	127
Mesures Suprarégionales	127
Opérations stratégiques	128
OS1 - Rue de Genève	128
OS2 - Agglomération d'Annemasse	132
OS3 - Carouge-est	136
OS4 - Bonneville	138
Autres mesures du PACA Arve	141
Zoom cœur d'agglomération	142
4. PACA Chablais	145
4.1 Le PACA Chablais dans le Grand Genève	147
Présentation	147
Chiffres-clés	150
Enjeux	151
La primauté du socle du vivant	152
Une agglomération multipolaire rééquilibrée	153
4.2 Vision d'ensemble à l'échelle du PACA	154
Vision 2050	154
La primauté du socle du vivant	154
Une agglomération multipolaire rééquilibrée	154
Vision d'ensemble PACA Chablais	156
Du PA1 au PA6	158
4.3 Besoins d'actions	160
Points faibles du PACA	160
Besoins d'actions et priorités PA5	162
La primauté du socle du vivant	162
Une agglomération multipolaire rééquilibrée	164
4.4 Opérations stratégiques et mesures	170
Mesures suprarégionales	170
Opérations stratégiques	172
OS1 - Axe RD1005 entre Thonon et Genève	172
OS2 - Axe (Annemasse) Machilly et Thonon	176
Autres mesures du PACA Chablais	179
Zoom cœur d'agglomération	180

FIGURES ET TABLEAUX

FIGURES

Figure 1	Périmètre et localisation du PACA Jura	10
Figure 2	Vision d'ensemble à l'échelle du PACA Jura	16-17
Figure 3	Points faibles du PACA Jura	20-21
Figure 4	Opération stratégique 1 Centre Régional de Nyon	31
Figure 5	Opération stratégique 2 Route suisse	34-35
Figure 6	Opération stratégique 3 Façade sud de l'aéroport	39
Figure 7	Opération stratégique 4 Meyrin – Saint-Genis	43
Figure 8	Périmètre et localisation du PACA Rhône	52
Figure 9	Vision d'ensemble à l'échelle du PACA Rhône	62-63
Figure 10	Points faibles du PACA Rhône	66-67
Figure 11	Opération stratégique 1 Praille-Acacias-Vernets	79
Figure 12	Opération stratégique 2 Bernex – Lancy – Onex	83
Figure 13	Opération stratégique 3 Les Cherpines	87
Figure 14	Opération stratégique 4 Saint-Julien – Archamps – Neydens	91
Figure 15	Opération stratégique 5 Valserhône	95
Figure 16	Périmètre et localisation du PACA Arve	107
Figure 17	Vision d'ensemble à l'échelle du PACA Arve	114-115
Figure 18	Points faibles du PACA Arve	118-119
Figure 19	Opération stratégique 1 Rue de Genève	129
Figure 20	Opération stratégique 2 Agglomération d'Annemasse	133
Figure 21	Opération stratégique 3 Carouge-est	137
Figure 22	Opération stratégique 4 Bonneville	139
Figure 23	Périmètre et localisation du PACA Chablais	149
Figure 24	Vision d'ensemble à l'échelle du PACA Chablais	156-157
Figure 25	Points faibles du PACA Chablais	160-161
Figure 26	Opération stratégique 1 Axe RD1005 entre Thonon et Genève	173
Figure 27	Opération stratégique 2 Axe (Annemasse) Machilly – Thonon	177

TABLEAUX

Tableau 1	Chiffres clés du PACA Jura	11
Tableau 2	Atouts, faiblesses, opportunités, menaces du PACA Jura	12
Tableau 3	Mesures inscrites dans l'OS1 du PACA Jura	32
Tableau 4	Mesures inscrites dans l'OS2 du PACA Jura	36-37
Tableau 5	Mesures inscrites dans l'OS3 du PACA Jura	40-41
Tableau 6	Mesures inscrites dans l'OS4 du PACA Jura	44
Tableau 7	Autres mesures du PACA Jura	45
Tableau 8	Mesures inscrites dans le cœur d'agglomération, partie PACA Jura	47
Tableau 9	Chiffres clés du PACA Rhône	53
Tableau 10	Atouts, faiblesses, opportunités, menaces du PACA Rhône	54
Tableau 11	Mesures inscrites dans l'OS1 du PACA Rhône	80-81
Tableau 12	Mesures inscrites dans l'OS2 du PACA Rhône	84
Tableau 13	Mesures inscrites dans l'OS3 du PACA Rhône	88
Tableau 14	Mesures inscrites dans l'OS4 du PACA Rhône	92
Tableau 15	Mesures inscrites dans l'OS5 du PACA Rhône	96
Tableau 16	Autres mesures du PACA Rhône	98-99
Tableau 17	Mesures inscrites dans le cœur d'agglomération, partie PACA Rhône	102
Tableau 18	Chiffres clés du PACA Arve	108
Tableau 19	Atouts, faiblesses, opportunités, menaces du PACA Arve	109
Tableau 20	Mesures inscrites dans l'OS1 du PACA Arve	130
Tableau 21	Mesures inscrites dans l'OS2 du PACA Arve	134
Tableau 22	Mesures inscrites dans l'OS3 du PACA Arve	136
Tableau 23	Mesures inscrites dans l'OS4 du PACA Arve	138

Tableau 24	Autres mesures du PACA Arve	141
Tableau 25	Mesures inscrites dans le cœur d'agglomération, partie PACA Arve	143
Tableau 26	Chiffres clés du PACA Chablais	150
Tableau 27	Atouts, faiblesses, opportunités, menaces du PACA Chablais	151-152
Tableau 28	Mesures inscrites dans l'OS1 du PACA Chablais	174
Tableau 29	Mesures inscrites dans l'OS2 du PACA Chablais	178
Tableau 30	Autres mesures du PACA Chablais	179

ABREVIATIONS

AIG	Aéroport international de Genève
BHNS	Bus à haut niveau de service
CAP2030	Projet de restructuration du terminal de Genève Aéroport
CAPG	Communauté d'agglomération du Pays de Gex
CCAS	Communauté de communes Arve et Salève
CCG	Communauté de communes du Genevois
CCFG	Communauté de communes Faucigny-Glières
CCPR	Communauté de communes du Pays Rochois
CERN	Centre européen pour la recherche nucléaire
CFF	Chemins de fer fédéraux
EP	Environnement-paysage
FTI	Fondation pour les terrains industriels de Genève
HEAD	Haute école d'art et de design de Genève
MD	Mode doux
OCAN	Office cantonal de l'agriculture et de la nature
OCT	Office cantonal des transports du Canton de Genève
ONG	Organisation Non Gouvernementale
ONU	Organisation des Nations Unies
OPAM	Ordonnance sur les accidents majeurs
OU	Office de l'urbanisme du Canton de Genève
P+R	Parking relais
PA	Projet d'agglomération
PACA	Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PAIR	Parc d'Activité d'Intérêt Régional
PAV	Praille Acacias Vernets
PDCn	Plan directeur cantonal
PEM	Pôle d'échange multimodal
PI	Passage inférieur
PLU-I-H-M	Plan local d'urbanisme -intercommunal - habitat - mobilité
PRODES	Programme de développement stratégique
PSIA	Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique
RC	Route cantonale
RD	Route départementale
RER	Réseau express régional
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
TIM	Transport individuel motorisé
TP	Transport public
VTT	Vision territoriale transfrontalière
ZA / ZI	Zone d'activités / Zone industrielle
ZAN	Zéro artificialisation nette
ZIMEYSAVER	Zone industrielle de Meyrin, Satigny et Vernier
ZIPLO	Zone industrielle Plan-les-Ouates

1. JURA

1.1 Le PACA Jura dans le Grand Genève

PRÉSENTATION

Le PACA Jura s'étend sur la rive droite du Léman, des bords du lac jusqu'aux crêtes du Jura. Il comprend l'entier du district de Nyon ainsi que le Nord du Pays de Gex et du Canton de Genève. Le territoire du PACA se caractérise par la coexistence de secteurs urbains et périurbains à forte croissance le long des principaux axes de transport (Genève – Meyrin – Saint-Genis, Nations – Gex et Genève – Nyon – Rolle), et d'un réseau de bourgs et villages entourés d'espaces naturels, sylvicoles et agricoles le long des contreforts du Jura.

Du point de vue de la mobilité, le PACA Jura concentre un grand nombre d'infrastructures d'échelle régionale voir suprarégionale, notamment au niveau ferroviaire avec la ligne Genève – Lausanne vers le nord qui permet d'offrir des liaisons RER/RE tous les quarts d'heure pour les gares situées entre Cornavin et Nyon et toutes les demi-heures pour les gares de Gland et Rolle. En direction de l'ouest, l'axe ferroviaire Genève – Bellegarde permet d'offrir une desserte à la demi-heure pour les gares de Vernier, Meyrin et ZIMEYSA et même tous les quarts d'heure pour la gare de l'aéroport. La ligne ferroviaire entre Nyon et Saint-Cergue permet de desservir tous les quarts d'heure les villages vaudois situés sur le piémont du Jura jusqu'à Genolier et toutes les demi-heures au-delà.

Le réseau ferroviaire est complété de manière structurante dans la partie centrale du PACA par les lignes de tramways 14 et 18 qui relient respectivement le cœur d'agglomération à Meyrin et au CERN. La ligne 15 qui s'arrête aujourd'hui à la place des Nations sera prolongée en direction du Grand Saconnex puis de Ferney en 2026/2027.

Le dynamisme du PACA entraîne une forte pression foncière, qui s'est traduite ces dernières années en une extension du tissu bâti sur les espaces agricoles, particulièrement sur les parties française et vaudoise du territoire. Le PACA abrite par ailleurs des moteurs économiques dont l'attractivité et l'influence dépassent largement les frontières de l'agglomération : l'aéroport de Genève, le CERN, la ZIMEYSAVER¹, le quartier des organisations internationales et les nombreux sièges internationaux implantés sur la côte vaudoise. Leur présence induit une forte concentration d'emplois et des flux pendulaires importants, inégalement répartis sur l'ensemble du PACA.

La chaîne du Jura et le lac offrent en outre un espace de délassement et de loisir de premier ordre. Ces usages peuvent être source de nuisances pour les riverains et exercent une pression sur les espaces naturels concernés.

1
Zone industrielle
Meyrin Satigny
Vernier, plus grande
ZI de l'agglomération

*Vue panoramique
sur le lac Léman et
la chaîne du Mont
Blanc depuis le Jura*



PACA Jura

Genève
Bellevue
Collex-Bossy
Céligny
Genthod
Grand-Saconnex
Meyrin
Pregny-Chambésy
Vernier
Versoix

Vaud
Arnex-sur-Nyon
Arzier
Bassins
Begnins
Bogis-Bossey
Borex
Bursinel
Bursins
Burtigny
Chavannes-de-Bogis
Chavannes-des-Bois
Chésérax
Coinsins
Commugny
Coppet
Crans-près-Céligny
Crassier
Duillier
Dully
Essertines-sur-Rolle
Eysins
Founex
Genolier
Gilly
Gingins
Givrins
Gland
Grens
La Rippe
Le Vaud
Longirod
Luins
Marchissy
Mies
Mont-sur-Rolle
Nyon
Perroy
Prangins
Rolle
Saint-Cergue
Saint-George
Signy-Avenex
Tannay
Tartegnin
Trélex
Vich
Vinzell

Ain
Cessy
Chevry
Crozet
Divonne-les-Bains
Échenevex
Ferney-Voltaire
Gex
Grilly
Mijoux
Ornex
Prévessin-Moëns
Saint-Genis-Pouilly
Sauverny
Sergy
Ségny
Thoiry
Versonnex
Vesancy

FIGURE 1
Périmètre et
localisation du
PACA Jura



CHIFFRES-CLÉS

TABEAU 1
Chiffres clés du
PACA Jura

	PACA JURA (hors ville de Genève)			GRAND GENÈVE			
	France	Suisse	Total	France	Suisse	Ville de Genève	Total
Nombre de communes	18	56	74	117	91	1	209
Population 2021	89'987	202'632	292'619	436'520	405'792	203'856	1'046'168
Croissance annuelle de la population (2015-2021)	2,2%	1,2%	1,5%	1,3%	1,2%	0,8%	1,2%
Emplois 2021	19'003	121 583	140'586	121'609	238'726	199'692	560'027
Actifs transfrontaliers 2020	27'243	–	27'243	94'993	–	–	94'993
Croissance annuelle actifs transfrontaliers (2014-2020)	3,1%	–	3,1%	2,8%	–	–	2,8%
Habitants du canton de Vaud travaillant dans le canton de Genève (2020)	–	15 596	15 596	–	15'596	–	15'596
Surface totale (ha)	24'429	36'188	60'617	144'427	53'723	1 594	199'744
Part «socle du vivant»	39%	36%	37%	38%	40%	15%	39%
Part forêt et nature	46%	39%	42%	50%	31%	6%	44%
Part cultures et milieux ouverts	38%	40%	39%	35%	44%	2%	37%
Part de sols imperméables	4%	5%	5%	4%	6%	35%	5%
Part tache urbaine 2022	13%	15%	14%	14%	19%	79%	16%
Croissance moyenne annuelle de la tache urbaine (2015-2022)	1,1%	0,5%	0,7%	0,9%	0,4%	0,2%	0,7%
Logements existants 2020	45'755	87'473	133'228	227'954	174'161	109'785	511'900
Part des habitants bénéficiant d'une qualité de desserte TP actuelle bonne à très bonne (2020)	6%	49%	36%	13%	59%	99%	48%
Voitures individuelles pour 1000 habitants	612	531	556	609	515	347	521
Part modale TP sur l'ensemble des déplacements motorisés (TP+TIM)	6%	21%	17%	5%	27%	44%	22%

TABLEAU 2
**Atouts, faiblesses,
opportunités et
menaces du PACA Jura**

ENJEUX

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • Forte attractivité, renforcée par la présence d'organisations à rayonnement international (ONU, ONG, CERN, entreprises) et de l'aéroport. • Tissu économique dynamique sur la partie suisse du PACA. • Présence d'activités agricoles et viticoles reconnues à la fois en Suisse et en France. • Structuration efficace du réseau TP dans la partie urbaine centrale du PACA (trains, tramways et BHNS en direction de l'aéroport, Vernier, Meyrin, Grand Saconnex, Ferney) ainsi que le long de l'axe Genève – Lausanne (Léman Express, RegioExpress, grandes lignes CFF) et autour des gares du Nyon – Saint-Cergue. • Deux interfaces multimodales majeures : Gare Cornavin et Aéroport. • Population avec de fortes attentes, obligeant une haute qualité des projets pour limiter les oppositions. • Territoire ouvert sur le grand paysage. • Une partie du territoire du PACA est protégée, par le périmètre du Parc naturel régional du Haut-Jura pour la partie française (charte opposable aux SCOT), et le périmètre du Parc Jura vaudois pour la partie suisse. 	<ul style="list-style-type: none"> • Déséquilibre France-Suisse sur le ratio emplois/logements • Forte pénurie de logements dans la partie centrale de l'agglomération (Genève et communes limitrophes). • Manque d'aménités urbaines de proximité et d'équipements de santé côté France. • Concentration des emplois côté Suisse. • Trafic TIM pendulaire important, notamment sur l'axe autoroutier Nyon-Genève • Desserte TP insuffisante dans les secteurs périurbains du pied du Jura sur la partie française et sur les axes tangentiels. • Manque de continuité dans les aménagements cyclables hors des centres urbains. • Pour la partie gessienne, absence de desserte ferroviaire et mauvaise accessibilité du Léman Express. • Intermodalité non compétitive par rapport à la voiture. • Nuisances et risques (bruit, pollution, accidents) liés aux grandes infrastructures (autoroute, aéroport, train, oléoduc, gazoduc) ainsi qu'aux dépôts d'hydrocarbures engendrant de fortes contraintes sur le développement urbain dans la partie genevoise du PACA. • Grands projets d'infrastructures envisagés seulement à long terme (horizon 2040-2050). • Grand nombre de zones monofonctionnelles difficiles à faire muter (zones villas, zones commerciales etc.)
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Gestion de la croissance démographique, tâche porteuse de projets structurants. • Grands projets engagés ou réalisés pour favoriser le rééquilibrage emploi/logement et accueillir la population. • Mesures suprarégionales structurantes comme leviers de l'organisation territoriale (CAP2030, tram des nations, Léman 2030, nouvelle ligne ferroviaire Genève-Lausanne). • Densification des centres en cours, vers des lieux de vie avec services et équipements. • Renforcement des interfaces multimodales comme lieux de services aux voyageurs. • Amélioration des liaisons TP-MD internes au PACA. • Fort potentiel du vélo comme un moyen de transport de masse (topographie favorable, investissements abordables, pouvoir d'achat élevé de la population qui peut s'équiper). • Limitation des déplacements pendulaires grâce au développement du télétravail. • Pôles économiques performants et innovants engagés dans la transition écologique. • ZAN-SDA comme levier pour l'utilisation raisonnée des ressources territoriales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Risque d'une forte augmentation de la population dans les secteurs peu équipés. • Infrastructures et coûts d'exploitation TP ne suivent pas la croissance démographique. • Forte demande en logements et prix du foncier en augmentation rendant inaccessibles certains secteurs pour les ménages les moins aisés. • Forte concurrence pour les zones d'activités entre tertiaire et secondaire. • Saturation des gares ferroviaires et autres TP. • Taux de motorisation élevé et coûts élevés d'investissements pour l'amélioration de l'offre TP, limitant le report modal. • Flux TIM en augmentation, y compris en lien avec les développements commerciaux. • Urbanisation rapide et peu qualitative le long de certains axes structurants. • Pression sur les terres agricoles, les milieux naturels, la faune et la flore. • Risque d'affaiblissement de l'infrastructure écologique dans ses parties non protégées. • Forte imbrication entre les projets, y compris ceux dont les membres du Grand Genève n'ont pas la maîtrise (CFF, CAP2030).

La dynamique démographique et économique du PACA Jura est décorrélée du rythme de construction des infrastructures et services nécessaires à l'accueil de la population. De ce fait, on observe un **phénomène de saturation à tous les niveaux** : qu'il s'agisse des routes, des transports publics, des services publics, d'éducation et de santé, des commerces ou encore des espaces naturels de loisirs, tous ces lieux sont sous-dimension-

nés pour leur pic de fréquentation et fonctionnent au-delà de leur capacité plusieurs semaines par an, si ce n'est quotidiennement. D'un autre côté, l'espace à disposition pour les projets se fait de plus en plus rare. Cette mobilisation du territoire jusqu'à saturation, doublée d'une forte pression foncière, requiert une approche intégrée et coordonnée pour répondre aux défis environnementaux, socio-économiques et de mobilité.

LA PRIMAUTÉ DU SOCLE DU VIVANT

La pression urbaine exercée sur les espaces non-bâti, agricoles et naturels est très forte, ce qui présente un risque pour la préservation et régénération des sols. L'espace rural dans son ensemble offre des grands espaces ouverts utiles à l'agriculture d'une part et aux loisirs de proximité d'autre part, ce qui peut mener à des conflits d'usages dans certains lieux. La production locale peut ainsi être mise en danger par la pression des infrastructures et de l'urbanisation. L'utilisation des espaces forestiers comme lieux de délasserment est quant à elle parfois génératrice de dommages sur la biodiversité. Dans le même temps, les activités de moyenne montagne sont menacées par le changement climatique.

La présence d'infrastructures routières telles que l'autoroute A1, la voie rapide D884 (Collonges-Saint-Genis-Pouilly) ou encore les lignes de chemin de fer est nécessaire pour le fonctionnement du PACA. En revanche, **ces infrastructures créent de nombreuses coupures dans les continuités écologiques.** Cela nuit à la biodiversité.

De plus, **l'infrastructure écologique existante n'est pas préservée partout**, et très rarement amplifiée. Par exemple, le territoire du PACA est marqué par de nombreuses rivières ouvertes qui descendent du Jura et se trouvent ensuite canalisées sous les infrastructures. Cette canalisation menace les habitats humains comme non-humains, en augmentant les risques d'inondations

et en supprimant des espaces de biodiversité. Les mesures de nature en ville sont aujourd'hui trop limitées pour permettre aux milieux urbains du PACA de participer à la préservation de la biodiversité. Par exemple, sans mise en réseau des parcs et jardins, la continuité des corridors écologiques dans ces espaces n'est pas assurée.

En matière d'énergie, le PACA dispose de sources faiblement émettrices, telles que l'énergie fatale² des grandes infrastructures industrielles et les ressources renouvelables. Deux grands projets en cours de réalisation exploitent déjà ces ressources : le réseau hydrothermique GéniLac est en cours de construction, et les premières sondes géothermiques du réseau utilisant la chaleur fatale du CERN pour chauffer des habitations et des bureaux ont été installées.

Enfin, le PACA accueille de **nombreuses zones monofonctionnelles³ qui renforcent l'étalement urbain et la demande en déplacements**, mettant ainsi le socle du vivant sous pression.

Ces secteurs fortement imperméabilisés sont peu propices à la densification car les règlements d'urbanisme actuels empêchent la diversification des usages et/ou parce qu'ils sont situés trop loin des centres urbains et mal desservis en TP/MD. Pour relâcher la pression sur les espaces naturels du PACA, une densification serait désirable dans certaines zones monofonctionnelles bien situées.

UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉÉQUILIBRÉE

Le PACA Jura abrite de grands attracteurs tels que l'aéroport, la ZIMEYSAVER, le quartier des Nations, les espaces naturels de loisirs et les grandes zones commerciales. De ce fait, **la demande en déplacements est très importante dans le PACA**, y compris pour les déplacements internes. **Ces déplacements sont majoritairement réalisés en voiture**, ce qui mène à un engorgement des routes et des émissions élevées de gaz à effet de serre.

Les petites centralités d'échelle locale proposant les principaux équipements du quotidien ou leur mutualisation sont encore trop peu nombreuses pour éviter suffisamment de déplacements et diminuer la demande. Quant au **report modal vers les transports publics ou les modes doux**, il est marginal parce que **l'offre existante est insuffisante**. C'est notamment le cas pour les déplacements à l'intérieur du Pays de Gex ainsi qu'entre le Pays de

² Energie résiduelle produite par les bâtiments et les industries, rarement réutilisée.

³ Il s'agit de zones commerciales telles que Val Thoiry, la zone de l'Allondon (St-Genis), le Centre Manor Chavannes, Signy Centre (Nyon) ou encore La Bichette (Vich) ; ainsi que de zones d'emploi en périphérie des centres comme le Technoparc (St-Genis), la ZIMEYSAVER (Meyrin, Satigny, Vernier), Terre-Bonne (Nyon) et A-One (Rolle) ; ou encore la plateforme aéroportuaire.

Gex et certaines parties suisses du PACA (district de Nyon et communes du nord du Canton de Genève). Beaucoup d'espaces naturels de loisirs dans le Jura, ainsi qu'au bord du lac dans une moindre mesure, sont également mal desservis en transports publics.

Les projets en cours concernant le réaménagement des quartiers de gares et l'amélioration des interfaces multimodales (dont celle de l'aéroport) font eux aussi face à la trop grande demande en mobilité. **Les routes d'accès et parkings sont saturés, les infrastructures de transport sont déjà au maximum de**

leurs capacités. Autour de l'aéroport, dans la ZIMEYSAVER et sur les routes du pied du Jura notamment, plusieurs tronçons sont encore inadaptés à la sécurité des différents modes. Enfin, les mesures de régulation du trafic TIM ne sont pas toujours coordonnées à l'échelle du PACA, par exemple sur le stationnement.

En ce qui concerne la mobilité liée aux marchandises, le secteur de la ZIMEYSAVER constitue un pôle d'échange majeur au niveau de l'agglomération. Des mesures de gestion de ce trafic logistique de plus en plus dense doivent être mises en œuvre dans la zone.

En résumé, les enjeux pour ce territoire sont :

- Préserver et amplifier l'infrastructure écologique existante pour assurer la résilience du territoire et le maintien de la bonne qualité de vie dans le PACA.
- Diriger la croissance démographique vers les centres en les densifiant vers l'intérieur de manière qualitative, pour limiter la pression sur les espaces naturels, agricoles et villageois.
- Renforcer le report modal vers les transports publics et développer un réseau tangentiel, pour réduire l'usage de la voiture.
- Renforcer le report modal vers les modes doux en complétant le réseau existant ainsi que le rabattement sur celui-ci, et développer un réseau tangentiel, pour réduire l'usage de la voiture.
- Augmenter et diversifier les équipements et services de proximité pour éviter les déplacements motorisés.
- Améliorer la fluidité du trafic pour les transports professionnels et la logistique urbaine.
- Organiser la continuité des infrastructures de transport à travers la frontière franco-suisse.
- Réfléchir à la mutualisation des équipements publics entre Vaud, Genève et France.
- Maîtriser les impacts liés à l'activité aéroportuaire

*Tunnel des Nations,
mis en service
en mars 2024.*



1.2 Vision d'ensemble à l'échelle du PACA

VISION 2050

En 2050, le PACA Jura fonctionne comme une réelle entité multipolaire au sein de l'agglomération du Grand Genève. Cette multipolarité d'échelle locale est rendue possible grâce à

l'accueil ciblé de la croissance démographique et au développement des réseaux TP et MD. En préservant le socle du vivant, le territoire conserve son cadre de vie qualitatif.

LA PRIMAUTÉ DU SOCLE DU VIVANT

Grâce à l'identification de l'infrastructure écologique, les espaces les plus favorables à la biodiversité sont protégés. Ils sont connectés entre eux y compris lorsqu'il s'agit de traverser un espace urbain car les parcs, jardins publics et privés sont mis en réseau par des mesures de nature en ville. **L'infrastructure écologique ainsi renforcée et reconnectée** permet aux espèces vivantes de prospérer sur le territoire du PACA Jura.

Étant donné l'ancrage du PACA entre le Léman et le Jura, **l'offre d'activités de loisirs quatre saisons** est un enjeu majeur pour les acteurs locaux, qui la développent de manière coordonnée. La

présence d'une offre ainsi structurée permet de limiter les nuisances humaines sur les espaces naturels, tout en garantissant aux habitants du PACA l'accès à ces espaces de respiration essentiels à leur qualité de vie.

La mise en œuvre de l'objectif zéro artificialisation nette côté français et la préservation des surfaces d'assolement côté suisse entérine la **densification vers l'intérieur sur tout le territoire du PACA**. La pression sur le foncier non-bâti, agricole et naturel s'en retrouve mieux maîtrisée et les usages de ces espaces sont pérennisés.

UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉÉQUILIBRÉE

Les villes (Nyon, Gland, Rolle, Coppet, Gex, Saint-Genis-Pouilly, Ferney-Voltaire, Divonne-les-Bains, Meyrin, Vernier, Grand-Saconnex et Versoix) **accueillent la majeure partie de la croissance démographique du PACA**. Elles prennent des **mesures de pacification ou piétonisation de leurs centres en portant une attention particulière à la végétalisation** des espaces ouverts et aux microclimats urbains. **Les espaces villageois et les hameaux voient quant à eux leur croissance limitée, tout en mettant l'accent sur la mutualisation d'équipements et services de proximité** afin de limiter la dépendance au système de transport et la demande de déplacements motorisés.

L'accueil de la croissance démographique dans les villes du PACA bénéficiant pour la plupart d'une desserte en transports publics structurants, permet de confirmer et rendre cohérente l'armature urbaine locale. **Le PACA Jura fonctionne ainsi comme une entité multipolaire et de proximités** au sein de l'agglomération. **La génération de déplacements individuels motorisés en déplacements s'en retrouve ré-**

duite, ce qui participe à désengorger le réseau routier principal.

Le développement d'un nouveau transport public ferroviaire reliant la partie gessienne du PACA à Genève, adossé au doublement de la ligne Genève-Lausanne et à l'amélioration de la ligne Genève - La Plaine **a permis un fort report modal du TIM vers les transports en commun**. L'accroissement significatif de la desserte avec une fréquence au quart d'heure a répondu à une demande qui existait depuis de nombreuses années, désengorgeant ainsi le réseau routier et **posant les bases d'un rééquilibrage fonctionnel du territoire**.

Le **réseau dédié aux modes doux est amélioré**, en particulier autour des axes forts Genève-Nyon, Genève-St-Genis, Genève-Ferney-Gex et Nyon-Divonne-Gex. Cela permet d'offrir des liaisons **sécurisées pour les déplacements pendulaires et de renforcer les possibilités de rabattement**. Les communes sont ainsi reliées entre elles et les interfaces multimodales du PACA sont davantage accessibles (gares ferroviaires et principaux arrêts des lignes TP structurantes).

FIGURE 2
*Vision d'ensemble à
l'échelle du PACA Jura*

VISION D'ENSEMBLE PACA JURA



PRIMAUTÉ DU SOCLE DU VIVANT :

PRÉSERVATION, REVITALISATION, RECONNEXION

- infrastructure écologique
- massif forestier, espace naturel et agricole
- cours d'eau
- connexion biologique

AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉ-ÉQUILIBRÉE :

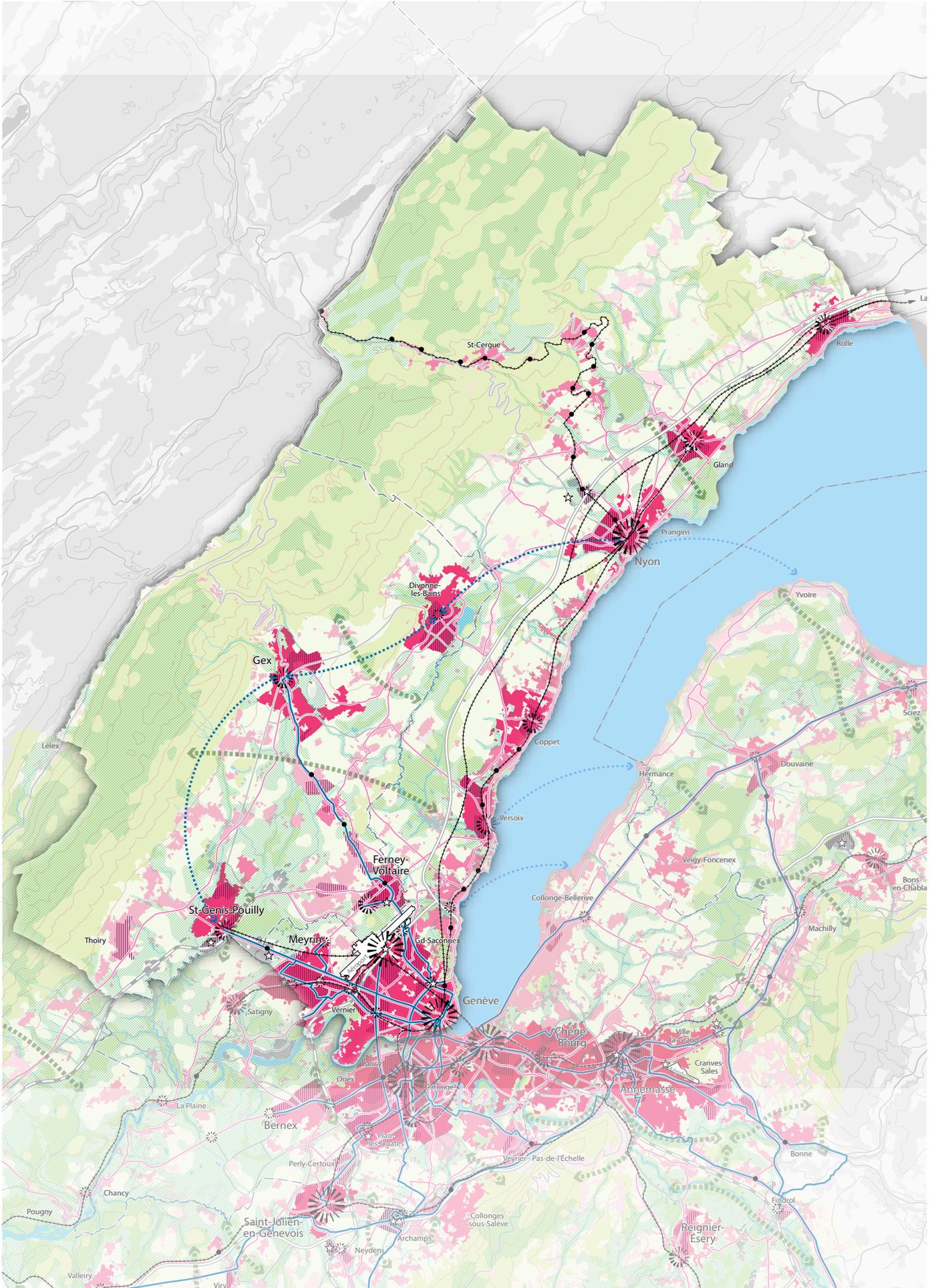
RÉGÉNÉRATION, MISE EN RÉSEAU, CIRCULARISATION

ESPACE URBAIN

- aire urbaine ville / bourg
- village / hameau
- secteur prioritaire de développement urbain
- zone économique hors polarité urbaine
- interface principale / secondaire / locale de rabattement / de proximité
- pôle d'activités métropolitain

RÉSEAUX

- réseau ferroviaire
- réseau TP structurant
- réseau capacitaire (mode et tracé à définir)
- réseau car express
- réseau cyclable
- liaison lacustre
- réseau autoroutier (avec jonction)
- réseau routier primaire
- frontière franco-suisse



DU PA1 AU PA6

Les stratégies PA5 mises en œuvre pour le PACA Jura se placent dans la continuité des projets d'agglomération précédents tout en apportant des évolutions liées à la refonte de la vision d'ensemble et à la réorganisation des PACA. Le nouveau PACA Jura correspond à l'ancien périmètre des PACAs Genève - Rolle et Genève - Saint-Genis - Gex.

Le **PA1** a cofinancé à l'échelle du PACA des mesures de mobilité liées à la valorisation de l'axe Genève-Rolle et a initié la construction du réseau des TP structurants avec le tramway en direction de Meyrin et du CERN et la requalification de l'espace-rue au terminus du CERN. La création des points de croisement ferroviaires de Chambésy et Mies ont permis de passer à une fréquence au quart d'heure entre Coppet et Genève. D'autres mesures non cofinancées étaient liées à des opérations urbaines sur le long terme, principalement autour des gares ferroviaires.

Le **PA2** a introduit un principe de mise en réseau des villages et centres locaux permettant un rabattement TP efficace sur les gares principales en coordination avec l'amélioration de la desserte régionale (offre à la demi-heure du RegioExpress). Il a également complété le réseau des axes TP structurants avec le déploiement du BHNS Genève-Ferney-Gex et le prolongement de la voie verte de Genève à la ZIMEYSAVER. Il a confirmé la localisation des grands projets de développement urbain, notamment autour de l'aéroport, au bénéfice d'une plus grande préservation des espaces ouverts alentours et dont la concrétisation progresse en permanence.

Le **PA3** a poursuivi la construction des axes TP structurants avec le prolongement du tram des Nations vers le Grand-Saconnex et la mise en place d'un BHNS Genève - Vernier - ZIMEYSAVER. Ce projet d'agglomération a également mis un accent particulier sur le réseau de mobilité douce, en facilitant les rabattements MD en direction des gares ferroviaires et des arrêts de TP.

Le **PA4** a finalisé le réseau transfrontalier structurant radial TP entre différents points centraux du territoire, notamment avec le prolongement du tram de Grand-Saconnex vers Ferney-Voltaire afin de desservir la ZAC Ferney-Genève en construction. Il s'est également concentré sur les réseaux mobilité douce en rabattement vers les interfaces multimodales et l'apaisement du TIM dans les centres urbains. Cette génération a poursuivi le développement du secteur de l'aéroport et concrétisé plusieurs projets urbains engagés de longue date (mutation urbaine

du Grand-Saconnex, du secteur Vernier Meyrin Aéroport avec le quartier de l'Étang en particulier, réalisation du quartier des Vergers). Ce projet d'agglomération a mis en route le basculement d'une logique de réseau introduite par les premières générations vers une logique de proximité, d'espaces de vie attrayants pour leurs usagers.

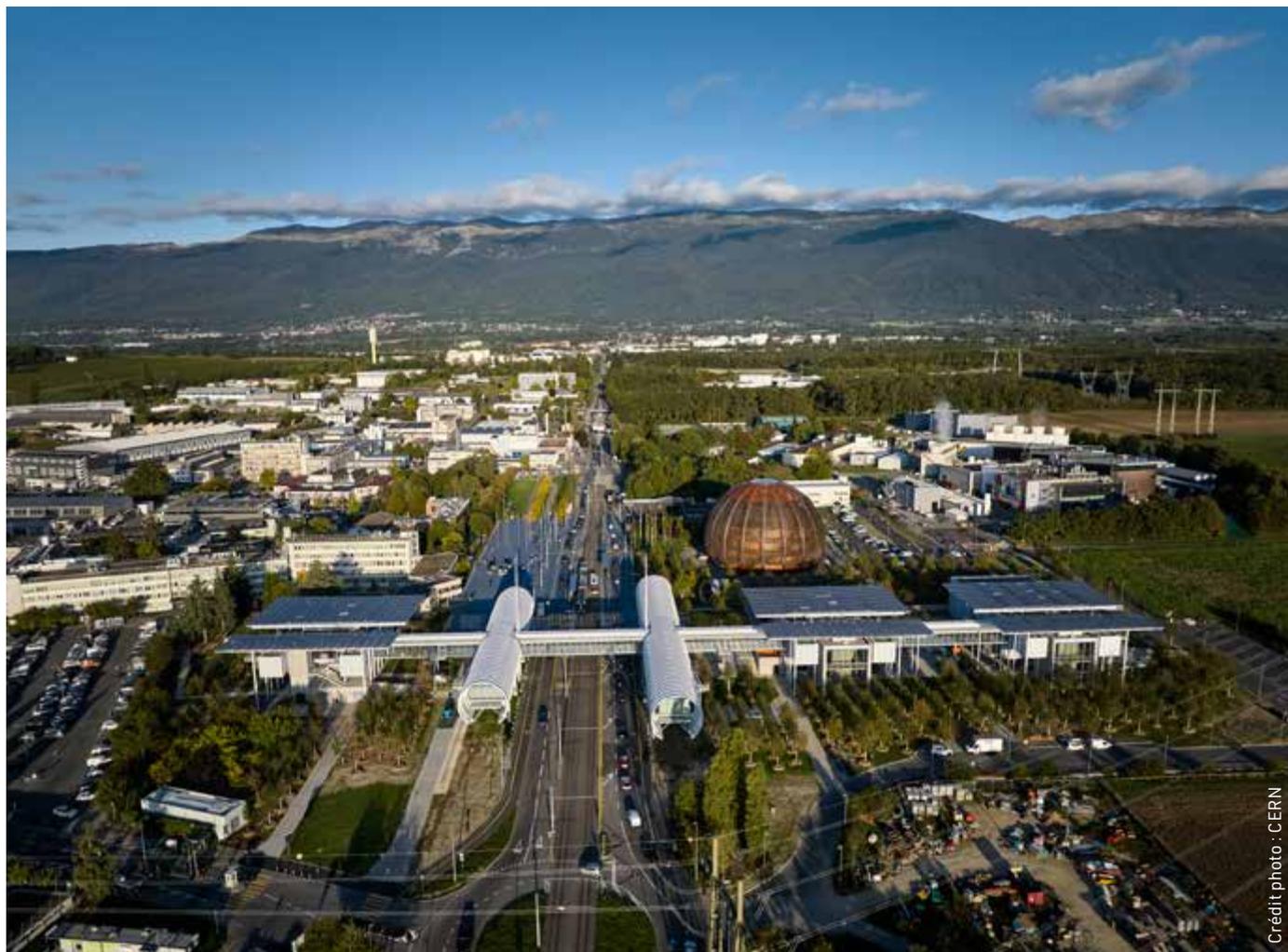
Le **PA5** confirme le basculement vers la logique de proximité engagé dans le projet d'agglomération précédent, avec une ambition renforcée issue de la nouvelle vision d'ensemble. En milieu urbain, les potentiels de densification sont identifiés pour accueillir la croissance démographique dans de bonnes conditions et sans artificialisation de nouvelles terres. La nouvelle armature urbaine développée dans la vision d'ensemble met l'accent sur le développement de services de proximité jusque dans les bourgs et villages afin d'y offrir une bonne qualité de vie et de diminuer la demande en déplacements motorisés. Les requalifications multimodales se poursuivent en milieu urbain pour sécuriser le trafic.

Le réseau cyclable est complété pour garantir la continuité des itinéraires et renforcer son maillage local. Les axes forts vélo introduisent quant à eux une nouvelle ambition en termes d'efficacité sur certains couloirs transfrontaliers. Pour les TP structurants, le début du développement de lignes tangentielles permet de combler des lacunes en maillant la structure radiale arrivée à maturité, tout en poursuivant l'amélioration de l'offre sur l'ensemble du réseau. Le travail sur l'amélioration des interfaces multimodales se poursuit et se concrétise.

Enfin, les études de nouveaux développements TP capacitaires pour connecter des centralités devant accueillir un fort potentiel d'urbanisation sont lancées. Les stratégies transfrontalières de transport des marchandises et d'électromobilité commencent à se concrétiser.

Dans la perspective du PA6, il s'agira d'une part de poursuivre le développement d'un réseau maillé et continu dédié aux modes doux (axes forts et liaisons locales) et de poursuivre le réaménagement des interfaces multimodales autour des principales gares et haltes de transports publics structurants. Par ailleurs, il sera nécessaire de consolider l'urbanisation dans les grands projets urbains et de concrétiser des potentiels supplémentaires en travaillant sur la densification/régénération du bâti.

***CERN, portail de
la science et esplanade
des particules***



Credit photo : CERN

1.3 Besoins d'action

POINTS FAIBLES DU PACA JURA

FIGURE 3
Points faibles
du PACA Jura



I. PRIMAUTÉ DU SOCLE DU VIVANT

- discontinuité et dysfonctionnement paysagers / biologiques
> coupure de corridor, besoin de renaturation, besoin d'intégration paysagère, etc.
- frottement
> pression foncière et des infras sur milieux naturels, surfréquentation
- infrastructure écologique non protégée

II. AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉÉQUILBRÉE

- manque de qualité d'espace public
> traversée de zone urbaine, etc.
 - déficit d'offre TP
> manque de liaison ou niveau de service trop faible ou offre mal coordonnée
 - lacune d'aménagement MD (piéton-vélo):
> infra / réseau (itinéraire)
 - conflit d'usage TIM-TP-MD
> allocation de l'espace plus en rapport avec son usage, entraîne des requalifications d'axe, etc.
 - besoin de rabattement
> manque P+R, manque passage sous-voie, manque stationnement vélo, etc.
 - zone d'accumulation des accidents
-
- charpente naturelle
 - réseau hydrique
 - territoire urbanisé
 - réseau transport en commun structurant
 - réseau viaire structurant
 - frontière franco-suisse

LOCALISATION DES POINTS FAIBLES :

I PRIMAUTE DU SOCLE DU VIVANT

Discontinuités environnementales et paysagères

- RD1005 à Cessy
- Delta de la Promenthouse/Bois de Chêne
- Crans près Céligny/Crassier
- Pied du Jura
- Saint-Genis CERN

Pressions sur l'infrastructure écologique

- Gland, rives du lac
- Chésereux / La Rippe, pied du Jura
- Divonne, Mont-Mussy et bois aux abords de la Versoix
- Versoix / Pregny-Chambésy, rives du lac
- Monts Jura (Crozet-Lélex)
- Saint-Genis
- Aéroport

Frottements

- Bois de Chêne
- Jura sur Léman
- Mijoux/La Faucille
- Crozet /Lelex

II UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE REEQUILBRÉE

Déficits d'offre en transports publics

- Ferney - Gd Saconnex
- St-Genis - Ferney
- Divonne - Nyon
- Divonne - Coppet
- Liaison tangentielle pied du Jura
- Terre Sainte
- Ligne CFF Genève - Lausanne

Lacunes d'aménagement modes doux

- Divonne - Maconnex
- Gex - Thoiry via l'ancien chemin de fer
- Saint-Genis - Pouilly
- Ferney - Gd Saconnex
- Rive droite genevoise (interquartiers)
- Route Suisse en dehors de Terre-Sainte
- Liaisons radiales autour de Nyon (Crassier - Eysin ; Chesereux - Eysin ; Asse - Nyon ; Genolier - Duillet - Nyon)
- Chambesey - Versoix
- Franchissement de l'Asse à Nyon
- Franchissement A1 Rolle, Gland, Nyon, Coppet

Conflits d'usages

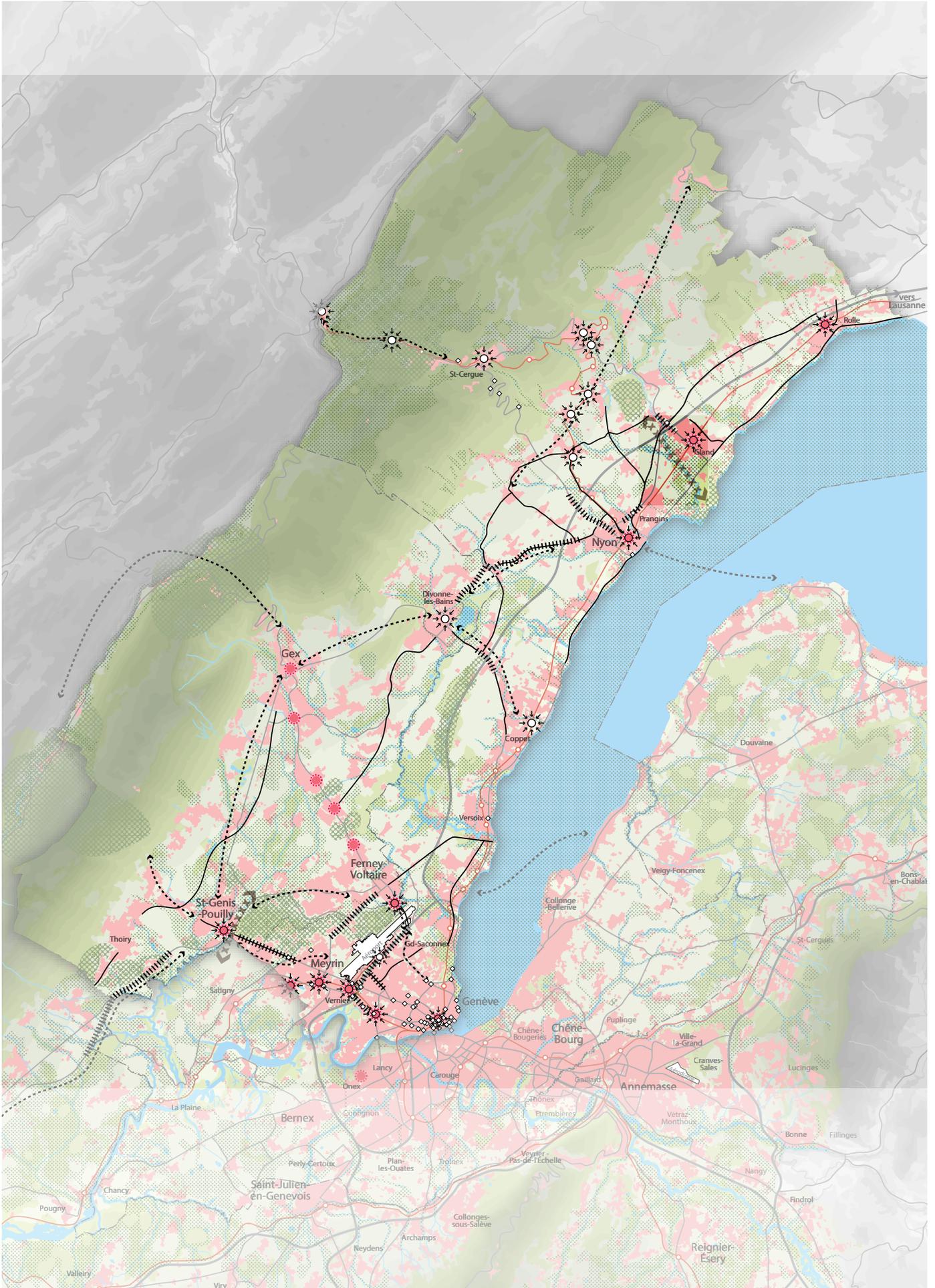
- Axe St Genis - Meyrin
- Giratoire rte de Meyrin - rte du Mandement
- Axe Meyrin - Ferney
- Axe Genève - Châtelaine - Vernier
- Façade sud de l'aéroport
- Axe Divonne - Crassier

Besoins de rabattement

- Gare de l'aéroport
- Interfaces St Genis, Ferney et Gex
- Gares de Venier, Meyrin, ZIMEYSA
- Gares de Coppet, Nyon, Gland, Rolle
- Gares du Nyon St-Cergue

Manque de qualité des espaces publics

- Nyon gare
- Gland et Rolle
- Ferney
- St Genis
- Meyrin



BESOINS D'ACTION ET PRIORITÉS PA5

LA PRIMAUTÉ DU SOCLE DU VIVANT

BA 1.01 – Préserver l'infrastructure écologique tout en assurant des usages partagés

BA 1.03 – Reconnecter et enrichir les milieux, y compris à l'intérieur du tissu bâti

Le littoral du PACA est marqué par des espaces ouverts, souvent près des cours d'eau, qu'il faut préserver pour leurs qualités environnementales et paysagères. Les infrastructures de transport menacent ces écosystèmes fragiles et rendent l'action urgente, malgré la prise de conscience des collectivités.

Points faibles	<p>L'urbanisation et les infrastructures existantes ou planifiées impactent le socle du vivant</p> <p>Les différents usages des espaces naturels et agricoles génèrent des conflits</p> <p>Les espaces ouverts dans et en limite des zones urbaines n'offrent pas des conditions suffisamment favorables à la biodiversité</p>
Actions à court terme	<p>Profiter de chaque opportunité de réaménagement de l'espace public pour végétaliser en milieu urbain et encourager les propriétaires à le faire sur les parcelles privées</p>
Actions à moyen terme	<p>Mettre en place des dispositifs contractuels localisés, sur le modèle des contrats-corridders qui ont déjà fait leurs preuves dans l'agglomération.</p>
Tâche permanente	<p>Mise à jour des planifications locales en matière d'aménagement du territoire, en intégrant l'infrastructure écologique nouvellement identifiée.</p>
Stratégies PA5	<p>EP01 – Préserver le socle du vivant en s'appuyant sur les documents réglementaires</p> <p>EP03 – Restaurer les corridors biologiques en réalisant de nouveaux projets</p> <p>EP05 – Limiter l'urbanisation en aménageant les franges urbaines</p> <p>EP06 – Améliorer la qualité de vie en revitalisant l'espace urbain</p> <p>U1 – Fixer les limites à l'urbanisation</p>
Mesures PA5	<p>EP2-08 Ae5 Renaturation du site scolaire collège et école de commerce (CEC) André Chavanne</p> <p>EP2-09 Be5 Aménagement d'un parc agro-urbain dans le nouveau quartier mixte de La Susette au Grand-Saconnex</p>

UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉÉQUILBRÉE

BA 2.01 – Rééquilibrer les polarités urbaines en termes d'emplois, de logements et d'équipements

BA 2.03 – Garantir les capacités d'accueil pour faire face à la croissance démographique projetée

La forte croissance démographique fait peser une forte pression foncière sur les zones urbanisées du PACA. L'accueil de cette croissance s'est jusque-là essentiellement concrétisée par le développement de nouvelles extensions urbaines sur l'espace agricole. Les cadres réglementaires nationaux (LAT, ZAN) ne permettant plus cette politique d'extension, la croissance démographique attendue à l'horizon 2050 devra être absorbée au sein des espaces urbains déjà existants, à proximité des principales infrastructures de transports publics. A l'inverse les villages et hameaux devraient voir le développement fortement limité.

Par ailleurs la tendance à la résistance d'une partie de la population aux politiques de densification nécessite une approche pédagogique ainsi que l'amélioration de la qualité de vie au sein des futures opérations.

Une meilleure mixité fonctionnelle est à rechercher aux différentes échelles territoriales, dans une logique de complémentarité.

Points faibles	<p>Le déséquilibre emplois-logements entre le centre et la périphérie augment les besoins en déplacement</p> <p>Les grandes opérations d'urbanisation rencontrent des oppositions et mettent du temps à se concrétiser</p> <p>La production de logements est insuffisante au regard des projections démographiques</p>
Actions à court terme	<p>Poursuivre la stratégie d'urbanisation des centres, initiée avec les PA3 et 4, en continuant de concentrer la croissance urbaine à l'intérieur des périmètres compacts en coordination avec le réseau TP.</p>
Actions à moyen terme	<p>Travailler sur la mise en réseau des villages et hameaux afin de mutualiser les services et équipements de proximité</p>
Tâches permanentes	<p>Réviser les documents de planification réglementaires à différents niveaux : PDCn genevois – révision en cours, PDCn vaudois, SCOT du Genevois français, mais aussi PDCom et PLUI et ses OAP sectorielles complété par des OAP thématiques transversales.</p> <p>Soutenir le développement des équipements et services dans les petites villes, satellite et villages en réseau</p> <p>Assurer l'implication des habitants et de la société civile dans la conception des projets territoriaux, pour favoriser l'acceptabilité de la densification et de la régénération du tissu urbain</p>

BA 2.01 – Rééquilibrer les polarités urbaines en termes d'emplois, de logements et d'équipements
BA 2.03 – Garantir les capacités d'accueil pour faire face à la croissance démographique projetée

Stratégies PA5

- 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
- U08 – Rendre la ville désirable en adaptant les densités et formes urbaines au contexte
- M01 – Préparer les développements ferroviaires et accélérer leur mise en œuvre
- 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 transfrontaliers
- M05 – Faciliter l'intermodalité avec les interfaces multimodales
- 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
- M011 – Développer et coordonner les services de mobilité à l'échelle transfrontalière

Mesures PA5

- UD1-03 Versoix
- UD1-04 Coppet – Commugny
- UD1-05 Nyons – Eysins – Prangins
- UD1-06 Gland
- UD1-07 Rolle – Mont-sur-Rolle
- UD1-09 Divonne
- UD1-12 Zones d'activités régionales du district de Nyon
- UD2-01 Jardin des Nations
- UD2-03 Ferney – Genève Innovation
- UD2-03A Grand-Saconnex
- UD2-04 Ferney-Voltaire – Ornex – Prévessins-Moëns
- UD2-05 RD 1005 – étape 2 (yc Gex-Cessy)
- UD2-07 Châtelaine
- UD2-08 Vernier – Meyrin – aéroport
- UD2-09 ZIMEYSAVER
- UD2-12 Saint-Genis-Pouilly – Porte de France
- UD2-13 Thoiry – Saint-Genis-Pouilly
- UD2-16 Satigny

BA 2.04 – Constituer un réseau cyclable continu et performant

En complément du réseau TP, le développement du réseau des modes doux permet d'offrir des liaisons rapides de longues distances tout en développant des liaisons de proximité permettant un rabattement vers les principales haltes de transports publics et permettant des déplacements du quotidien vers les équipements et services locaux.

L'enjeu est également d'offrir des aménagements confortables et sécurisés

Points faibles	<p>Les réseaux et aménagements de mobilités actives sont insuffisants, discontinus ou à améliorer.</p> <p>Les besoins des différents usagers et les conflits d'usages de la voirie doivent être mieux pris en compte dans la conception et/ou la réalisation des aménagements.</p>
Actions à court terme	Compléter le réseau cyclable d'agglomération à l'interne des localités
Actions à moyen terme	Consolidation du réseau cyclable par la réalisation d'axes forts cyclables longue distance connecté aux liaisons locales
Tâches permanentes	Sensibilisation des communes à la mise en œuvre du plan d'action vélo d'agglomération
Stratégies PA5	<p>U09 – Créer des espaces de respiration en ville en améliorant la qualité et le maillage des espaces publics</p> <p>U04 – Structurer le territoire multipolaire en créant les réseaux des villages et hameaux</p> <p>M02 – Requalifier le réseau routier régional en cohérence avec les planifications suprarégionales</p> <p>M04 – Renforcer le réseau cyclable d'agglomération et développer des axes forts transfrontaliers</p> <p>M07 – Pacifier le trafic et accélérer la requalification multimodale du réseau routier urbain</p> <p>M08 – Agir sur le stationnement de façon coordonnée et accélérer la réaffectation d'espaces de stationnement à d'autres usages</p> <p>M10 – Améliorer la sécurité du trafic et porter une attention particulière aux usagers les plus vulnérables</p>

BA 2.04 – Constituer un réseau cyclable continu et performant

Mesures PA5

- 12-29 Création d'aménagements et de rabattements MD sur la RC 11 entre Crassier et Eysins
- 12-58 Création d'une liaison MD entre Vich et Gland
- 12-65 Création d'une liaison MD sur le chemin de Langollioux à Rolle
- 12-71 Création d'aménagements cyclables sur la RC24 entre Nyon et Duillier
- 12-76 Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et Versoix en complément de la voie verte Genève-Versoix sur domaine public cantonal
- 12-79 Aménagements cyclables sur la route de l'Étraz tronçon Biolay – Mies
- 12-80 Aménagements cyclables sur la route de L'Étraz secteur Richelien / Machefer
- 12-81 Construction d'un passage au-dessus de la Versoix sur la route de l'Étraz
- 12-82 Aménagements MD section route de Suisse – village de Céligny via gare de Céligny
- 12-83 Aménagement MD Rte de Sauverny tronçon Douane de Sauverny – Etraz
- 12-84 Aménagement de l'itinéraire cyclable Maconnex-Divonne
- 13-23 Amélioration de l'accessibilité MD à la gare Léman Express de Vernier
- 32-2-30 Aménagement d'une piste cyclable parallèle à la route François Peyrot sous la halle 6 de Palexpo
- 32-2-31 Élargissement passerelle MD Charles-Bratschi au-dessus autoroute en face de l'aérogare en lien avec CAP 2030
- 33-35 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route de Satigny Est – côté Nord
- 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
- 33-41 Réalisation d'une passerelle pour les modes doux à la Savonnerie au-dessus de l'autoroute A1 à Vernier
- 33-46 Aménagement d'un axe fort vélo entre Jonction et Satigny

BA 2.06 – Améliorer l’attractivité des interfaces multimodales

BA 2.07 – Renforcer l’offre de transports publics et développer le maillage ainsi que l’efficacité du réseau

L’amélioration des transports publics, avec des initiatives comme le Léman Express, est un progrès important, mais il faut encore renforcer les liaisons tangentielles et augmenter la capacité des lignes surchargées.

C’est la raison pour laquelle les stratégies cantonales genevoise et vaudoise proposent de doubler la ligne ferroviaire Genève-Lausanne et d’augmenter la cadence des trains RER/RE/IC. La vision stratégique cantonale genevoise propose en outre de compléter le réseau par une diamétrale ferroviaire **(30-82 / C5)** permettant de desservir des zones denses non desservies par le Léman Express, notamment en direction du Pays de Gex.

En complément du ferroviaire, le développement du réseau des BHNS doit se poursuivre afin de relier efficacement les principales villes du PACA non desservies par le rail, notamment en direction de St-Genis. Les transports publics doivent aussi être renforcés afin de renforcer les liaisons de proximité permettant de relier les bourgs et villages et les principales interfaces structurantes.

Enfin, l’accessibilité aux interfaces multimodales doit être améliorée notamment du point de vue de la sécurité pour les modes doux ainsi que pour la priorisation des transports publics.

La qualité de l’aménagement de ces interfaces est essentielle pour le bon fonctionnement de l’armature multipolaire de l’agglomération. En particulier, la gare de l’aéroport est une interface majeure du PACA et du Grand Genève. Elle présente encore des lacunes d’aménagement de ses espaces publics qui doivent être réglés, ainsi qu’un déficit de connexions pour les modes doux vers les quartiers voisins (accès depuis la façade sud, depuis Ferney, depuis Grand Saconnex et depuis la route de Pré-Bois).

Points faibles	Déficits de l’offre TP Besoin de rabattement
Actions à court terme	Réalisation du projet CAP2030 incluant la restructuration de l’interface multimodale de l’aéroport et son accessibilité.
Actions à moyen terme	Améliorer l’offre TP Divonne-Nyon et Divonne-Coppet. Développer les lignes tangentielles. Améliorer l’offre de la ligne Nyon-St-Cergue-Morez sur sa partie haute pour inciter au report modal vers le train en direction de Nyon. Améliorer la desserte ferroviaire de Versoix en intégrant des dessertes RE
Tâche permanente	Œuvrer pour le financement du développement du réseau ferroviaire capacitaire

BA 2.06 – Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales

BA 2.07 – Renforcer l'offre de transports publics et développer le maillage ainsi que l'efficacité du réseau

Stratégies PA5

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
 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
 M05 – Faciliter l'intermodalité avec les interfaces multimodales
 M09 – Favoriser la mobilité piétonne et la qualité de séjour dans les espaces publics
 M011 – Développer et coordonner les services de mobilité à l'échelle transfrontalière

Mesures PA5

12-20 Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Rolle et requalification des espaces publics au Sud de la gare (2^{ème} phase)
 12-57 Réaménagement de l'interface multimodale de la Gare de Coppet
 12-66 Création d'une route de desserte pour l'interface multimodale de la Gare de Coppet
 30-45 Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2 – secteur Montbrillant)
 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
 30-80 Insertion urbaine d'interfaces multimodales en lien avec le développement de la nouvelle liaison souterraine Jura – Salève
 30-82 Nouvelle liaison souterraine Jura – Saleve
 31-44 Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon – Côté Jura
 31-45 Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon – Côté Lac
 31-46 Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon – Création PI Viollier
 32-2-24 Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève
 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
 33-37 Aménagement d'un axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin intégrant le réaménagement multimodal du carrefour Porte de France
 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
 34-23 Création d'une nouvelle ligne de tramway dite «la tangentielle» entre l'aéroport et Lancy (maillage réseau tramway radial)

1.4 Opérations stratégiques et mesures

MESURES SUPRARÉGIONALES

Augmentation de capacité du nœud de Genève Cornavin (extension souterraine de la gare)

Pour répondre aux objectifs du programme Léman 2030, il faut réaliser deux voies supplémentaires à la gare Cornavin. Cette extension sera réalisée en souterrain, le début du chantier est envisagé en 2029. L'augmentation de capacité du nœud de Cornavin déclenche des mesures phares de réaménagements des espaces publics pour accompagner par étapes l'évolution majeure de cette interface multimodale principale du Grand Genève.

Amélioration des installations d'accueil de la gare de Nyon (PRODES 2035)

Des travaux d'augmentation, d'élargissement et de prolongement des quais ainsi que la construction d'un nouveau passage inférieur accompagneront l'augmentation du niveau de service sur la ligne ferroviaire. Ils seront coordonnés avec la réalisation de l'interface multimodale de la gare de Nyon.

Augmentation de la capacité entre Annemasse et Coppet sur le RER Léman Express grâce à des trains plus longs, mise au quart d'heure des Intercity et RegioExpress Genève-Lausanne avec desserte de Genève-Aéroport, mise au quart d'heure du RER Léman Express sur la ligne Genève - La Plaine (PRODES 2035)

Dans la région lémanique, le nombre de RegioExpress sur la section Nyon-Lausanne augmentera, de sorte que huit paires de trains (4 IC/IR et 4 RE) par heure seront proposés sur le tronçon Genève-Lausanne. Dans la région de Genève, les prolongements de quais permettront d'allonger aussi les trains RER à 220m entre Coppet et Annemasse. La mise au quart d'heure du Léman Express sur la ligne Genève - La Plaine permet de renforcer la desserte de Meyrin, Vernier, Satigny et la ZIMEYSAVER. Ces améliorations du service renforceront encore l'armature ferroviaire du PACA, aussi bien en direction de Genève que vers l'agglomération et le reste de la Suisse.

OPÉRATIONS STRATÉGIQUES

OS1 – CENTRE RÉGIONAL DE NYON

Le périmètre Nyon-Eysins-Prangins constitue la **principale centralité urbaine du district de Nyon**. La mesure d'urbanisation relative (**UD1-05**) prévoit des opérations de densification et de mutation urbaines à l'intérieur du tissu urbanisé. En cohérence avec la présence de la gare de Nyon et la desserte en transports publics existante, la mesure comprend un potentiel de **5605 nouveaux habitants et 959 nouveaux emplois**.

Pour accueillir cette croissance démographique, **l'interface multimodale de la gare de Nyon doit être réaménagée**. Les travaux sont prévus par étapes, en commençant par le côté Lac de la gare (**31-45 / B5**). Des espaces publics qualitatifs sont aménagés avec un parc côté Jura (**31-44 / B5**) et une place côté Lac pour augmenter la lisibilité de l'interface et créer un espace public agréable. Pour fluidifier les liens entre les deux côtés de la gare, un nouveau passage inférieur est planifié (**31-46 / B5**).

De nombreux aménagements modes doux sont prévus à Nyon dans le centre-ville ainsi qu'en rabattement sur la gare (31-23, 31-40, 31-41 / C5). Des liaisons modes doux sont également prévues au-delà pour relier les communes limitrophes : Crassier, Borex et Eysins (**12-29 / A5**), Genolier, Duillier et Trélex (**12-71 / A5 ; 12-73 / B5 ; 12-69 / C5**) et Chéserey, Grens et Signy-Avenex (**12-59 / B5**).

TYPES DE MESURES

	•••••	Aménagement modes doux
		Interface multimodale
		Sécurité / Valorisation de l'espace routier
		Transport public sur route
		Environnement / Paysage

HORIZON DE RÉALISATION

Mobilité/EP	Opération d'aménagement
	A5
	B5
	C5
	Projet (PA 1 à 4)
	Réalisé (PA 1 à 4)



FIGURE 4
**Opération
stratégique 1 Centre
régional de Nyon**

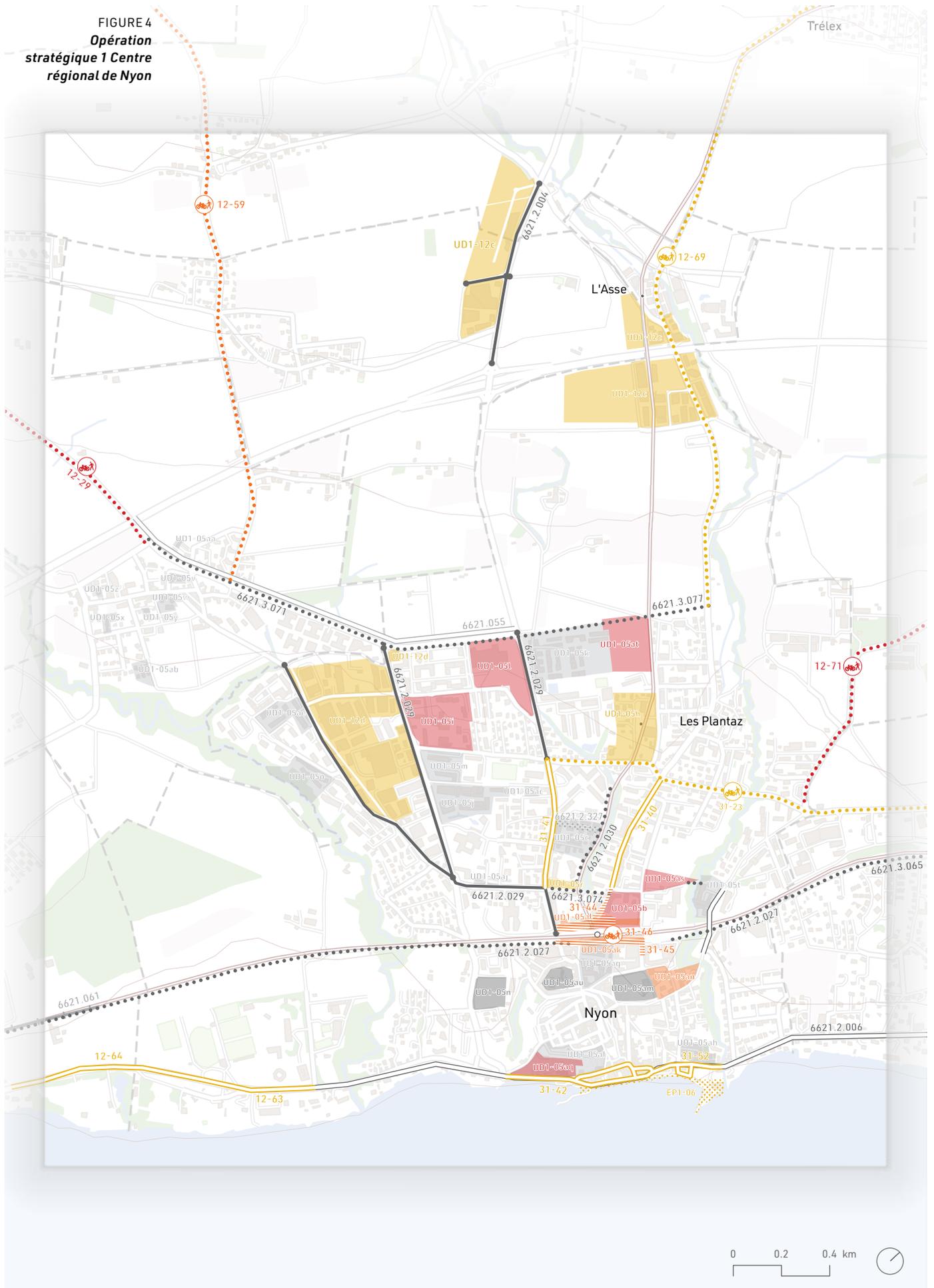


TABLEAU 3
*Mesures inscrites dans
l'OS1 du PACA Jura. Les
mesures structurantes
sont indiquées par
un fond couleur.*

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Horizon	Territoire	Entité pilote étape en cours	Début des travaux
12-29	Création d'aménagements et de rabattements MD sur la RC11 entre Crassier et Eysins	MD	A5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	2028
12-71	Création d'aménagements cyclables sur la RC24 entre Nyon et Duillier	MD	A5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	2030
31-45	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon – Côté Lac	Interface	B5	VD	Nyon	2031
12-59	Création d'aménagements MD sur la RC94 et la RC15 entre Chésereux et Eysins	MD	B5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	2032
12-73	Création d'aménagements cyclables sur la RC 24 entre Duillier et Genolier	MD	B5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	2034
31-44	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon – Côté Jura	Interface	B5	VD	Nyon	2034
31-46	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Nyon – Création PI Viollier	Interface	B5	VD	Nyon	2032
UD1-05	Nyon – Eysins – Prangins	Ville-densification	As5-Bs5	VD	Région de Nyon / Vaud	En cours
12-69	Création d'une liaison MD Trélex-Nyon (RC96)	MD	C5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	–
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	C5	VD	Nyon	–
31-40	Requalification en faveur des TC et des MD de la Route de St-Cergue (partie sud) à Nyon	Sécurité	C5	VD	Nyon	–
31-41	Requalification de l'Avenue Alfred-Cortot, à Nyon, en faveur des TC et des MD	Sécurité	C5	VD	Nyon	–
31-52	Réaménagement des espaces publics du quartier de Rive à Nyon, de la place du Molard à l'embouchure de l'Asse	Sécurité	C5	VD	Nyon	–

OS2 – ROUTE SUISSE

La requalification de la route Suisse (RC1) en faveur des modes doux se réalise par étapes depuis le premier projet d'agglomération. De nombreux tronçons sont déjà terminés sur Genève et Vaud, certains sont inscrits au présent projet d'agglomération : Perroy **(12-56 / A5)**, Rolle **(12-61 / A5)**, Dully-Bursinel-Rolle **(12-62 / C5)**, Colovray – Bois-Bougy à Nyon **(12-63 / C5)** et Crans-Nyon **(12-64 / C5)**.

De nouveaux projets viennent s'adosser à cette liaison structurante en lien avec les gares Léman Express de Coppet, Genthod-Bellevue et Genève-Sécheron. Un axe fort vélo est ainsi prévu entre Genève et Versoix en complément de la voie verte Genève-Versoix **(12-76 / A5)**. De nombreux aménagements sont prévus autour de Bellevue, Pregny-Chambésy et Versoix **(12-79, 12-80 / A5, 12-80 / B5)** pour assurer la continuité du réseau modes doux et les rabattre sur les axes majeurs (voie verte, axe fort, route Suisse).

À Nyon, les espaces publics du quartier de Rive, traversé par la RC1, seront réaménagés (31-42, 31-52 / B5). Une mesure environnement-paysage vient compléter ce réaménagement nyonnais : la renaturation de l'embouchure de l'Asse et des rives du Lac **(EP1-06 / Be5)**.

TYPES DE MESURES

-  Aménagement modes doux
-  Interface multimodale
-  Sécurité / Valorisation de l'espace routier
-  Transport public sur rail
-  Transport public sur route
-  Pôle de mobilité
-  Environnement / Paysage

HORIZON DE RÉALISATION

- | Mobilité/EP | Opération d'aménagement |
|--|-------------------------|
|  | A5 |
|  | B5 |
|  | C5 |
|  | Projet (PA 1 à 4) |
|  | Réalisé (PA 1 à 4) |

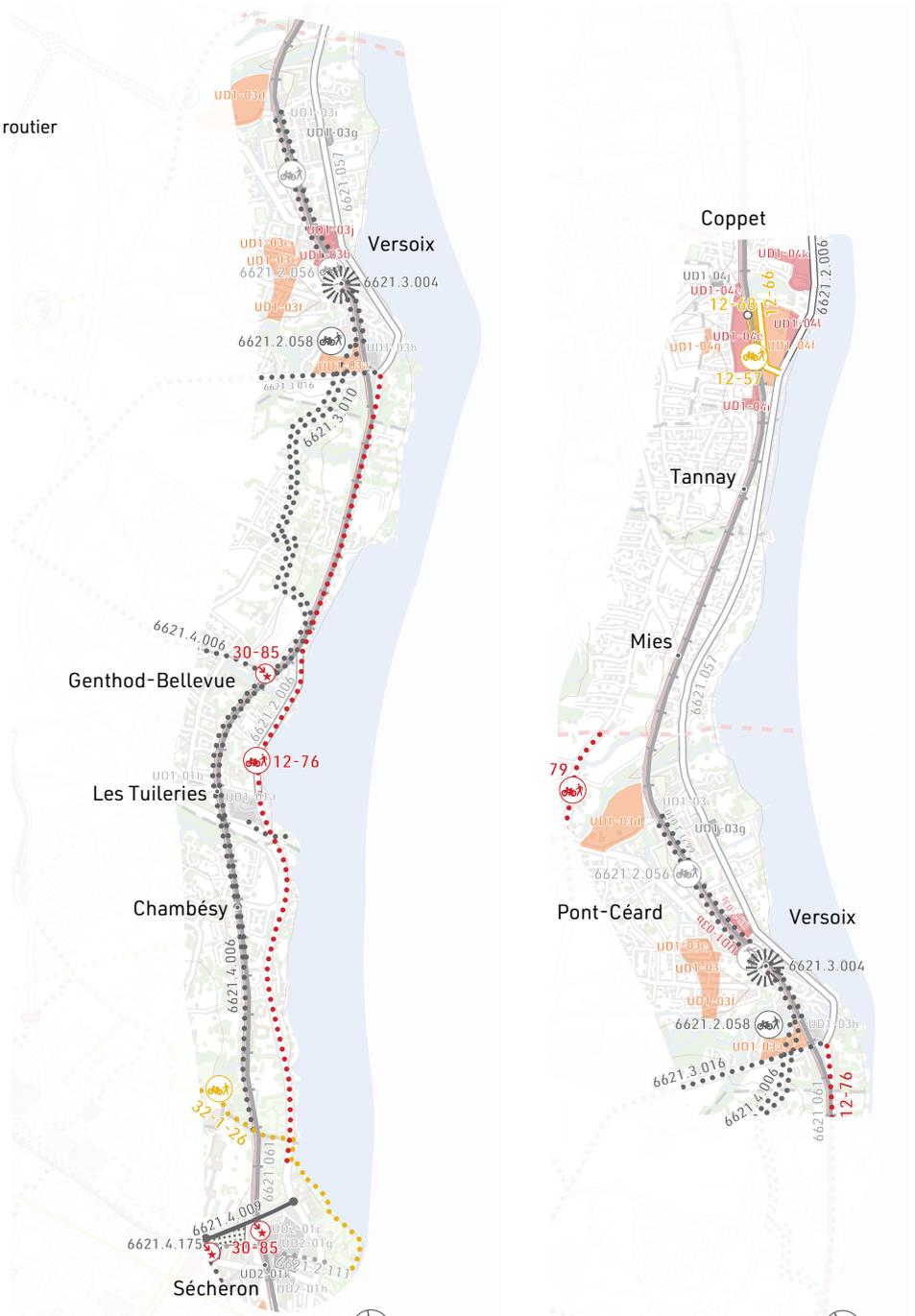
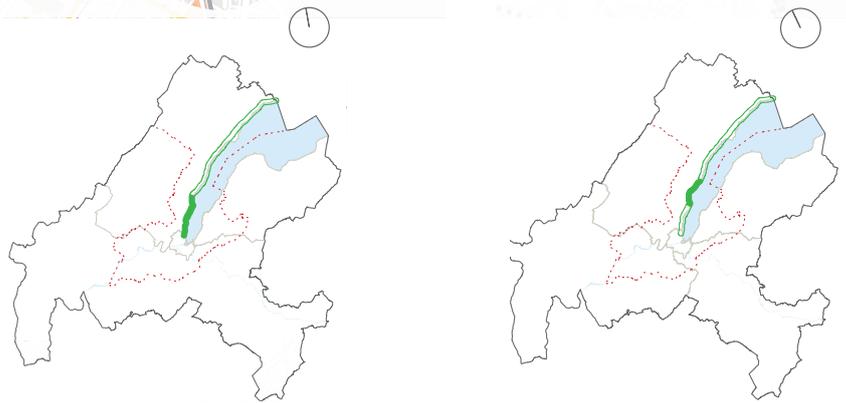


FIGURE 5
Opération stratégique 2
Route suisse



0 0.5 1 km

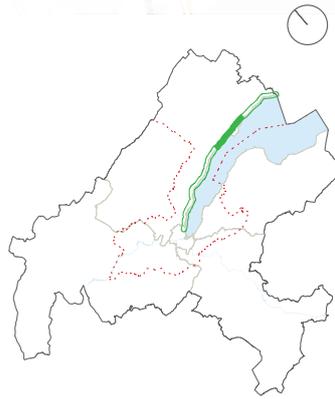
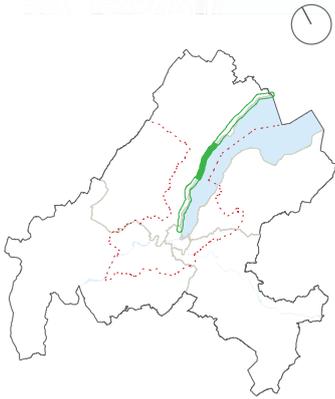


TABLEAU 4
*Mesures inscrites dans
l'OS2 du PACA Jura. Les
mesures structurantes
sont indiquées par
un fond de couleur.*

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Horizon	Territoire	Entité pilote étape en cours	Début des travaux
12-56	Requalification de la route Suisse (4 ^{ème} étape) : tronçon Perroy (en localité)	Sécurité	A5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	2030
12-58	Création d'une liaison MD entre Vich et Gland	MD	A5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	2030
12-61	Requalification de la route de Suisse (5 ^e étape) : tronçon Rolle (en localité), et route de Gilly	Sécurité	A5	VD	Rolle	2029
12-76	Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et Versoix en complément de la voie verte Genève-Versoix	MD	A5	GE	Canton de Genève (OCT)	2029
12-79	Aménagements cyclables sur la route de l'Etraz tronçon Biolay – Mies	MD	A5	GE	Canton de Genève (OCT)	2030
12-81	Construction d'un passage MD au dessus de la Versoix sur la route de l'Etraz	Paquet MD	A5	GE	Canton de Genève (OCT)	2030
UD1-03	Versoix	Ville-densification	As5-Bs5	GE	Canton de Genève (OU)	En cours
UD1-04	Coppet – Commugny	Bourg et petite ville-densification	As5-Bs5	VD	Région de Nyon / Vaud	En cours
UD1-05	Nyon – Eysins – Prangins	Ville-densification	As5-Bs5	VD	Région de Nyon / Vaud	En cours
UD1-06	Gland	Bourg et petite ville-densification	As5-Bs5	VD	Région de Nyon / Vaud	En cours
UD1-07	Rolle – Mont-sur-Rolle	Bourg et petite ville-densification	As5-Bs5	VD	Région de Nyon / Vaud	En cours

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Horizon	Territoire	Entité pilote étape en cours	Début des travaux
31-42	Réaménagement des espaces publics du quartier de Rive à Nyon, du Giratoire de Clémenty (non compris) à la place du Molard	Sécurité	C5	VD	Nyon	–
12-62	Requalification de la route de Suisse (6 ^e étape) : tronçon Dully-Bursinel-Rolle (hors localité)	Sécurité	C5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	–
12-63	Requalification de la route Suisse (7 ^{ème} étape) : tronçon Colovray – Bois-Bougy à Nyon	Sécurité	C5	VD	Nyon	–
12-64	Requalification de la route de Suisse (8 ^{ème} étape) : tronçon Crans-Nyon (hors localité)	Sécurité	C5	VD	Canton de Vaud (DGMR)	–
12-80	Aménagements cyclables sur la route de L'Etraz secteur Richelien / Machefer	MD	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	–
12-82	Aménagements MD section route de Suisse – village de Céligny via gare de Céligny	MD	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	–
31-52	Réaménagement des espaces publics du quartier de Rive à Nyon : Place du Molard – Embouchure de l'Asse	Sécurité	C5	VD	Nyon	–
EP1-06	Renaturation de l'embouchure de l'Asse et des rives urbaines du lac à Nyon	Environnement-Paysage	C5	VD	Nyon	–

OS3 – FAÇADE SUD DE L'AÉROPORT

La **façade sud de l'aéroport, de part et d'autre de l'autoroute, connaît un important développement urbain à vocation économique ainsi que des projets de logements à ses extrémités** (grands projets Vernier-Meyrin-Aéroport **UD2-08** et Grand-Saconnex **UD2-03a**).

La stratégie de mobilité du secteur aéroportuaire vise à assurer l'accessibilité multimodale sur le long terme et à réduire l'usage des transports individuels motorisés, en tenant compte des développements planifiés, en termes d'urbanisme (cités précédemment), de mobilité (remplacement des ponts cintrés, voies bus en site propre, itinéraires modes doux) et des développements de l'aéroport. **De fait, la gare de l'aéroport a vocation à devenir une interface multimodale structurante pour l'ensemble des villes situées à proximité dont Ferney, le Grand Saconnex, et certains quartiers de Meyrin et Vernier.**

L'engagement **d'accroître massivement l'usage des transports publics et des modes doux par les passagers aériens et les employés** est notamment formalisé dans le cadre du PSIA (plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique). L'atteinte des objectifs implique la mise en œuvre de mesures d'incitation, le renforcement de la desserte et de l'accueil des TP et MD du secteur. **Ces 3 thématiques sont déclinées en un plan d'action dans le cadre du PSIA.**

Plusieurs mesures du PA5 portent donc des actions issues des objectifs mobilité du PSIA. L'interface multimodale de l'aéroport est ainsi reconfigurée pour assurer son rôle de gare principale du secteur et accueillir les nouvelles offres de mobilité mises en place (**32-2-24 / A5**). Afin d'accompagner le développement de la desserte TP planifiée du secteur aéroportuaire (nombre de lignes et fréquence), une deuxième étape d'aménagement de l'interface multimodale P47/P49 est prévue (**32-2-34 / Ae5**), et la réalisation de voies en site propre est programmée route des Batailleux et au sud de l'autoroute (**32-2-26, 32-2-28 / C5**). Une reconfiguration du Pont Peyrot est prévue en lien avec la desserte de l'interface de l'aéroport (**32-2-25 / C5**).

Afin **d'améliorer la qualité urbaine de ce secteur très dense en infrastructures et de réduire les nuisances environnementales**, il s'agit d'accompagner les projets urbains par un **maillage des espaces publics et verts** d'une part, comme les espaces publics et le parc agro-urbain du grand projet Suzette (**32-1-28 / Be5 et EP-09**) ; et des cheminements doux connectant les quartiers et favorisant l'accès aux espaces ouverts d'autre part, comme la Promenade des Parcs (**32-1-22a / Ae5, 32-1-22b et 32-1-23 / Be5**) et la Promenade de la Paix.

TYPES DE MESURES

-   Aménagement modes doux
-   Interface multimodale
-   Sécurité / Valorisation de l'espace routier
-  Transport public sur rail
-  Transport public sur route
-  P+R / Covoiturage
-  Électrification
-  Gestion du trafic
-  Pôle de mobilité
-  Pôle logistique
-  Environnement / Paysage

HORIZON DE RÉALISATION

- | Mobilité/EP | Opération d'aménagement |
|---|-------------------------|
|  | A5 |
|  | B5 |
|  | C5 |
|  | Projet (PA 1 à 4) |
|  | Réalisé (PA 1 à 4) |

FIGURE 6
Opération stratégique 3
Façade Sud de
l'aéroport

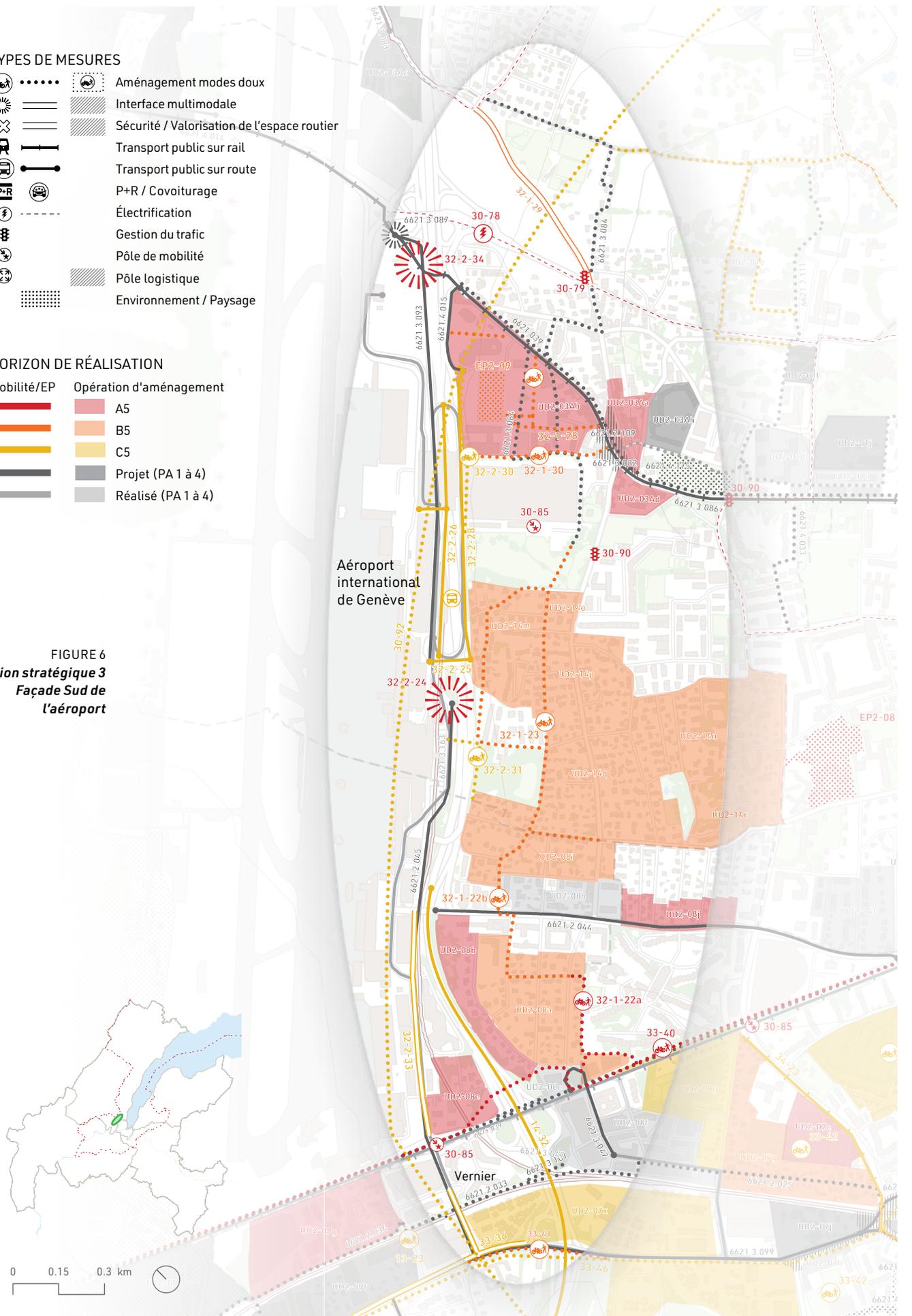


TABLEAU 5
*Mesures inscrites dans
l'OS3 du PACA Jura. Les
mesures structurantes
sont indiquées par
un fond de couleur.*

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Horizon	Territoire	Entité pilote étape en cours	Début des travaux
32-2-24	Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève	Interface	A5	GE	Genève Aéroport	2028
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	Ae5	GE	Canton de Genève (OCT)	2030
32-1-22a	Promenade des Parcs (séquence Avanchets Vernier) – Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport	MD	Ae5	GE	Vernier	2028
UD2-03a	Grand-Saconnex	Ville-densification	As5	GE	Canton de Genève (OCT)	En cours
33-41	Réalisation d'une passerelle pour les modes doux à la Savonnerie au-dessus de l'autoroute A1 à Vernier	MD	B5	GE	Canton de Genève (OCT)	
32-1-22b	Promenade des Parcs (section Cointrin Est – Meyrin) – Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport	MD	Be5	GE	Meyrin	2029
32-1-23	Promenade des Parcs (séquence Mail Sud) – Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport	MD	Be5	GE	Grand-Saconnex	2033
32-1-28	Réseau d'espaces publics structurants dans le nouveau quartier mixte de La Susette au Grand-Saconnex	Envir.-Paysage	Be5	GE	Grand-Saconnex	2032
EP2-09	Aménagement d'un parc agro-urbain dans le nouveau quartier mixte de La Susette au Grand-Saconnex	Envir.-Paysage	Be5	GE	Grand-Saconnex	2032

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Horizon	Territoire	Entité pilote étape en cours	Début des travaux
32-1-30	Promenade de la Paix (prolongation) : réaménagement de la Voie-de-Moëns entre la route de Ferney et la route François-Peyrot et connexion Palexpo	MD	Paquet MD B5	GE	Grand-Saconnex	2033
UD2-08	Vernier - Meyrin - aéroport	Ville-densification	As5-Bs5	GE	Canton de Genève (OU)	En cours
32-1-26	Promenade des serres et extension du Cours des Nobel entre l'OMS et la campagne Tournay	MD	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	-
32-2-30	Aménagement d'une piste cyclable parallèle à la route François Peyrot sous la halle 6 de Palexpo	MD	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	-
32-2-31	Elargissement passerelle MD Charles-Bratschi au-dessus autoroute en face de l'aérogare en lien avec CAP 2030	MD	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	-
13-23	Amélioration de l'accessibilité MD à la gare Léman Express de Vernier	MD	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	-
32-2-25	Reconfiguration du Pont Peyrot en faveur des TC et des MD	TP_route	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	-
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	TP_route	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	-
32-2-28	Axe fort TC sud autoroute section Giratoire pavillon - Palexpo - Pont Peyrot et accessibilité quartier Susette	TP_route	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	-
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	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	-

OS4 - VERNIER - MEYRIN - SAINT-GENIS

Genève - Meyrin - Saint-Genis est un axe urbain majeur du PACA, important support de déplacements transfrontaliers. Il est déjà desservi par les transports publics : tram Genève - Meyrin - CERN (mesure urgente du fonds d'infrastructure en service depuis décembre 2011) et complété par deux lignes de bus. **Pour optimiser le report modal, Saint-Genis-Pouilly accueillera un pôle d'échange multimodal à Porte de France incluant un P+R de 700 places (33-38 / A5), intimement lié à la mise en site propre du BHNS depuis la douane du CERN incluant le réaménagement du carrefour Porte de France (33-37 / A5).**

En effet, la douane de Meyrin et le carrefour Porte de France concentrent d'importants flux entre le Pays de Gex et le canton de Genève. Ils sont aujourd'hui **amplement congestionnés aux heures de pointe. Les transports publics sont pris dans ce trafic, limitant ainsi leur attractivité.** La densité de circulation est également source d'accidents pour les modes les plus vulnérables. Les projets de quartiers de logements réalisés et à venir sur les secteurs de Meyrin et du nord du Pays de Gex seront de plus générateurs de nouveaux flux de trafic. Si rien n'est entrepris, l'ajout de ces nouveaux flux à l'existant **feraient passer la fréquentation du carrefour Porte de France de 30 000 véhicules par jour actuellement à 45 000 véhicules par jour en 2030.**

Il faut rappeler également la présence sur cet axe urbain du **CERN**, localisé de part et d'autre de la frontière et **qui accueille quotidiennement plus de 8'000 personnes** dont des employés et des visiteurs externes qui logent pour une part importante d'entre eux soit à Saint-Genis soit à Meyrin ou à proximité.

Le **secteur de Meyrin - Saint-Genis-Pouilly concentre une forte dynamique urbaine dans les sites prioritaires de développement** : le quartier des Vergers est habité depuis quelques années (**UD2-10**) et complète la structure urbaine du cœur de Meyrin. La ZIMEYSAVER (voir opération stratégique 5, ci-après) poursuit sa mutation de zone industrielle vers un pôle d'activités métropolitain porteur d'aménités urbaines (**UD2-09**). Saint-Genis-Pouilly affirme son rôle de ville dans l'armature du Grand Genève, polarisant les bourgs et villages du piémont du Jura (**UD2-12 et UD2-13**).

La voie verte d'agglomération qui traverse le Grand Genève d'Annemasse à Saint-Genis-Pouilly se construit par étapes d'ici 2025 (6621.009/33-4; 6621.2.025/30-21; 6621.2.034/33-11) et lie entre eux ces différents espaces urbains. Elle est complétée par

l'aménagement de l'axe fort vélo entre Genève et Saint-Genis-Pouilly (33-40, 33-37 / A5). En plus de constituer un axe MD structurant, la voie verte est un espace public porteur de liens interquartiers dans ces secteurs très denses en pleine transformation. Pour compléter ces liens une passerelle sera réalisée en connexion entre la voie verte et le centre de Vernier (**6621.4.003/33-26**).

La ZIMEYSAVER est en phase de mutation de zone industrielle vers un pôle d'activités métropolitain porteur d'aménités urbaines (UD2-09). La nouvelle demi-jonction autoroutière Vernier-Canada (**80-03**) et la réalisation du barreau de Montfleury (**6621.3.100/33-14**) viendront améliorer l'accessibilité TIM de la zone. Pour tirer parti de ces nouvelles infrastructures routières qui permettent de canaliser le TIM, l'ensemble des réseaux adjacents dans la ZIMEYSAVER doivent **sécuriser l'espace routier au profit des transports publics et des modes doux, en lien avec la gare Léman Express et les lignes de bus existantes.**

Les axes doivent être requalifiés en faveur d'espaces publics de qualité en cohérence avec le plan-guide du grand projet ZIMEYSAVER. Pour ce projet d'agglomération plusieurs mesures prévoient un réaménagement du réseau routier de la zone (**33-31, 33-35 / B5 et 33-34, 33-36 / C5**). Le maillage modes doux est également traité avec une passerelle au-dessus de l'autoroute (**33-41 / C5**).

TYPES DE MESURES

- Aménagement modes doux
- Interface multimodale
- Sécurité / Valorisation de l'espace routier
- Transport public sur rail
- Transport public sur route
- P+R
- Électrification
- Gestion du trafic
- Pôle de mobilité
- Pôle logistique
- Environnement / Paysage

HORIZON DE RÉALISATION

- | Mobilité/EP | Opération d'aménagement |
|-------------|-------------------------|
| | A5 |
| | B5 |
| | C5 |
| | Projet (PA 1 à 4) |
| | Réalisé (PA 1 à 4) |

FIGURE 7
Opération stratégique 4
Meyrin - St-Genis

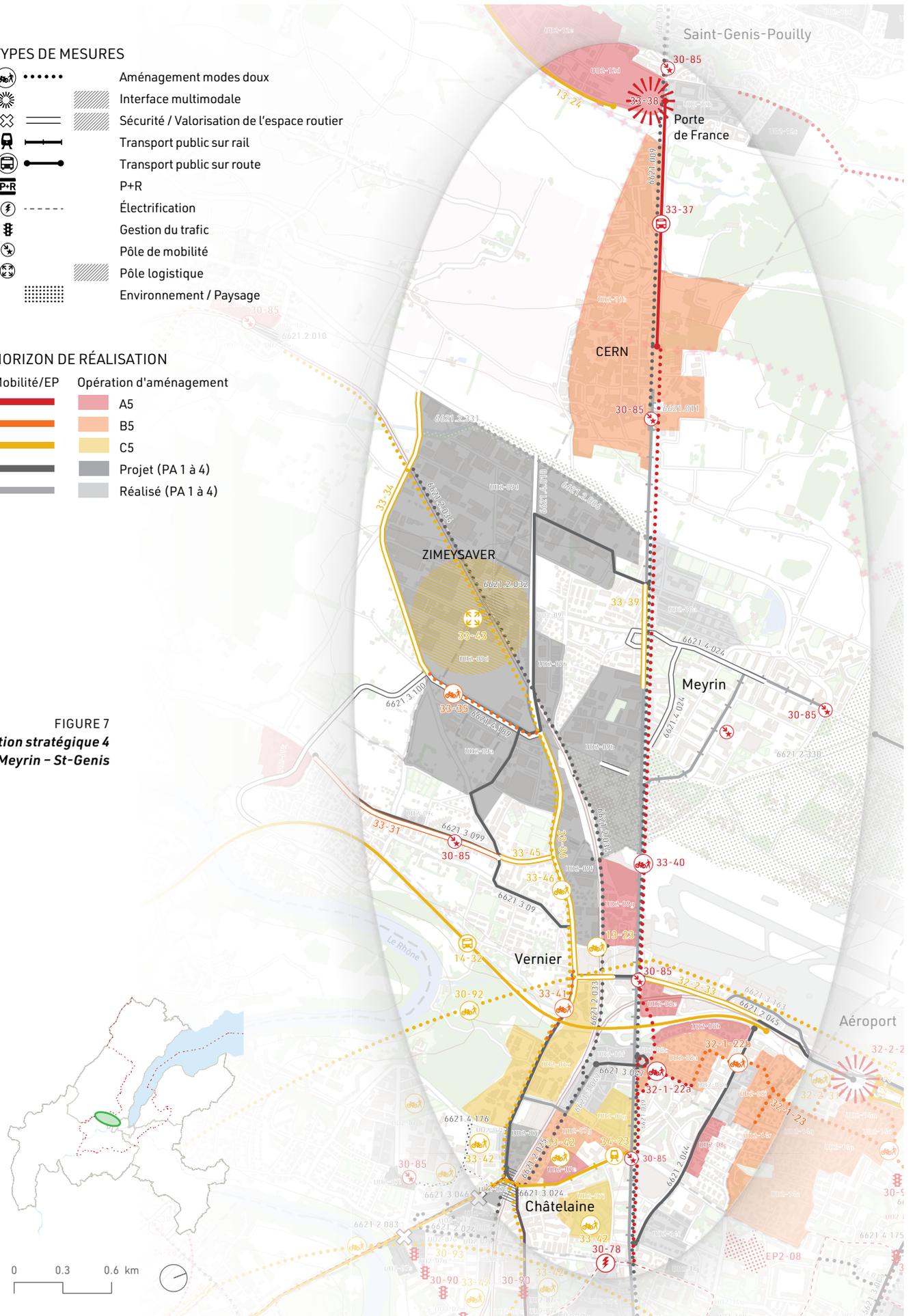


TABLEAU 6
Mesures inscrites dans
l'OS4 du PACA Jura.

*Une demande de démarrage
anticipé des travaux est prévisible.

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Horizon	Territoire	Entité pilote étape en cours	Début des travaux
33-37	Aménagement d'un axe BHNS entre St-Genis-Pouilly et Meyrin intégrant le réaménagement du carrefour Porte de France	TP_route	A5	F	Département de l'Ain, Pays de Gex Agglo	2027*
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	A5	F	Pays de Gex Agglo	2027*
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	A5	GE	Canton de Genève (OCT)	2029
UD2-12	Saint-Genis-Pouilly – Porte de France	Ville-densification	As5	F	Pays de Gex Agglo	En cours
33-31	Réaménagement de la route de Peney entre la route de Canada et la Via de Coisson	Sécurité	B5	GE	Canton de Genève (OCT)	2032
33-35	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route de Satigny Est – côté Nord	MD	Paquet MD B5	GE	Canton de Genève (OCT)	2034
UD2-09	ZIMEYSAVER	Site économique-densification	As5-Bs5	GE	Canton de Genève (OCT)	En cours
UD2-13	Thoiry – Saint-Genis-Pouilly	Bourgs et petites villes – densification	As5-Bs5	F	Pays de Gex Agglo	En cours
33-34	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route de Satigny Ouest	Sécurité	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	–
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	Sécurité	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	–
33-39	Apaisement de la route de Meyrin en traversée du village de Meyrin	Sécurité	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	–
33-43	Parking poids-lourds et véhicules utilitaires légers à la Zimeysaver	Logistique	C5	GE	Fondation pour les terrains industriels (FTI)	–
33-45	Réaménagement multimodal de l'avenue Louis-Pictet	Sécurité	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	–

TABEAU 7
Autres mesures
du PACA Jura

AUTRES MESURES DU PACA JURA

N°	Intitulé	Typologie	Horizon	Terr.	Pilote	Début des travaux
12-65	Création d'une liaison MD sur le chemin de Langollioux à Rolle	MD	Paquet MDA5	VD	Rolle	2028
12-84	Aménagement de l'itinéraire cyclable Maconnex - Divonne	MD	Paquet MDA5	F	Pays de Gex Agglo	2028
UD2-03	Ferney - Genève Innovation	Ville-densification	As5	F	Pays de Gex Agglo	En cours
UD2-04	Ferney-Voltaire - Ornex - Prévessins-Moëns	Villages satellites-densification	As5	F	Pays de Gex Agglo	En cours
UD2-05	RD 1005 - étape 2 (yc Gex-Cessy)	Villages satellite-densification	As5	F	Pays de Gex Agglo	En cours
12-20	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Rolle et requalification des espaces publics au Sud de la gare (2 ^{ème} phase)	Interface	B5	VD	Rolle	2032
UD1-09	Divonne	Bourgs et petites villes - densification	As5-Bs5	F	Pays de Gex Agglo	En cours
UD2-06	Gex - Cessy	Ville-densification	As5-Bs5	F	Pays de Gex Agglo	En cours
UD2-16	Satigny	Bourgs et petites villes - densification	As5-Bs5	GE	Canton de Genève (OCT)	En cours
UD1-12	Zones d'activités régionales du district de Nyon	Site économique-densification	C5	VD	Région de Nyon	-
30-80	Insertion urbaine d'interfaces multimodales en lien avec le développement de la nouvelle liaison souterraine Jura - Salève	Interface	C5	TR	Canton de Genève (OU) Partie française (à définir)	-
30-82	Nouvelle liaison souterraine Jura - Salève	TP rail (desserte capillaire)	C5	TR	Canton de Genève (OU) Partie française (à définir)	-
31-47	Amélioration de la desserte TP/MD du Centre sportif de Gland	Sécurité	C5	VD	Gland	-
31-49	Electrification des lignes de bus urbaines du district de Nyon	Électrification	C5	VD	CarPostal, TPN	-
33-46	Aménagement d'un axe fort vélo entre Jonction et Satigny	MD	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	-
34-23	Création d'une nouvelle ligne de tramway dite «la tangentielle» entre l'aéroport et Lancy (maillage réseau tramway radial)	Tram	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	-

ZOOM CŒUR D'AGGLOMÉRATION

Le PACA Jura couvre le territoire allant **jusqu'à la rive droite du lac et du Rhône**. En Ville de Genève, cela inclut le quartier des organisations internationales, la gare Cornavin et ses alentours, ainsi que les quartiers de la Servette et des Charmilles.

Pour **accueillir la future extension souterraine de la gare Cornavin** à l'horizon 2038, qui va entraîner une forte augmentation des flux, la Ville et le Canton de Genève ont mené des réflexions conjointes dès 2014 afin de **réaménager l'interface multimodale et ses abords**. Après la réalisation de la première phase du réaménagement de l'interface Cornavin dont les travaux sont prévus dès 2028, deux mesures structurantes sont prévues autour de la gare pour réaménager les espaces publics **(30-45 / B5)**, créer un nouveau passage inférieur à la HEAD (haute école d'art et de design), et améliorer celui des Grottes et la vélostation existante **(30-64 / C5)**.

Plus globalement cet ensemble de mesures est l'occasion de **reconfigurer le pôle urbain de Cornavin, afin qu'il réponde aux besoins de mobilité des habitants de l'agglomération**, que les espaces libres et bâtis favorisent la diversité des usages, soient durables, agréables à parcourir et réduisent les effets d'îlot de chaleur, dans la mesure des contraintes propres à ce pôle gare. L'un des enjeux est d'améliorer les perméabilités de part et d'autre des voies ferrées pour **reconnecter des quartiers coupés en deux** depuis la construction du chemin de fer au XIX^e siècle. Il s'agit ainsi de réaliser une **deuxième façade de la Gare, ouverte sur les quartiers de la Servette, des Grottes et de Montbrillant en direction des organisations internationales** tout en préservant un quartier à forte valeur patrimoniale.

En termes de mise en œuvre, cela se traduit notamment par plusieurs **modifications du plan de circulation du quartier en faveur des modes actifs et des transports collectifs** par une suppression du trafic de transit, une réduction du stationnement dans le parking de la gare, un **important développement du stationnement vélo** et l'adaptation de la régulation des carrefours. Cette pacification du quartier de Cornavin va de pair avec un report du trafic de transit sur la ceinture urbaine dans sa section rive-droite.

La praticabilité des espaces publics du secteur Châtelaine – Charmilles – Rue de Lyon doivent être améliorés **(33-42 / C5)**.

Enfin le **quartier des Nations poursuit son évolution avec la prolongation du tram Nations-Ferney-Voltaire et le renforcement de l'accessibilité publique du secteur** (par exemple Promenade des Serres). En particulier, le site du collège et école de commerce André Chavanne doit être renaturé **(EP2-08 / Ae5)** et végétalisé afin de lutter contre les îlots de chaleur.

Par ailleurs le secteur de la Ville de Genève situé sur le périmètre du PACA Jura est concerné **par deux autres grands projets urbains** :

- **Le secteur de Montbrillant** est un lieu d'activités à proximité du faisceau ferroviaire des CFF pour lequel il s'agit de fixer des orientations de long terme, en partie au-delà de 2040. La majeure partie de ces activités (logistique, maintenance du matériel roulant et gestion du réseau) ont une importance vitale pour le transport ferroviaire et **pour la logistique urbaine (distribution du courrier, des colis et distribution du «dernier kilomètre»)**. Les conditions de leur maintien doivent être garanties à long terme. Le contexte est cependant appelé à évoluer et les modes de cohabitation de ces grandes fonctionnalités urbaines avec d'autres usages doivent être interrogés dans l'objectif de la recherche de synergies propices à une utilisation rationnelle du sol. La proximité de la Gare de Cornavin, principal pôle de transport publics, **justifie que des emplacements pour un grand équipement collectif d'échelle d'agglomération y soit réservés**.
- **Le secteur de Sécheron**, cerné par de grandes infrastructures de transports, est aujourd'hui déconnecté du reste de la ville. Cette poche dédiée aux activités doit être reconnectée aux quartiers voisins par des aménagements de l'espace public. Le quartier pourra ainsi devenir un véritable secteur vivant et habité.

TABLEAU 8
*Mesures inscrites
dans le cœur
d'agglomération,
partie PACA Jura. Les
mesures structurantes
sont indiquées par
un fond de couleur.*

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Horizon	Territoire	Entité pilote étape en cours	Début des travaux
30-78	Électrification de la flotte des Transports publics genevois (TPG)	Électrification	A5	GE	TPG	2028
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	Ae5	GE	Canton de Genève (OCT)	2028
30-85	Aménagement de 50 Pôles de Mobilité sur le territoire du Grand Genève	Interface	A5	TR	TPG	2028
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	A5	GE	Canton de Genève (OCT)	2028
EP2-08	Renaturation du site scolaire collège et école de commerce (CEC) André-Chavanne	Enviro.-Paysage	Ae5	GE	Canton de Genève (OCAN)	2027
30-45	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2 – secteur Montbrillant)	Interface	B5	GE	Ville de Genève	2033
UD2-01	Jardin des Nations	Ville-densification	As5-Bs5	GE	Canton de Genève (OU)	En cours
UD2-07	Châtelaine	Ville-densification	As5-Bs5	GE	Canton de Genève (OCT)	En cours
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	C5	GE	Ville de Genève	–
33-42	Amélioration de la perméabilité et de la praticabilité des espaces publics dans le secteur GP Châtelaine – Charmilles – Rue de Lyon	MD	C5	GE	Canton de Genève (OU)	–

2. RHÔNE

2.1 Le PACA Rhône dans le Grand Genève

PRÉSENTATION

Le périmètre du PACA Rhône se positionne sur la partie sud-ouest du Grand Genève, encadré par le versant occidental du Salève à l'est, les Monts du Jura à l'ouest se poursuivant vers le plateau de Retord au sud-ouest ainsi que le Vuache et le Mont-Sion au sud. L'Arve marque approximativement sa limite au nord-est et le Nant-d'Avril au nord-ouest.

Il est traversé par le Rhône ainsi que par un vaste et dense réseau d'affluents (Aire, Laire, Drize, Allondon, Valserine, etc.) qui structurent le paysage entre vallons, collines et plaines qui forment le socle du vivant de cette partie du territoire du Grand Genève. Celui-ci est composé de ressources environnementales majeures : zones boisées essentiellement sur les massifs montagneux mais également sur les plaines ou l'on retrouve par ailleurs de vastes plateaux agricoles qui contribuent à alimenter la population de la région.

Le PACA est caractérisé par une structure urbaine très contrastée et présentant des typologies variées. Dans sa partie centrale on trouve deux corridors urbains denses, mixtes, bien équipés et offrant tous les services nécessaires à la vie quotidienne des habitants entre le cœur d'agglomération (secteur Praille-Acacias-Vernets - PAV) et les centres régionaux de Bernex et de Saint-Julien. A noter le long de ces deux axes la présence de villes parmi les plus peuplées du Canton de Genève notamment en raison de la présence de grands ensembles d'habitation des années 60 et 70 (Lancy, Onex). L'agglomération régionale de Valserhône représente une autre polarité urbaine structurante majeure du PACA bien qu'isolée géographiquement.

Outre ces secteurs urbains denses, par ailleurs très bien desservis par des lignes de transports publics structurantes (Léman Express, lignes de tramways, bus urbains), on retrouve un certain nombre de centres locaux périurbains jouant le rôle de cœur de bassins de vie locaux (Collonges-sous-Salève, Valleiry, Viry, Beaumont, Satigny, Collonges, etc.), même si leur niveau d'équipements et de desserte en transports publics sont inégaux.

Le reste de la trame périurbaine est composée de villages et hameaux aux valeurs patrimoniales souvent de grande qualité mais qui ont souvent servi de noyaux au développement de zones pavillonnaires peu qualitatives.

L'existence de vastes zones d'activités mono-fonctionnelles, parfois en dehors des centres urbains est également une caractéristique du PACA, que ce soit des zones industrielles, tertiaires ou commerciales. Par ailleurs le PACA Rhône est l'une des zones accueillant le plus d'emplois à l'échelle du Grand Genève notamment sur la partie genevoise, par la présence du PAV (29'000 emplois), de Lancy (24'000 emplois), de Carouge (13'000 emplois) de la zone industrielle de Plan-les-Quates (ZIPL0) (14'000 emplois) et partiellement de la zone industrielle de Meyrin-Satigny-Vernier (ZIMEYSAVER) (plus de 16'000 emplois en tout).

Concernant la mobilité, le PACA est dans une position singulière dans le sens où il est traversé par de nombreuses infrastructures autoroutières (Contournement de Genève A1, A40 plaine de l'Ain - Vallée de l'Arve, A41 Annecy - Genève) et accueille la principale entrée autoroutière de la France vers la Suisse (douane de Bardonnex, plus de 50'000 passages quotidiens). L'engorgement chronique de cette dernière aux heures de pointe génère par ailleurs une forte pression des flux pendulaires sur les axes alternatifs à travers les petites douanes du sud du Canton dont les villages sont traversés par un important trafic de percolation sur des voiries non adaptées.

Du point de vue ferroviaire, le PACA est desservi par le Léman Express entre Cornavin et Valserhône (L6), ainsi que par la ligne TER Bellegarde - Annemasse. Ces deux lignes ferroviaires, de par leur localisation et leur relative faible niveau de desserte ne permettent pas d'offrir une alternative performante aux flux routiers provenant du secteur St-Julien/Annecy. À noter que le secteur de Praille-Acacias-Vernets, situé dans le cœur d'agglomération est desservi par les gares Léman Express de Pont-Rouge et Bachet offrant des liaisons en direction de Cornavin et la rive gauche du Léman d'une part et de la rive gauche du lac et de la vallée de l'Arve d'autre part (L1, L2, L3, L4).

Le PACA est desservi par 5 lignes de tramway depuis le cœur d'agglomération : les lignes 12 et 18 en direction de Lancy-Bachet/Les Palettes, la ligne 14 en direction de Bernex, la ligne 15 vers la ZIPL0 et à terme vers Saint-Julien ainsi que la ligne 17 vers Lancy-Pont-Rouge.

PACA Rhône

Genève
Aire-la-Ville
Avully
Avusy
Bardonnex
Bernex
Cartigny
Chancy
Confignon
Dardagny
Laconnex
Lancy
Onex
Perly-Certoux
Plan-les-Ouates
Russin
Satigny
Soral
Troinex

Ain
Billiat
Challex
Champfromier
Chanay
Chézery-Forens
Collonges
Confort
Farges
Giron
Injoux-Génissiat
Léaz
Lélex
Montanges
Plagne
Pougny
Péron
Saint-Germain-de-Joux
Saint-Jean-de-Gonville
Surjoux-Lhopital
Valserhône
Villes

Haute-Savoie
Archamps
Beaumont
Bossey
Chevrier
Chênex
Collonges-sous-Salève
Dingy-en-Vuache
Feigères
Jonzier-Épagny
Neydens
Présilly
Saint-Julien-en-Genevois
Savigny
Valleiry
Vers
Viry
Vulbens

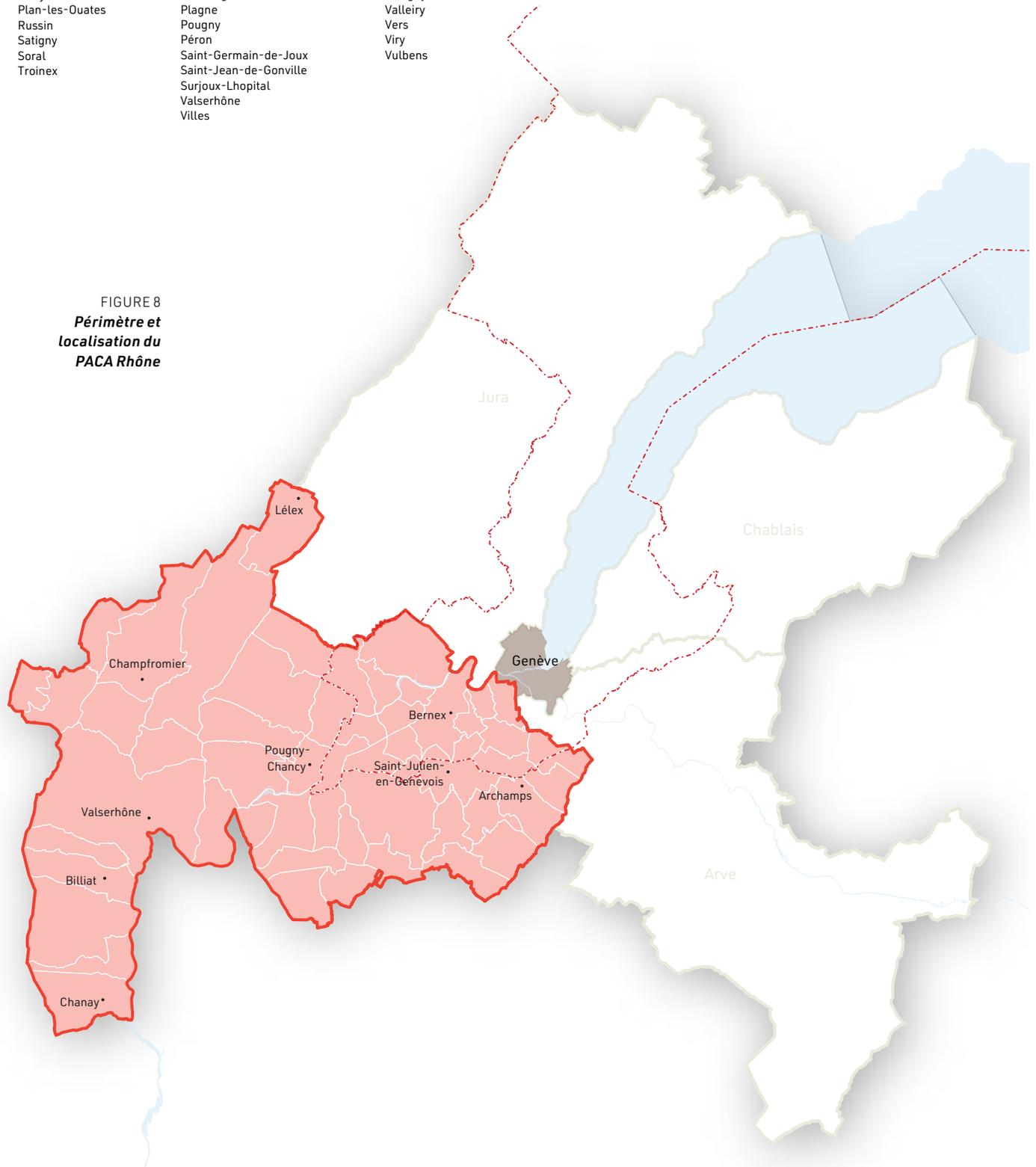


FIGURE 8
**Périmètre et
localisation du
PACA Rhône**

CHIFFRES-CLÉS

TABEAU 9
Chiffres clé du
PACA Rhône

	PACA RHÔNE (hors ville de Genève)			GRAND GENÈVE			
	France	Suisse	Total	France	Suisse	Ville de Genève	Total
Nombre de communes	38	19	57	117	91	1	209
Population 2021	82'544	113'638	196'182	436'709	405'792	203'856	1'046'168
Croissance annuelle (2015-2021)	1.4%	1.1%	1.2%	1.3%	1.2%	0.8%	1.2%
Emplois 2021	19'484	65'806	85'290	121'609	238'726	199'692	560'027
Actifs transfrontaliers 2020	21'412	0	21'412	94'993	-	-	94'993
Croissance annuelle actifs transfrontaliers (2014 - 2020)	3.67%			2.84%			
Surface totale en hectare	53'792	10'830	64'622	144'427	53'723	1'594	199'744
Part forêt et nature	58%	16%	51%	50%	31%	6%	44%
Part cultures et milieux ouverts	32%	55%	36%	35%	44%	2%	37%
Part tache urbaine	7%	23%	10%	14%	21%	79%	16%
Croissance annuelle de la tache urbaine (2015-2022)	1.1%	0.5%	0.7%	0.9%	0.4%	0.2%	0.7%
Logements existants 2020	43'893	46'895	90'788	227'954	174'161	109'785	511'900
Part des habitants bénéficiant d'une qualité de desserte TP actuelle bonne à très bonne	5%	66%	40%	13%	59%	99%	48%
Voitures individuelles pour 1000 habitants	633	499	556	609	515	347	521
Parts modales TP sur l'ensemble des déplacements motorisés	3%	23%	14%	5%	18%	44%	22%
Part des habitants bénéficiant d'une qualité de desserte TP actuelle bonne à très bonne (2020)	6%	49%	36%	13%	59%	99%	48%
Voitures individuelles pour 1000 habitants	612	531	556	609	515	347	521
Part modale TP sur l'ensemble des déplacements motorisés (TP+TIM)	6%	21%	17%	5%	27%	44%	22%

TABEAU 10
**Atouts, faiblesses,
opportunités
et menaces du
PACA Rhône**

ENJEUX

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • Qualités naturelles, patrimoniales et paysagères : grands espaces ouverts agricoles et forestiers, réseau hydrographique, ville et villages historiques • Attractivité économique et donc capacité théorique à générer des ressources budgétaires afin de financer les investissements en équipements et infrastructures • Des potentiels de densification autour des centres déjà urbanisés • Une partie du territoire du PACA sur la partie française est protégée en tant que le Parc naturel régional du Haut-Jura dont la charte est opposable aux SCOT 	<ul style="list-style-type: none"> • Une infrastructure écologique sous pression du développement • Des zones urbanisées relativement dispersées, peu structurées et sous-équipées dans les zones périurbaines • Des infrastructures de transport saturées en particulier entre la périphérie et le centre élargi de l'agglomération générant des nuisances dans les centralités traversées • Une offre de transports publics peu efficace (vitesses commerciales et fréquences) en dehors des lignes structurantes • Un réseau ferroviaire peu développé (hormis entre Genève et La Plaine) • Déficit de liaisons TP tangentielle dans les couronnes urbaines, suburbaines et périurbaines • Un réseau de mobilité douce lacunaire, peu maillé et peu sécurisé • Des espaces publics souvent peu qualitatifs dans les zones périurbaines et peu résilients face au changement climatique (îlots de chaleur)
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Poursuite des efforts de renaturation des cours d'eau, meilleure prise en compte des risques de débordement de ceux-ci, tout ceci couplé à une gestion durable des eaux pluviales urbaines • L'amélioration de la qualité des espaces publics dans les zones en cours de densification/mutation • Potentialités d'amélioration de la desserte ferroviaire (Liaison Annemasse – Bellegarde, Bellegarde – Genève, diamétrale ferroviaire) • L'ouverture de nouvelles gares afin de desservir des centralités déjà fortement urbanisées • Le renforcement des complémentarités entre villes, bourgs et villages afin de favoriser le territoire des courtes distances • Limitation des déplacements pendulaires grâce au développement du télétravail. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fragmentation des corridors écologiques et rétrécissement des espaces de bon fonctionnement des cours d'eau, dus à un manque de protection de ces espaces dans les documents d'urbanisme • Augmentation des risques d'inondation du fait de l'occupation des zones de débordement naturel des cours d'eau et de l'augmentation rapide des surfaces imperméabilisées, dont les conséquences ont été sous-évaluées • Poursuite de la croissance urbaine dans les villages isolés et mal desservis par les TP • Résistance de la population aux projets de densification dans les zones urbaines bien localisées • Difficultés à tenir le rythme des investissements publics face à une croissance urbaine trop rapide : réseaux d'assainissement, pour les espaces publics ou la mobilité, pour les équipements scolaires, culturels ou sportifs... • Développement du phénomène métropolitain au-delà du périmètre actuel du Grand Genève, augmentant les distances de parcours des travailleurs pendulaires tout en les contraignant à l'usage de véhicules individuels motorisés (donc augmentation des nuisances dans les espaces habités) • Manque d'investissements planifiés pour le développement de l'infrastructure ferroviaire • Conflit permanent entre principe d'amélioration de l'offre de transport et la préservation du socle du vivant

A l'instar du Grand Genève en général, **le PACA Rhône connaît une croissance urbaine importante mais déséquilibrée**. En effet, si de nombreux projets de création de logements ont été réalisés ces dernières années (Chapelles-Sciers, Pont-Rouge, Saint-Mathieu, etc.) ou sont en voie de l'être (Cherpines, Vernets, etc.) dans le Canton de Genève, **ils ne suffisent pas à compenser l'importante croissance des nouveaux emplois notamment dans les zones d'activités situées dans la partie genevoise du PACA** (en particulier dans la ZIPLO, la ZIMEYSAVER, le quartier PAV).

De fait, **nombre de ces nouveaux emplois sont occupés par des travailleurs qui vont se loger sur la partie française du PACA (exemple : 70% de frontaliers dans la ZIPLO), dans des zones résidentielles souvent périurbaines dispersées et ne disposant que de peu, voire pas du tout de services et équipements de proximité (en particulier d'une desserte en transport public suffisamment attractive)**, générant des flux pendulaires individuels motorisés en constante augmentation et des nuisances pour

LA PRIMAUTÉ DU SOCLE DU VIVANT

L'enjeu de l'aménagement du territoire dans le Grand Genève et dans le PACA Rhône est de **préserver au maximum les espaces naturels, forestiers et agricoles** du développement urbain et des infrastructures afin de maintenir et de développer les services écosystémiques fournis par ceux-ci : fertilité des sols, production alimentaire, biodiversité, alimentation en eau, captation carbone, diversité des paysages, loisirs de proximité mais aussi résilience face au changement climatique. Les éventuelles nouvelles emprises sur ces espaces devront à l'avenir être extrêmement mesurées et faire l'objet d'un arbitrage «coût environnemental / bénéfices socio-économiques» rigoureux.

De manière générale, la **pression exercée sur les espaces non-bâties agricoles et naturels est très forte en particulier dans les secteurs périurbains**. Cette pression s'exerce à plusieurs niveaux, en premier lieu par l'extension des zones urbaines sur les espaces ouverts, que ce soit à l'échelle de l'agglomération centrale (Grands projets urbains à Saint-Julien, Bernex, Plan-Les-Ouates, Confignon) ou des zones plus périphériques de type villageois (pied du Salève, pied du Vuache, pied du Jura, etc.)

Cette pression, générée par la **proximité et l'imbrication de plus en plus importante des zones urbaines et rurales**, en particulier à proximité

des centralités urbaines et périurbaines traversées. Ces nuisances sont particulièrement ressenties dans les villages situés sur les axes routiers secondaires sur lesquels des flux automobiles importants sont déportés en raison de la saturation du réseau autoroutier.

De manière plus générale, la dynamique démographique et économique du PACA Rhône est décorrélée du rythme de construction des infrastructures et services nécessaires à l'accueil de la population. De ce fait, on observe **un phénomène de saturation à tous les niveaux : qu'il s'agisse des routes, des transports publics, des services publics, d'éducation et de santé, ou encore des espaces naturels de loisirs, tous ces lieux sont sous-dimensionnés pour leur pic de fréquentation et fonctionnent au-delà de leur capacité**. D'un autre côté, l'espace à disposition pour les projets se fait de plus en plus rare. Cette mobilisation du territoire jusqu'à saturation, doublée d'une forte pression foncière, requiert une approche intégrée et coordonnée pour répondre aux défis environnementaux, socio-économiques et de mobilité.

des principales centralités de la couronne urbaine (Saint-Julien, Bernex, Plan-Les-Ouates, etc.) se manifeste également par les conflits d'usages, notamment par l'utilisation des espaces agricoles et naturels pour des activités de délasserment et de loisirs par les habitants pouvant générer des dommages à la production agricole ou à la biodiversité.

Il s'agit donc de **conjuguer sur un territoire à l'espace limité les besoins liés aux différentes formes de vies qu'elles soient humaine et non humaines** en aménageant l'espace dans une logique de complémentarité et de recherche de synergies. Les opportunités sont nombreuses à bien des égards : développement de circuits courts agricoles, agriculture urbaine, renaturation de cours d'eau, réseau agro-environnementaux, etc.

L'enjeu concerne également **l'amplification du socle du vivant à l'intérieur des espaces urbanisés** afin de développer la mise en réseau des connectivités paysagères et biologiques avec l'infrastructure écologique et d'améliorer la qualité de vie au sein même des quartiers par la végétalisation des espaces publics, notamment en luttant contre les îlots de chaleur dans les grands centres urbains comme le quartier Praille-Acacias-Vernets, Lancy, Onex, Bernex, Plan-Les-Ouates, Saint-Julien ou Valserhône..

Un autre enjeu majeur pour le PACA Rhône est celui de **la valorisation et de la gestion de la ressource en eau**. En effet, cette partie du Grand Genève est caractérisée par la présence de nombreux cours d'eau coulant des montagnes et piémonts vers la plaine (Drize, Aire, Arande, Allondon, Valserine, Laire, etc.) et traversant des espaces de nature très divers (zones naturelles, zones agricoles, zones urbanisées), générant une forte pression sur leur fonctionnement. **Le réaménagement coordonné de ces cours d'eau, aujourd'hui souvent endigués, canalisés, parfois enterrés doit permettre de leur garantir un espace minimal** permettant à la fois de gérer les risques d'inondations, de donner plus de place à la biodiversité, de renforcer la qualité de l'eau et d'offrir de nouveaux espaces de détente aux habitants.

La qualité de vie au sein des centralités passe également par la limitation du trafic de transit

automobile en mettant en place des mesures permettant de limiter la percolation du trafic pendulaire sur les voies secondaires à travers les petites douanes (Chancy II, Sezegnin, Soral, Certoux, Troinex). Il s'agit d'inciter au report modal les usagers automobilistes mais également d'organiser le réseau routier afin de favoriser l'utilisation des voies principales notamment autoroutières.

Enfin **la présence de nombreuses infrastructures autoroutières à l'échelle du PACA** (autoroute A1 entre Bernex et Perly, A1a entre Perly et Lancy, A40 entre le Haut-Bugey et Annemasse, A41 entre Saint-Julien et le Mont-Sion) **génère d'importantes coupures de connexions biologiques** qu'il s'agit de minimiser par des aménagements spécifiques à l'image des passages à faune qui ont été réalisés notamment l'éco-pont de Viry mis en service en 2019.

UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉEQUILBRÉE

Le PACA Rhône est caractérisé par une **structure urbaine déséquilibrée** avec d'une part, dans sa partie située au centre de l'agglomération un tissu urbain très dense, polarisant un grand nombre de fonctions économiques et d'emplois (ville de Genève, PAV, ZIPLO, etc.) et d'autre part **dans sa partie périurbaine une trame de petites villes, de bourgs et de hameaux souvent peu denses**, dispersés et caractérisés de manière générale par un ratio emploi/logement relativement faible.

Il en résulte une très importante demande de déplacements pendulaires entre la partie française et la partie genevoise du PACA, en particulier durant les heures de pointe, majoritairement réalisés en voiture individuelle, **générant d'importantes surcharges de trafic dans les principaux axes routiers et par extension dans les voies secondaires**. Ces surcharges ont par ailleurs un **impact important sur l'efficacité des transports publics à l'échelle du PACA**, ceux-ci étant – à l'exception des liaisons en site propre intégral, peu nombreuses – fortement ralentis par l'engorgement des voiries et **ne permettant par conséquent pas d'offrir une alternative modale performante pour les pendulaires**.

Si l'ouverture du Léman Express en 2019 a permis d'augmenter de manière significative l'offre ferroviaire régionale dans le Grand Genève, le PACA Rhône n'a pas vraiment connu d'amélioration de celle-ci à son échelle. Si la ligne Genève – Bellegarde a connu quelques améliorations sur sa partie genevoise, sa partie française ainsi que

la ligne Bellegarde – Annemasse continuent de proposer des **fréquences et amplitudes relativement faibles**. L'enjeu pour le PACA est de mieux valoriser la présence de ces infrastructures en améliorant leurs fréquences et leurs amplitude-horaire ainsi que leurs interfaces avec les autres modes de transport (rabattements modes doux et transports publics, parkings d'échanges, etc.) mais également en les modernisant. Par ailleurs l'ouverture de nouvelles gares permettrait de desservir des centralités périurbaines structurantes aujourd'hui mal desservies par les transports publics (Collonges-sous-Salève/Archamps et Viry notamment).

Par ailleurs les lignes de transports publics structurantes actuelles (Lignes L5 et L6 du Léman Express entre Genève et Bellegarde, tramway 14 Genève – Bernex, tramway 15 Genève – ZIPLO, tramways 12 et 18 Genève – Lancy, bus 80 Saint-Julien – Genève) sont également saturées durant ces mêmes heures de pointe, **mettant en évidence un déficit structurel d'offre en transport public au regard de la croissance démographique constatée ces dernières années et projetée à l'horizon 2050**.

L'un des enjeux majeurs pour le PACA est donc de **renforcer de manière très importante l'offre en transports publics structurant en prévoyant de nouvelles liaisons rapides et capacitaires** reliant les principales centralités entre-elles (Genève-centre, le PAV, les zones industrielles ZIPLO et ZIMEYSA, Saint-Julien, Valserhône) mais également les centralités voisines du PACA (Annemasse, le secteur de l'Aéroport)

sur des axes tant radiaux que tangentiels. La réalisation d'une nouvelle ligne transversale ferroviaire entre le Pays de Gex et le secteur de Saint-Julien inscrite dans la vision stratégique ferroviaire 2050 du Canton de Genève devrait fortement contribuer à ce renforcement.

Au-delà des principales centralités du PACA, il a également un important enjeu d'amélioration de la desserte des zones périurbaines moins denses par le **développement d'une offre complémentaire de rabattement vers les lignes de transports publics structurantes** que ce soit par le développement de liaisons de modes doux ou de transports publics (secteurs de Beaumont, Collonges-Archamps, Viry, Valleiry ; villages du pied du Jura, etc.)

Le **développement des itinéraires modes doux continus et sécurisés le long des grands axes de déplacement** (route de Chancy, route de Saint-Julien, route d'Annecy, RD1201, RD1206) est également une opportunité majeure en vue de diminuer ou de limiter la saturation des in-

frastructures de transport, en particulier depuis l'avènement des vélos électriques.

La limitation de la demande de déplacements à l'échelle du PACA devrait également être engagée par le renforcement de politiques d'aménagement du territoire permettant de **rapprocher les lieux d'habitation des différentes aménités du quotidien comme les commerces, les services, les équipements publics ou les loisirs** de manière à rendre celles-ci accessibles par la marche ou le vélo. Il s'agit de consolider des polarités denses et mixtes et d'y accueillir de manière privilégiée la croissance démographique tout en limitant cette dernière dans les villages et hameaux isolés.

Enfin, l'enjeu de rééquilibrage économique concerne le **développement de l'emploi dans la partie française du PACA** en valorisant les cœurs de ville et de bourgs mais également les zones d'activités existantes Archparc, Valserhône notamment en renforçant leur accessibilité ainsi que la qualité de leurs espaces publics.

Le quartier et la gare de Pont Rouge dans le secteur Praille-Acacias-Vernets



En résumé, les enjeux pour le PACA sont :

- Préserver les qualités naturelles, écologiques et agricoles du PACA, grâce à une infrastructure écologique amplifiée, pour garantir la qualité du cadre de vie
- Poursuivre l'effort de densification qualitative et de mixité fonctionnelle prioritairement dans les espaces bâtis proches des interfaces majeures de transport publics (Léman Express/TER, trams 12, 14, 15, 17, 18, bus), pour préserver les sols et faciliter le report modal ;
- Maintenir et développer l'activité économique productive et l'emploi local, notamment dans des sites économiques densifiés et qualifiés, connectés aux gares et aux interfaces multimodales, ainsi que dans les villes, petites villes et satellites, pour conserver l'équilibre transfrontalier.
- Encadrer strictement la croissance dans les villages, pour limiter l'étalement urbain.
- Favoriser le report modal en organisant la complémentarité entre les modes et réseaux de transport, en pacifiant les traversées de localités, en valorisant les espaces publics
- Développer l'offre en TP depuis les zones périurbaines en direction des lignes structurantes
- À terme étendre le réseau ferroviaire et développer l'offre existante + créer des liaisons tangentiels structurantes
- Développer fortement les itinéraires MD entre les localités et en direction des gares Léman Express et arrêts TP.

2.2 Vision d'ensemble à l'échelle du PACA

VISION 2050

En 2050, le PACA Rhône fonctionne comme une réelle entité multipolaire au sein de l'agglomération du Grand Genève. Cette multipolarité d'échelle locale et régionale a été rendue pos-

sible grâce à l'accueil ciblé de la croissance démographique et au développement des réseaux TP et MD. En préservant le socle du vivant, le territoire a conservé son cadre de vie qualitatif.

LA PRIMAUTÉ DU SOCLE DU VIVANT

Grâce à l'identification de l'infrastructure écologique, les espaces les plus favorables à la biodiversité ont été protégés. Ils sont connectés entre eux y compris lorsqu'il s'agit de traverser un espace urbain car les parcs, jardins publics et privés sont mis en réseau par des mesures de nature en ville. **L'infrastructure écologique ainsi renforcée et reconnectée** permet aux espèces vivantes de prospérer sur le territoire.

Étant donné l'ancrage du PACA entre le Salève et le Jura, **l'offre d'activités de loisirs quatre saisons** a été développée de manière coordonnée et est accessible en transports publics ou en mobilité douce. La présence d'une offre ainsi structurée permet de limiter les nuisances humaines sur les espaces naturels, tout en garantissant aux habitants du PACA l'accès à ces espaces de respiration essentiels à leur qualité de vie.

La mise en œuvre de l'objectif zéro artificialisation nette côté français et la préservation

des surfaces d'assolement côté suisse a entériné la **densification vers l'intérieur sur tout le territoire du PACA**. La pression sur le foncier non-bâti, agricole et naturel s'en retrouve mieux maîtrisée et les usages de ces espaces sont pérennisés.

Un important travail de **renaturation et de valorisation des cours d'eau** a été entrepris, ceux-ci présentent des qualités chimiques et biologiques de haut niveau et sont le support d'itinéraires de randonnées préservant la faune et la flore. Les aires urbaines et périurbaines se sont développées en préservant les espaces de bon fonctionnement des cours d'eau, ce qui limite l'exposition des biens et personnes aux risques causés par les crues. En même temps, un urbanisme à la fois sobre en termes de consommation foncière et favorisant une gestion durable des eaux pluviales urbaines (infiltration) permet de limiter les risques d'assèchement des cours d'eau.

UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉÉQUILIBRÉE

Les villes et bourgs comme Lancy, Bernex, Saint-Julien, Valserhône, Valleiry, Confignon, Carouge ou Plan-Les-Ouates ont accueilli la majeure partie de la croissance démographique du PACA. Elles ont pris des mesures de pacification ou piétonisation de leurs centres en portant une attention particulière à la végétalisation des espaces ouverts et aux microclimats urbains. Les espaces villageois et les hameaux ont vu quant à eux leur croissance limitée, tout en mettant l'accent sur l'accueil d'équipements et services de proximité afin de limiter la dépendance au système de transport et la demande de déplacements motorisés. Ces espaces villageois sont devenus par ailleurs des lieux privilégiés de tourisme de proximité et de randonnée et ont développé un circuit de vente de produits locaux artisanaux et agricoles.

L'accueil de la croissance démographique dans les villes du PACA bénéficiant pour la plupart d'une desserte en transports publics structurants, permet de **confirmer et rendre cohérente l'armature urbaine locale**. Le PACA Rhône fonctionne ainsi comme une entité multipolaire et de proximités au sein de l'agglomération. La demande en déplacements s'en retrouve réduite, ce qui a participé à désengorger le réseau routier principal.

Le **développement du réseau ferroviaire** du PACA a permis de répondre une demande qui existait sur le territoire depuis de nombreuses années. Cela a permis un report modal très important du TIM vers les transports en commun, désengorgeant ainsi le réseau routier principal. L'ouverture d'un nouvel axe ferroviaire entre Genève et Saint-Julien/Neydens et le renforcement des lignes Genève - Bellegarde (- Nurieux/Culoz) ainsi que Bellegarde

– Annemasse ont permis de desservir de nouvelles centralités comme la ZIPLO/Cherpines, Viry ou encore Collonges-sous-Salève/Archparc et d'y développer des **nouvelles interfaces multimodales**.

Le développement du réseau ferroviaire s'est accompagné de la **mise en place de nouvelles liaisons de transports publics complémentaires**, que ce soit pour les relations tangentielles ou pour offrir des liaisons en rabattement vers les interfaces multimodales depuis les bassins de vie périurbains.

L'amélioration du réseau dédié aux modes actifs s'est poursuivie et celui-ci permet maintenant de relier les communes entre elles ainsi qu'un rabattement efficace vers les interfaces multimodales du PACA, comme les gares ferroviaires et principaux arrêts des lignes de TC structurants. Elle s'est également traduite par l'efficacité de nouveaux axes forts transfrontaliers dédiés aux modes doux (Jonction-Chancy-Pougny, Bachet-Saint-Julien-Vuache, Jonction-Archamps-Cruseilles) permettant d'allier vitesse et sécurité.

*La route de Saint-Julien à Lancy et
Plan-les-Ouates*



FIGURE 9
*Vision d'ensemble
du PACA Rhône*

VISION D'ENSEMBLE PACA RHONE



PRIMAUTÉ DU SOCLE DU VIVANT :

PRÉSERVATION, REVITALISATION, RECONNEXION

-  infrastructure écologique
-  massif forestier, espace naturel et agricole
-  cours d'eau
-  connexion biologique

AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉ-ÉQUILIBRÉE :

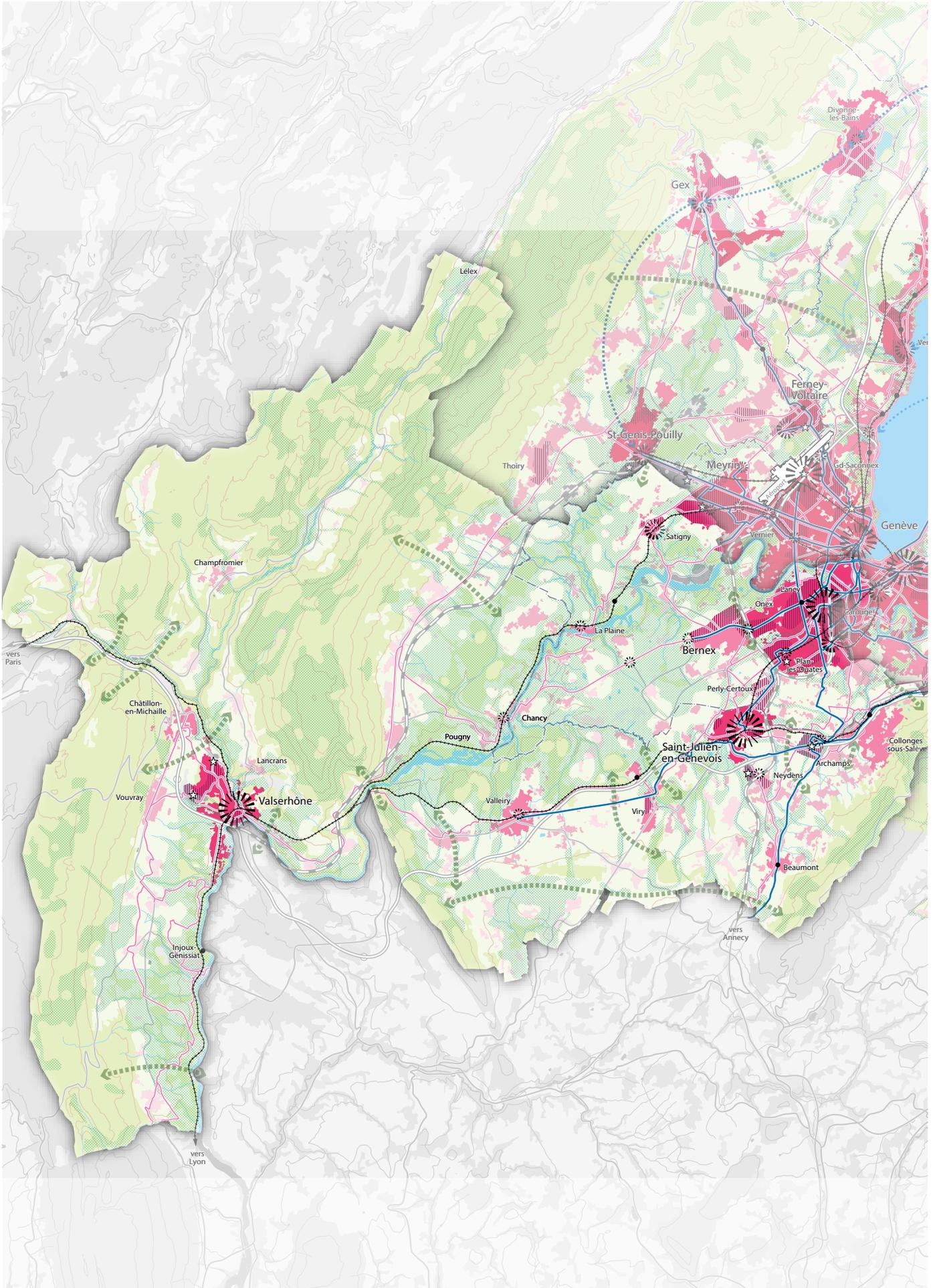
RÉGÉNÉRATION, MISE EN RÉSEAU, CIRCULARISATION

ESPACE URBAIN

-  aire urbaine ville / bourg
-  village / hameau
-  secteur prioritaire de développement urbain
-  zone économique hors polarité urbaine
-  interface principale / secondaire /
locale de rabattement / de proximité
-  pôle d'activités métropolitain

RÉSEAUX

-  réseau ferroviaire
-  réseau TP structurant
-  réseau capacitaire (mode et tracé à définir)
-  réseau car express
-  réseau cyclable
-  liaison lacustre
-  réseau autoroutier (avec jonction)
-  réseau routier primaire
-  frontière franco-suisse



DU PA1 AU PA6

Les stratégies PA5 mises en œuvre pour le PACA Rhône se placent dans la continuité des projets d'agglomération précédents tout en apportant des évolutions liées à la refonte de la vision d'ensemble et à la réorganisation des PACA. Le nouveau PACA Rhône correspond à la fusion des anciens périmètres des PACAs Genève – Bernex – Saint-Julien et Bellegarde.

Le **PA1** a cofinancé à l'échelle du PACA des mesures liées au développement de l'infrastructure du Léman Express, notamment la réalisation des **interfaces autour des gares de Lancy-Pt-Rouge et de Lancy-Bachet**. Des mesures ont aussi permis de renforcer **l'intermodalité autour des gares de Saint-Julien et Valserhône**. Il a également permis de financer la construction de la ligne de **tramway entre Genève et la croisée de Confignon 6621.013/34-5** ainsi que **la réorganisation des lignes de trolleybus autour d'Onex 6621.015/34-3**.

Le **PA2** a permis de poursuivre le développement du réseau de tramway dans le PACA en actant le cofinancement d'une **nouvelle ligne entre Lancy et Saint-Julien 6621.2.040/34-14 via les Cherpines** ainsi que le **prolongement du tram entre la Croisée de Confignon et Bernex-Vailly et la requalification de la route de Chancy 6621.2.035/34-12**. Il a également permis de financer les travaux de **modernisation de la ligne ferroviaire Genève – Bellegarde** (signalisation et électrification) ainsi que **l'allongement des quais sur le tronçon Genève – La Plaine**.

Le **PA3** a eu assez peu d'impacts sur le périmètre du PACA Rhône, il a toutefois inscrit le principe de requalification de la moyenne ceinture entre Lancy et la rive droite.

Le **PA4** a consolidé la mise en œuvre de mesures dédiées à l'aménagement d'itinéraires de mobilité douce dans différents secteurs du PACA, aussi bien dans des centralités urbaines (voie verte Genève – Bernex **6621.4.019/34-17**, PAV, Onex, Plan-les-Ouates, Valserhône) que dans des secteurs périurbains voir ruraux (Chancy, La Plaine).

Le **PA5** met l'accent sur la poursuite du **développement d'itinéraires dédiés aux mobilités actives sur les grands axes de déplacement** et la **requalification des espaces publics dans les centres urbains** en faveur des piétons et des cyclistes tout en renforçant la présence de végétation.

Dans la perspective du **PA6**, il s'agira de **poursuivre le maillage des itinéraires de mobilité douce** en développant des axes forts radiaux entre Genève et sa périphérie ainsi que de périphérie à périphérie. Par ailleurs le PA6 permettra de **poursuivre les investissements nécessaires au développement des infrastructures de transport publics structurant** dans le canton de Genève et en particulier tangentiels avec de nouveaux itinéraires de tramways et de bus reliant les quartiers de 1^{ère} et deuxième couronne urbaine entre eux. Par ailleurs le PA6 devrait initier le développement de **nouvelles infrastructures dédiées à la logistique urbaine**, en particulier au sein du quartier PAV.

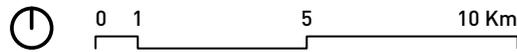


*L'inauguration du
prolongement de
la ligne de tramway
15 à la ZIPLO*

2.3 Besoins d'actions

POINTS FAIBLES DU PACA RHÔNE

FIGURE 10
Points faibles du
PACA Rhône



I. PRIMAUTÉ DU SOCLE DU VIVANT

- discontinuité et dysfonctionnement paysagers / biologiques
> coupure de corridor, besoin de renaturation, besoin d'intégration paysagère, etc.
- frottement
> pression foncière et des infras sur milieux naturels, surfréquentation
- infrastructure écologique non protégée

II. AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉÉQUILBRÉE

- manque de qualité d'espace public
> traversée de zone urbaine, etc.
 - déficit d'offre TP
> manque de liaison ou niveau de service trop faible ou offre mal coordonnée
 - lacune d'aménagement MD (piéton-vélo):
> infra / réseau (itinéraire)
 - conflit d'usage TIM-TP-MD
> allocation de l'espace plus en rapport avec son usage, entraîne des requalifications d'axe, etc.
 - besoin de rabattement
> manque P+R, manque passage sous-voie, manque stationnement vélo, etc.
 - zone d'accumulation des accidents
-
- charpente naturelle
 - réseau hydrique
 - territoire urbanisé
 - réseau transport en commun structurant
 - réseau viaire structurant
 - frontière franco-suisse

LOCALISATION DES POINTS FAIBLES :

I PRIMAUTE DU SOCLE DU VIVANT

Discontinuités environnementales et paysagères

- Arande/Aire en traversée de Saint-Julien
- Aire et Drize en traversée du PAV
- Liaison pied du Jura - Mandement
- Liaison Vuache - Pied du Jura
- Liaison Valserine - Retord
- Liaison Compesières - Loex

Infrastructure écologique non protégée

- Selon la carte de l'infrastructure écologique du Grand Genève + cours d'eau

Frottements

- Extensions urbaines dans le secteur Cervonnex-Neydens
- Extension urbaine des Cherpines
- Projet d'extension de Bernex
- Extension des zones d'activités au nord de Valserhône

II UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE REEQUILBRÉE

Déficits d'offre en transports publics

- Liaison Pied du Salève - Carouge
- Liaison Saint-Julien - Vubens
- Liaison Saint-Julien - Beaumont
- Desserte Archparc
- Liaison Valserhône-Pays de Gex
- Liaison ferroviaires Bellegarde-St Julien-Annemasse
- Liaison ferroviaire Bellegarde-Genève

Lacunes d'aménagement modes doux

- Route de Saint-Julien entre Bachet et Perly
- Route de Chancy entre Jonction et Chancy
- Cité nouvelle Onex-Lancy
- Carouge - Croix de Rozon (Rte d'Annecy)
- Liaison Cherpines-Bernex
- RD1201 entre St Julien et Neydens
- Chemin du Clos - ave des Communes réunies

Conflits d'usages

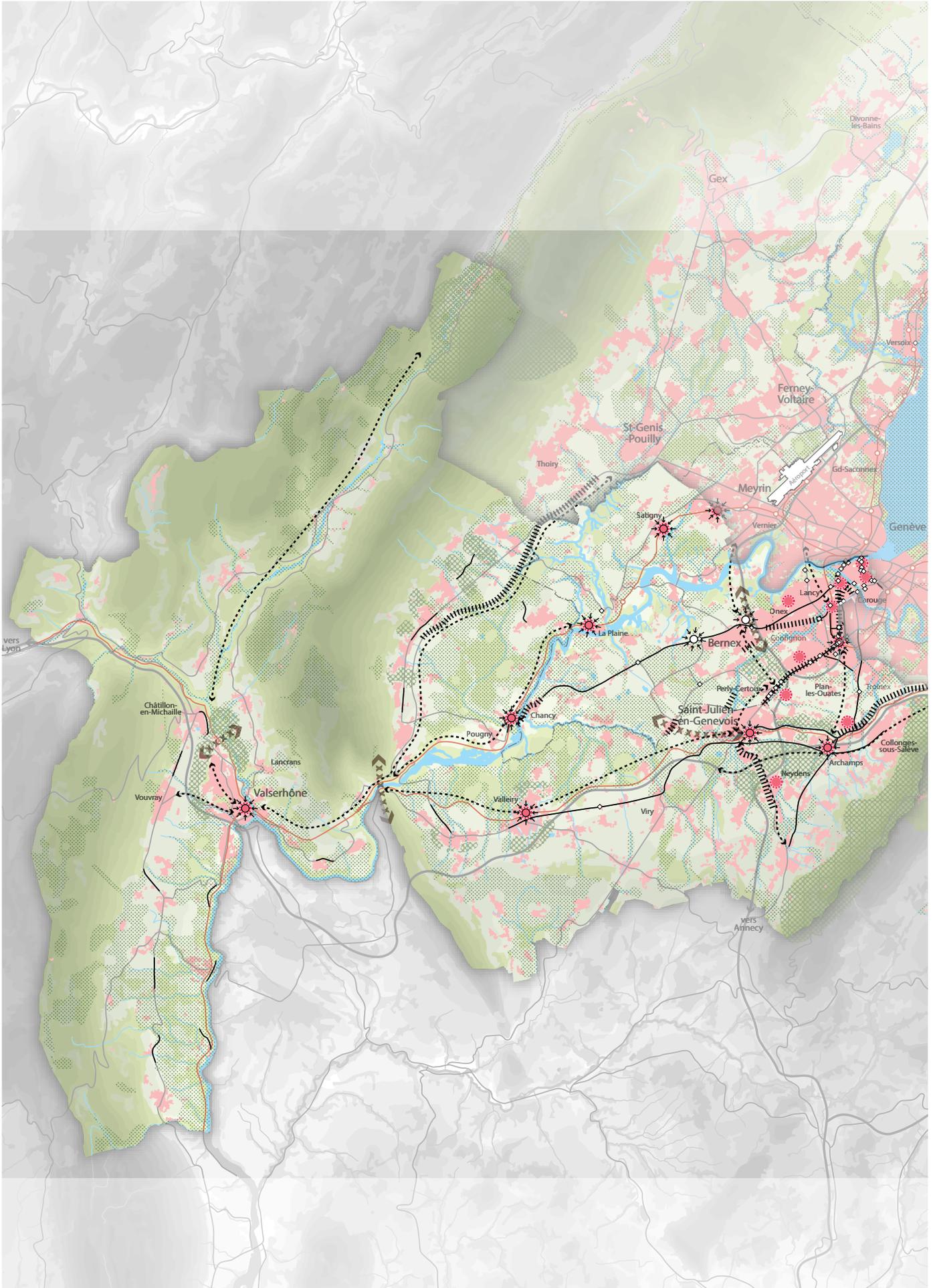
- Rte de Saint-Julien
- RD1201 entre St Julien et Neydens
- Traversée de Confignon sur la route de Soral
- Rte des Hospitaliers

Besoins de rabattement

- Gare de Valleiry
- Gare de Saint-Julien

Manque de qualité des espaces publics

- Cité nouvelle Onex-Lancy
- Croisée de Bernex
- PAV : rte de Saint-Julien, ave de La Praille, rte des Jeunes
- RD1201 entre Saint-Julien et Neydens
- Centre-ville de Saint-Julien
- Archparc
- RD1206 en entrée de Valserhône
- Rte du Grand Lancy
- Ave Eugène-Lance



BESOINS D'ACTION ET PRIORITÉS PA5

LA PRIMAUTE DU SOCLE DU VIVANT

BA 1.01 – Préserver l'infrastructure écologique tout en assurant des usages partagés

BA 1.03 – Reconnecter et enrichir les milieux, y compris à l'intérieur du tissu bâti

Le PACA bénéficie d'une identité affirmée, de paysages variés, de la présence d'un riche patrimoine historique, d'espaces ouverts globalement bien préservés et un potentiel de valorisation des loisirs de proximité.

Toutefois, la pression urbaine et le développement infrastructurel menacent ces qualités, en particulier par le risque de rupture des continuités biologiques.

Points faibles	Discontinuités paysagères/biologiques Infrastructure écologique non protégée Frottements espaces urbains – espaces ouverts
Actions à court terme	Initier et poursuivre les actions de renaturation des cours d'eau au sein de l'espace réservé aux eaux
Actions à moyen terme	Réévaluer si les périmètres et la protection apportées par les pénétrantes de verdure est suffisant pour répondre aux enjeux en matière de biodiversité et de paysage.
Tâche permanente	Protéger l'infrastructure écologique dans les documents de planification. Consolider les corridors biologiques
Stratégies PA5	EP01 – Préserver le socle du vivant en s'appuyant sur les documents réglementaires EP03 – Restaurer les corridors biologiques en réalisant de nouveaux projets EP05 – Limiter l'urbanisation en aménageant les franges urbaines EP06 – Améliorer la qualité de vie en revitalisant l'espace urbain U01 – Fixer les limites à l'urbanisation
Mesures PA5	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) EP4-21b Renaturation de la Drize dans le secteur Praille-Acacias-Vernets – 2 ^e étape (Grosselin, Grand parc) EP4-22 Aménagement du Grand Parc PAV EP4-23 Grande Prairie et Parc des Charottons aux Cherpines EP4-24 Adaptation du Parc des Évaux au changement climatique EP4-26 Aménagement d'une transition paysagère en bordure de l'autoroute aux Cherpines EP4-27 Renaturation de l'Aire et de ses abords EP4-28 Remise à ciel ouvert de l'Aire dans le secteur Praille-Acacias-Vernets – Route des Jeunes

BA 1.04 – Atténuer les effets du dérèglement climatique et les nuisances dans les espaces bâtis

L'important développement urbain que connaît le PACA Rhône se traduit par une certaine forme de minéralisation des espaces publics et des voiries de manière générale, augmentant les îlots de chaleur. L'enjeu est de développer la nature en ville et les espaces verts dans les quartiers déjà bâtis et de planifier leur existence dans les futurs quartiers, qu'ils soient en extension sur la zone agricole ou en densification des tissus existants.

Il s'agit également de limiter le trafic de transit dans les localités villageoises en privilégiant l'usage de l'autoroute et en mettant en place des alternatives à la voiture individuelle motorisée.

Points faibles	Ilots de chaleur en milieu urbain Manque de qualité des espaces publics Pollution atmosphérique
Actions à court terme	Mettre en œuvre la «Feuille de route transfrontalière renforcée 2025-2029» pour la réduction du trafic pendulaire aux petites douanes sud-ouest.
Actions à court-moyen terme	Pacifier et requalifier les espaces publics dans les centres urbains (PAV, Lancy, Onex, Bernex, Saint-Julien, Plan-Les-Ouates, Valserhône) mais également dans les zones d'activité monofonctionnelles (Archparc, ZIPLO, ZIMEYSAVER, Bois-de-Bay, Bellegarde-Châtillon, Arlod, Vouvray).
Tâche permanente	Inscrire dans les documents de planifications territoriales règlementaires la nécessité de prise en compte du renforcement de la nature en ville
Stratégies PA5	EP06 – Améliorer la qualité de vie en revitalisant l'espace urbain U05 – Assurer le dynamisme des polarités locales en équipant la ville des courtes distances 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 M09 – Favoriser la mobilité piétonne et la qualité de séjour dans les espaces publics
Mesures PA5	UD3-01 Bellegarde – centre-ville et gare UD3-02 Bellegarde – Châtillon ZAE UD3-04 Centre local de Valleiry UD4-01 Praille-Acacias-Vernets (PAV) UD4-04 Cherpines UD4-06 Perly-Certoux – Bardonnex – Saint-Julien-en-Genevois UD4-07 Saint-Julien-en-Genevois – gare UD4-09 Ecoparc du Genevois (St-Julien/Neydens) UD4-10 Archparc (Archamps/St-Julien) UD4-13 Bernex UD4-15 Bachet EP4-21 a/b Renaturation de la Drize dans le secteur Praille-Acacias-Vernets – 1 ^e et 2 ^e étapes EP4-22 Aménagement du Grand Parc PAV EP4-23 Grande Prairie et Parc des Charottons aux Cherpines EP4-24 Adaptation du Parc des Evaux au changement climatique EP4-26 Aménagement d'une transition paysagère en bordure de l'autoroute aux Cherpines EP4-27 Renaturation de l'Aire et de ses abords EP4-28 Remise à ciel ouvert de l'Aire dans le secteur Praille-Acacias-Vernets – Route des Jeunes

UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉÉQUILBRÉE

BA 2.01 – Rééquilibrer les polarités urbaines en termes d'emplois, de logements et d'équipements

BA 2.03 – Garantir les capacités d'accueil pour faire face à la croissance démographique projetée

La forte croissance démographique fait peser une forte pression foncière sur les zones urbanisées du PACA. L'accueil de cette croissance s'est jusque-là essentiellement concrétisée par le développement de nouvelles extensions urbaines sur l'espace agricole. Les cadres réglementaires nationaux (LAT, ZAN) ne permettant plus cette politique d'extension, la croissance démographique attendue à l'horizon 2050 devra être absorbée au sein des espaces urbains déjà existants, à proximité des principales infrastructures de transports publics.

Par ailleurs la tendance à la résistance d'une partie de la population aux politiques de densification nécessite une approche pédagogique ainsi que l'amélioration de la qualité de vie au sein des futures opérations.

Une meilleure mixité fonctionnelle est à rechercher aux différentes échelles territoriales, dans une logique de complémentarité.

Points faibles	<i>Besoins de densification/intensification</i>
Actions à court terme	Concrétiser le principe de mise en réseau des villages et hameaux dans les zones périurbaines à travers la mutualisation d'équipements, services et commerces, la mise en place de solutions de mobilité adaptés.
Actions à moyen terme	Poursuivre la densification des centres urbains structurants et bien desservis par les TP, en priorité autour des gares et haltes de TP structurants : au PAV, à Saint-Julien, à Valserhône, à Valleiry, à Satigny, mais également le long du tram 14 sur la route de Chancy et sur la route de Saint-Julien. Mieux coordonner le développement urbain et les dessertes TP dans les centres périurbains du Genevois français (pied du Salève, pied du Vuache, pied du Jura).
Tâche permanente	Réviser les documents de planification réglementaires à différents niveaux : SCOT du Genevois français – élaboration en cours, PDCn genevois – révision en cours, mais aussi PDCoM et PLUI et ses OAP sectorielles complété par des OAP thématiques transversales. Soutenir le développement des équipements et services dans les petites villes, satellite et villages en réseau Assurer l'implication des habitants et de la société civile dans la conception des projets territoriaux, pour favoriser l'acceptabilité de la densification et de la régénération du tissu urbain

BA 2.01 – Rééquilibrer les polarités urbaines en termes d'emplois, de logements et d'équipements
BA 2.03 – Garantir les capacités d'accueil pour faire face à la croissance démographique projetée

<p>Stratégies PA5</p>	<p>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 U08 – Rendre la ville désirable en adaptant les densités et formes urbaines au contexte M01 – Préparer les développements ferroviaires et accélérer leur mise en œuvre 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 transfrontaliers M05 – Faciliter l'intermodalité avec les interfaces multimodales 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 M11 – Développer et coordonner les services de mobilité à l'échelle transfrontalière</p>
<p>Mesures PA5</p>	<p>UD3-01 Bellegarde – centre-ville et gare UD3-02 Bellegarde – Châtillon ZAE UD3-04 Centre local de Valleiry UD4-01 Praille-Acacias-Vernets (PAV) UD4-04 Cherpines UD4-06 Perly-Certoux – Bardonnex – Saint-Julien-en-Genevois UD4-07 Saint-Julien-en-Genevois – gare UD4-09 Ecoparc du Genevois (St-Julien/Neydens) UD4-10 Archparc (Archamps/St-Julien) UD4-13 Bernex</p>

BA 2.04 – Constituer un réseau cyclable d'agglomération continu et performant

Le réseau modes doux à l'échelle du PACA Rhône est caractérisé par un déficit d'aménagements dédié aux cyclistes. Globalement, si de nombreuses pistes cyclables existent dans le cœur d'agglomération, elles sont souvent discontinues et pas assez sécurisées.

Dans les zones périurbaines et rurales, les aménagements sont en général absents, en particulier dans la partie française du PACA.

Le besoin d'action porte sur plusieurs axes :

- Développer des axes forts cyclables continus, rapides et sécurisés reliant le cœur d'agglomération aux centralités périurbaines mais également les centralités périurbaines entre elles
- Développer des itinéraires alternatifs «de loisirs»
- Développer le maillage cyclable à l'intérieur des localités

Points faibles	Lacunes d'aménagements MD Conflits d'usages TIM TP MD
Actions à court terme	Renforcer la sécurité des itinéraires cyclables et le confort d'usage (température ressentie) Poursuivre la réalisation des tronçons de l'itinéraire «ViaRhôna sud-Léman» par Valleiry-Viry-Saint-Julien-Croix de Rozon-Veyrier Mettre en œuvre la réalisation de liaisons cyclables entre les centralités de la ville élargie de Saint-Julien (St-Julien, Cervonnex, Neydens, Archparc).
Actions à moyen terme	Mettre en œuvre la réalisation d'axes forts cyclables entre Genève et les centralités périurbaines (Saint-Julien, Chancy-Pougny, Collonges/Archparc).
Tâche permanente	Mettre en œuvre par phases les itinéraires du schéma cyclable adopté en 2024 par la Communauté de communes du Genevois. Mettre en œuvre le schéma cyclable de Valserhône Poursuivre l'élaboration du schéma directeur cyclable pour le Pays de Gex Promouvoir la mobilité douce et favoriser les changements de comportements auprès des utilisateurs
Stratégies PA5	U09 – Créer des espaces de respiration en ville en améliorant la qualité et le maillage des espaces publics U04 – Structurer le territoire multipolaire en créant les réseaux des villages et hameaux M02 – Requalifier le réseau routier régional en cohérence avec les planifications suprarégionales M04 – Renforcer le réseau cyclable d'agglomération et développer des axes forts transfrontaliers 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 M10 – Améliorer la sécurité du trafic et porter une attention particulière aux usagers les plus vulnérables

BA 2.04 – Constituer un réseau cyclable d'agglomération continu et performant

Mesures PA5

- 14-20 Aménagements MD pour l'itinéraire de la Via Rhôna sud Léman à Soral, Bardonnex, Troinex et Veyrier
- 14-27 Poursuite de la requalification de la RD1201 et aménagement d'une voie verte continue depuis Neydens en rabattement sur le tramway Saint-Julien – Genève
- 14-28 Création d'une voie verte entre l'interface multimodale de Saint-Julien-en-Genevois et le technopôle Archparc (par Lathoy)
- 14-30 Sécurisation MD et valorisation du trafic entre Archparc (hub multimodal) et Landecy
- 14-31 Création d'une voie cyclable entre Viry et Saint-Julien-en-Genevois

Mesures PA5

- 30-28 Première étape de requalification de l'avenue de la Praille et de création des espaces publics du quartier de l'Etoile (PAV)
- 30-47 Construction d'une passerelle MD sur l'Arve au chemin de la Gravière et liaison avec l'avenue Sainte-Clotilde
- 30-48 Requalification de l'avenue Eugène Lance en faveur de la mobilité douce pour compléter la promenade des Crêtes
- 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
- 30-62 Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV) : première étape
- 30-73 Construction d'un dispositif d'aide au franchissement de niveau entre le stade et l'av. Eugène-Lance : passerelle de la Praille
- 30-76 Réaménagement multimodal de la route des Jeunes entre Jolivet et Bachet
- 30-83 Aménagement MD Chemin des Semailles entre le chemin des Palettes et l'avenue des Communes-Réunies
- 30-91 Requalification multimodale de l'av.Vibert entre la route des Jeunes et la rue J.-Grosselin
- 34-22 Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le Bois de la Bâtie – tronçon Bernex Est et Nord
- 34-24 Requalification multimodale de la route du Grand Lancy entre la route du Pont-Butin et la route de Chancy
- 34-28 Aménagements pour les modes doux dans la Cité d'Onex : deuxième étape
- 34-34 Aménagement d'un axe fort vélo entre Jonction et Chancy, en complément de la voie verte Genève – Bernex
- 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
- 35-28 Réaménagement de la route de Base (à l'endroit des Cherpines) et du carrefour avec le chemin des Mattines
- 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
- 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

BA 2.04 – Constituer un réseau cyclable d'agglomération continu et performant

Mesures PA5

- 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)
- 35-39 Aménagements MD de la route des Hospitaliers dans le cadre du concept multimodal Genève-Sud
- 35-45 Aménagement d'un axe fort vélo entre Bachet et Perly
- 35-46 Aménagement d'un axe fort vélo entre Jonction et Croix-de-Rozon
- 39-9 Construction d'une passerelle MD sur la Valserine en rabattement vers le PEM de Valserhône
- 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 le PEM de Valserhône
- 35-41 Création d'un passage MD en gare de Saint-Julien-en-Genevois pour sécuriser la traversée de la voie ferrée
- 40-22 Aménagements en faveur des modes doux sur la route d'Annecy

BA 2.06 – Améliorer l’attractivité des interfaces multimodales

BA 2.07 – Renforcer l’offre de transports publics et développer le maillage ainsi que l’efficacité du réseau

Il y a un réel besoin de renforcement du réseau ferroviaire à l’échelle du PACA Rhône et de son niveau de desserte. La nouvelle diamétrale ferroviaire nord-sud permettra de desservir des zones denses non encore couvertes par le ferroviaire mais également d’offrir une desserte régionale pour le Genevois et l’arrière-pays de Saint-Julien.

L’amélioration des dessertes des lignes ferroviaires reliant Bellegarde à Annemasse et à Genève (amplitude, fréquences) est de nature à favoriser fortement le report modal, tout comme le prolongement des dessertes Léman Express en direction de Culoz et de Nurieux.

Le réseau de TP à l’échelle du PACA Rhône doit être développé de manière à favoriser le report modal pour les liaisons pendulaires radiales mais également pour offrir une desserte locale fine à destination des centralités urbaines et périurbaines non desservies par le ferroviaire.

Des lignes de bus utilisant l’infrastructure autoroutière doivent être développées pour les liaisons interurbaines de longues distances ne bénéficiant pas ou pas assez de dessertes ferroviaires.

Le développement de liaisons tangentielles doit également être mis en œuvre à différentes échelles, aussi bien dans le cœur d’agglomération, autour de la couronne urbaine mais également entre les centralités périurbaines.

Des interfaces multimodales accessibles et bien équipées doivent être développées autour du réseau ferroviaire existant et futur

Points faibles	Déficits de l’offre TP Besoin de rabattement
Actions à court terme	Développer l’offre TP interurbaine Genève – Annecy via l’autoroute 41 et via la RD1201 Mettre en œuvre la «Feuille de route transfrontalière renforcée 2025-2029» pour la réduction du trafic pendulaire aux petites douanes sud-ouest. Mettre en œuvre les mesures visant à favoriser le report modal dans le secteur «Genève-sud» : notamment amélioration de la desserte TP entre Archparc et Carouge et création d’une interface multimodale à Archparc. Poursuivre l’amélioration des dessertes TP : plan d’actions des transports collectifs (PATC) 2024-2028
Actions à moyen terme	Développer l’offre TP routière entre Valserhône et le Pays de Gex et entre Saint-Julien et Annemasse. Poursuivre les réflexions pour l’extension et le développement du réseau ferroviaire transfrontalier : nouvelle diamétrale nord-sud, amélioration de la fréquence entre Bellegarde et Genève et entre Bellegarde et Annemasse, ouverture de nouvelles gares sur la ligne Bellegarde – Annemasse.
Tâche permanente	Œuvrer pour le financement du développement du réseau ferroviaire capacitaire

BA 2.06 – Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales

BA 2.07 – Renforcer l'offre de transports publics et développer le maillage ainsi que l'efficacité du réseau

Stratégies PA5

- 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
- U09 – Créer des espaces de respiration en ville en améliorant la qualité et le maillage des espaces publics
- M01 – Préparer les futurs développement 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 tangentielle pour soutenir la multipolarité
- M05 – Faciliter l'intermodalité avec les interfaces multimodales
- M09 – Favoriser la mobilité piétonne et la qualité de séjour dans les espaces publics
- M11 – Développer et coordonner les services de mobilité à l'échelle transfrontalière

Mesures PA5

- 13-24 Aménagement pour car express entre Valserhône et Ferney-Voltaire, avec connexion à St-Genis-Porte de France (nouvelle ligne tangentielle)
- 14-26 Première étape pour la priorisation des transports publics sur la RD1201, en rabattement sur le tramway Saint-Julien – Genève
- 14-32 Aménagements pour car express sur A41 entre Annecy et Genève (renforcement ligne transfrontalière 272)
- 14-33 Aménagements pour car express sur A40 entre Annemasse et St-Julien-en-Genevois (renforcement ligne tangentielle Y11)
- 34-13 Aménagement d'un axe TP en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines-Bernex
- 30-65 Création d'une nouvelle ligne de tramway dite «la petite ceinture» (ceinturant le coeur de la ville de Genève)
- 30-80 Insertion urbaine d'interfaces multimodales en lien avec le développement de la nouvelle liaison souterraine Jura – Salève
- 30-82 Nouvelle liaison souterraine Jura – Salève
- 34-14 Mise en site propre et développement de l'axe TC tronçon Cressy – Bernex avec requalification de l'espace-rue
- 34-15 Réalisation de l'interface multimodale de la Croisée de Bernex
- 34-23 Création d'une nouvelle ligne de tramway dite «la tangentielle» entre l'aéroport et Lancy (maillage réseau tramway radial)
- 34-31 Extension tramway dit «axe ouest» entre la gare de Lancy Pont-Rouge et Onex

2.4 Opérations stratégiques et mesures

MESURES SUPRARÉGIONALES

Augmentation de capacité du nœud de Genève Cornavin (extension souterraine de la gare)

Pour répondre aux objectifs du programme Léman 2030, il faut réaliser deux voies supplémentaires à la gare de Genève Cornavin. Cette extension sera réalisée en souterrain, le début du chantier est envisagé en 2029. L'augmentation de capacité du nœud de Cornavin déclenche des mesures phares de réaménagements des espaces publics pour accompagner par étapes l'évolution majeure de cette interface multimodale principale du Grand Genève.

Mise au quart d'heure du RER Léman Express sur la ligne Genève - La Plaine (PRODES 2035)

La mise au quart d'heure du Léman Express sur la ligne Genève - La Plaine - Bellegarde permettra de renforcer la desserte de Meyrin, Vernier, Satigny, de la ZIMEYSAVER et des villages de Russin et La Plaine. Ces améliorations du service renforceront encore l'armature ferroviaire du PACA, aussi bien en direction de Genève que vers l'agglomération et le reste de la Suisse. Par ailleurs, la ligne 6 du Léman express sera prolongée en direction de Nurieux/Culoz

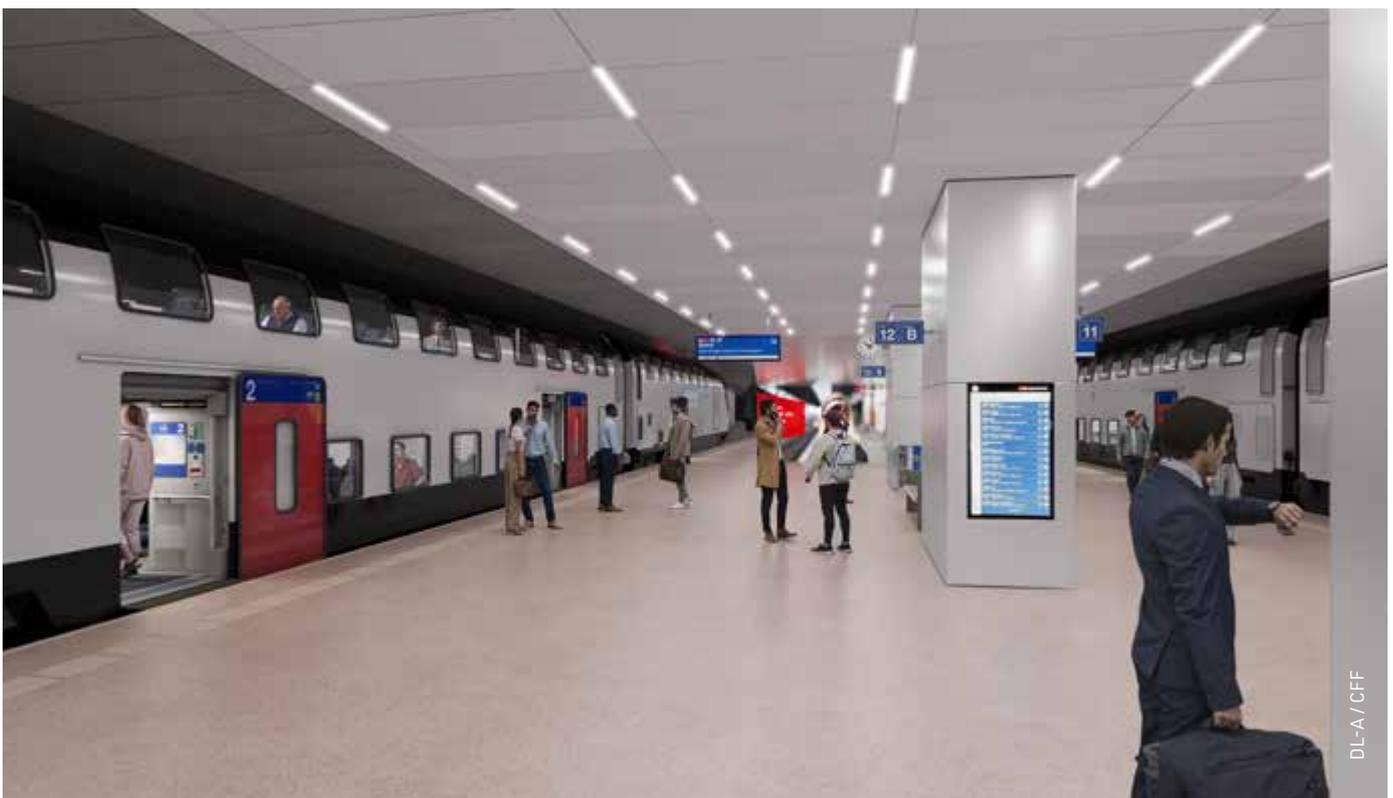
Mise à 2x3 voies de l'autoroute A1 de Bernex à Perly (PRODES Routes Nationales 2030)

Tout le contournement autoroutier de l'agglomération genevoise a été identifié par l'OFROU comme un secteur problématique en termes de capacité puisqu'il est d'ores et déjà par endroit saturé durant les heures de pointe. À l'horizon 2030, il atteindra un degré de saturation III. À long terme, un élargissement à 2x3 voies permettra de résoudre le problème de capacité sur ce couloir et d'y renforcer la sécurité.

Le projet connexe de complément à la demi-jonction actuelle de Lancy-Sud doit permettre l'utilisation de l'autoroute entre le secteur de Genève-Sud et le secteur de la Praille, afin notamment de soulager le réseau routier local.

Des mesures en faveur des transports publics et de la mobilité douce, ainsi que les mesures de requalifications routières sur le réseau cantonal et communal accompagneront l'élargissement de l'autoroute.

Future gare souterraine de Genève-Cornavin



OPÉRATIONS STRATÉGIQUES

OS1 - PRAILLE-ACACIAS-VERNETS

Les terrains industriels situés dans le périmètre Praille Acacias Vernets, sur les territoires des villes de Genève, Carouge et Lancy, forment aujourd'hui **le territoire phare de la transformation urbaine de l'agglomération genevoise. Idéalement situé, bien connecté, le PAV va devenir un nouveau cœur de Genève.** À terme le PAV accueillera 11'900 nouveaux logements ainsi que 5'700 nouveaux emplois.

Ce nouvel ensemble urbain a pour objectif d'offrir à ces futurs habitants et usagers un environnement de haute qualité répondant aux enjeux actuels et futurs en terme d'évolution des modes de vie mais également d'adaptation au changement climatique. Les mesures d'aménagement dans le périmètre du PAV doivent donc permettre de créer des espaces publics conviviaux et sécurisés, facilement accessibles à pied et à vélo et bénéficiant d'une importante végétalisation. **L'horizon A5 du Projet d'agglomération intègre un nombre important de mesures allant dans ce sens.**

L'opération stratégique intègre les mesures de renaturation de la Drize (**EP4-21a/b**) comme axe majeur structurant des espaces publics du nouveau quartier.

D'autres espaces publics seront requalifiés à l'horizon A5 afin d'accompagner la mutation urbaine du quartier PAV et de mieux connecter les nouveaux quartiers en cours de développement aux gares Léman Express existantes de Lancy-Pont-Rouge et de Lancy-Bachet. Il s'agit en particulier de l'axe Etoile - Avenue de la Praille (**30-28**) et de la route de Saint-Julien (**35-33**).

Par ailleurs, la présence au cœur du PAV d'un faisceau ferroviaire de marchandises, qui le connecte aux réseaux CFF et SNCF offre **l'opportunité de faire de ce nouveau quartier un hub de logistique urbaine pour l'ensemble du centre-ville de Genève et sa couronne urbaine.** Les mesures concernant la logistique sont inscrites dans les horizons C5 du Projet d'agglomération.

L'interface multimodale
de Lancy-Bachet



TYPES DE MESURES

- Aménagement modes doux
- Interface multimodale
- Sécurité / Valorisation de l'espace routier
- Transport public sur rail
- Transport public sur route
- Électrification
- Gestion du trafic
- Pôle de mobilité
- Pôle logistique
- Environnement / Paysage

HORIZON DE RÉALISATION

- | Mobilité/EP | Opération d'aménagement |
|-------------|-------------------------|
| | A5 |
| | B5 |
| | C5 |
| | Projet (PA 1 à 4) |
| | Réalisé (PA 1 à 4) |

FIGURE 11
Opération stratégique 1
Praille-Acacias-
Vernets

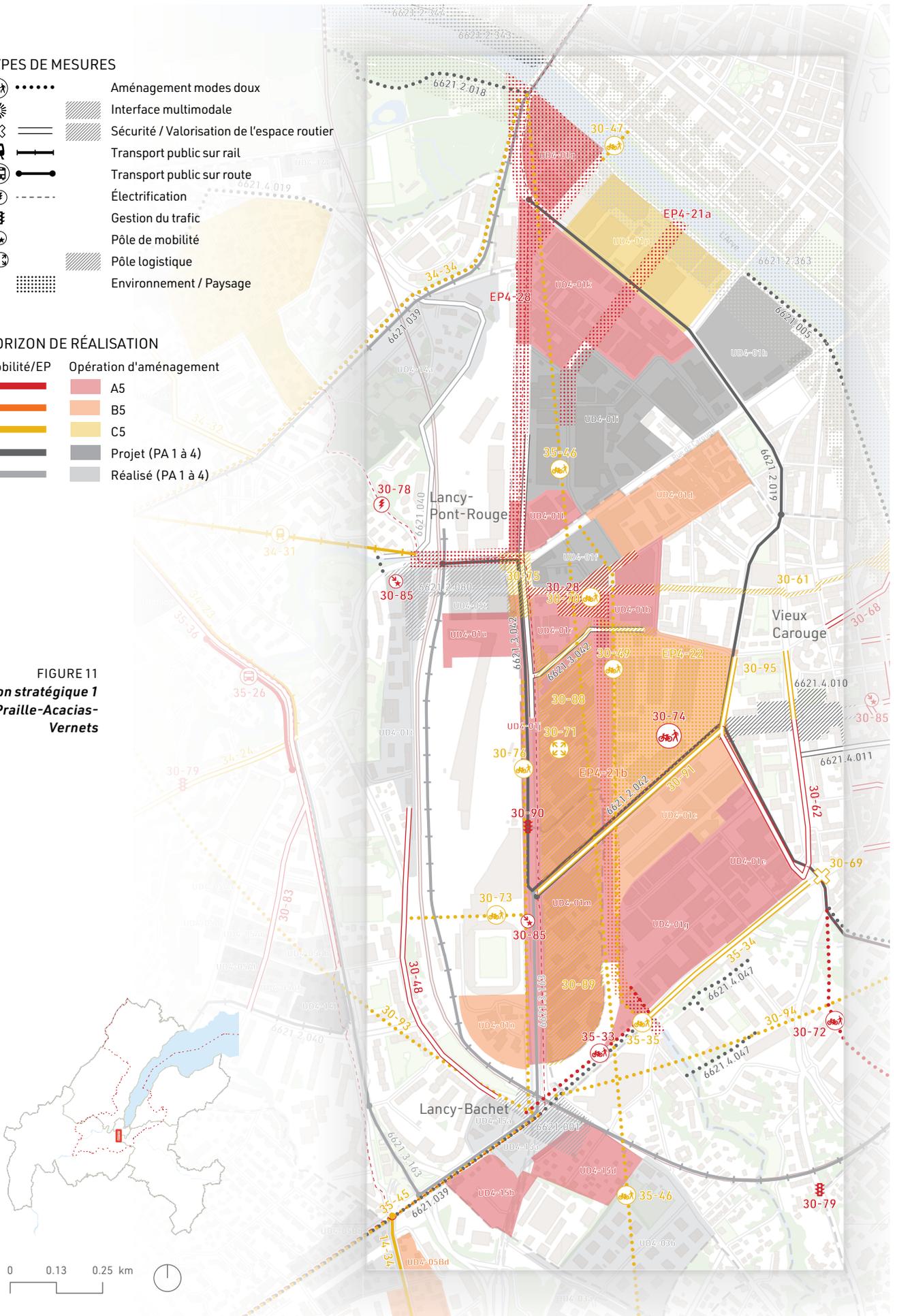


TABLEAU 11
**Mesures de l'OS1
du PACA Rhône Les
mesures structurantes
sont indiquées par
un fond de couleur.**

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Priorité	Territoire	Entité pilote étape en cours	Début des travaux
30-28	Première étape de requalification de l'avenue de la Praille et de création des espaces publics du quartier de l'Etoile	Sécurité	A5	GE	Carouge	2028
30-62	Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades : première étape	Sécurité	A5	GE	Carouge	2030
35-33	Amélioration de l'itinéraire MD le long de la route de St-Julien entre la gare de Lancy-Bachet et le chemin de Grange-Collomb	MD	A5	GE	Canton de Genève (DPAV)	2028
30-74	Installation de stationnement vélo pour grands générateurs dans le secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV)	MD	Paquet MDA5	GE	Carouge	2028
30-48	Requalification de l'avenue Eugène Lance en faveur de la mobilité douce pour compléter la promenade des Crêtes	Sécurité	Paquet sécurité Ae5	GE	Lancy	2028
EP4-28	Remise à ciel ouvert de l'Aire dans le secteur Praille-Acacias-Vernets - Route des Jeunes	Enviro.-paysage	Ae5	GE	Canton de Genève (OCEau)	2028
EP 4-21a	Renaturation de la Drize dans le secteur Praille-Acacias-Vernets - 1 ^{er} étape (Parc des sports, Acacias 1 et 2, Route de Saint-Julien)	Enviro.-paysage	Ae5	GE	Canton de Genève (OCEau)	2028
EP 4-21b	Renaturation de la Drize dans le secteur Praille-Acacias-Vernets - 2 ^{ème} étape (Grosselin, Grand parc)	Enviro.-paysage	Be5	GE	Canton de Genève (OCEau)	2033
UD4-01	Praillle-Acacias-Vernets	Ville-densification	As5-Bs5	GE	Canton de Genève (DPAV)	En cours
UD4-14	Bachet	Ville-densification	As5-Bs5	GE	Canton de Genève (OU)	En cours
EP4-22	Aménagement du Grand Parc PAV	Enviro.-paysage	C5	GE	Canton de Genève (OCAN)	-
30-47	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve au chemin de la Gravière et liaison avec l'avenue Sainte-Clotilde	MD	C5	GE	Ville de Genève	-

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Priorité	Territoire	Entité pilote étape en cours	Début des travaux
30-49	Aménagement de la croix MD nord-sud, y compris les rabattements transversaux : tronçon entre la Rte de St-Julien et l'av. Vibert avec ouvrage de franchissement de l'av. Vibert, en lien avec la renaturation de la Drize	MD	C5	GE	Canton de Genève (DPAV)	–
30-88	Construction d'un centre de distribution urbaine à Praille Ouest et de ses accès	Logistique	C5	GE	FTI	–
30-89	Construction d'un pôle déchet au PAV relié au rail pour traiter les flux sortants du centre de Genève	Logistique	C5	GE	FTI	–
30-91	Requalification multimodale de l'avenue Vibert entre la route des Jeunes et la rue J.-Grosselin	Sécurité	C5	GE	Carouge	–
30-95	Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV) : deuxième étape	Sécurité	C5	GE	Carouge	–
30-70	Vélostation et stationnement vélo en surface pour nouveau cœur d'agglomération	MD	C5	GE	Carouge	–
30-71	Installation de microhubs logistiques dans le secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV)	Logistique	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	–
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	C5	GE	Canton de Genève (DPAV)	–
30-76	Réaménagement multimodal de la route des Jeunes entre Jolivet et Bachet	MD	C5	GE	PA Canton de Genève (DPAV) V	–
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	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	–
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	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	–

OS2 - BERNEX - LANCY - ONEX

L'axe Bernex - Lancy - Onex, desservi par la ligne de tramway 14 (**6621.013/34-5; 6621.4.023/34-16**) est un secteur stratégique pour le développement de la partie centrale de l'agglomération transfrontalière. Le long de ce linéaire, composé d'une typologie de tissus urbains variés, sont prévus des opérations de densification mais également des actions destinées à requalifier des centres urbains existants et déjà densément peuplés.

Construit à partir des années 60, le grand ensemble urbain d'Onex-Lancy compte près de 18'000 habitants pour une surface d'environ 1km² ce qui en fait **un des quartiers les plus denses de la couronne urbaine genevoise**. L'objectif majeur pour ce quartier est **aujourd'hui la requalification de ses espaces publics afin de promouvoir des espaces plus ouverts, accessibles et sécurisés et d'en améliorer les qualités paysagères (mesures 34-26, 34-29, 34-30, 34-32)**.

Du point de vue de la mobilité, il s'agit de **renforcer le maillage des itinéraires de mobilité douce internes au quartier (mesure 34-28) mais également en offrant de meilleures connexions avec l'axe de la route de Chancy, desservi par le tram 14 et disposant de nombreux équipements**.

Par ailleurs, il s'agit d'anticiper la réalisation d'une nouvelle liaison de tramway permettant de connecter les nombreux habitants de ce secteur directement au quartier PAV et la gare de Lancy-Pont-Rouge (**mesure 34-31**).

Le grand projet Bernex s'étend sur près de 120 hectares. Il comporte plusieurs périmètres de projet à l'échéance 2030, notamment le secteur de Bernex-Est (1600 logements pour 1600 emplois) avec les quartiers de Saint-Mathieu et du Grouet, le parc agro-urbain des Molliers, des équipements publics à la Goutte de Saint-Mathieu et la zone industrielle des Rouettes. Le secteur de Vailly est également prévu à l'échéance 2030.

Au-delà de 2030, les extensions prévues sur la zone agricole au nord de Bernex sont pour le moment suspendues car elles nécessiteraient un déclassement de surfaces d'assolement (SDA).

Les objectifs d'aménagement pour ce secteur sont **d'assurer l'accessibilité multimodale des nouveaux quartiers de Bernex-est** que ce soit par **la réalisation d'une nouvelle interface multimodale (mesure 34-15) l'extension de la ligne de trolleybus depuis Onex (mesure 34-14), l'extension de la voie-verte venant de Genève (mesure 34-22)** ou par la création d'une nouvelle voirie permettant de desservir le nouveau site industriel des Rouettes où se localisera notamment la fabrique Carand'Ache (**mesure 34-33**).

TYPES DE MESURES

- Aménagement modes doux
- Interface multimodale
- Sécurité / Valorisation de l'espace routier
- Transport public sur rail
- Transport public sur route
- P+R
- Électrification
- Gestion du trafic
- Pôle de mobilité
- Environnement / Paysage

HORIZON DE RÉALISATION

- | | |
|----------------------------|----------------------------|
| Mobilité/EP | Opération d'aménagement A5 |
| Opération d'aménagement B5 | Opération d'aménagement B5 |
| Opération d'aménagement C5 | Opération d'aménagement C5 |
| Projet (PA 1 à 4) | Projet (PA 1 à 4) |
| Réalisé (PA 1 à 4) | Réalisé (PA 1 à 4) |

FIGURE 12
Opération stratégique 2
Bernex - Lancy - Onex

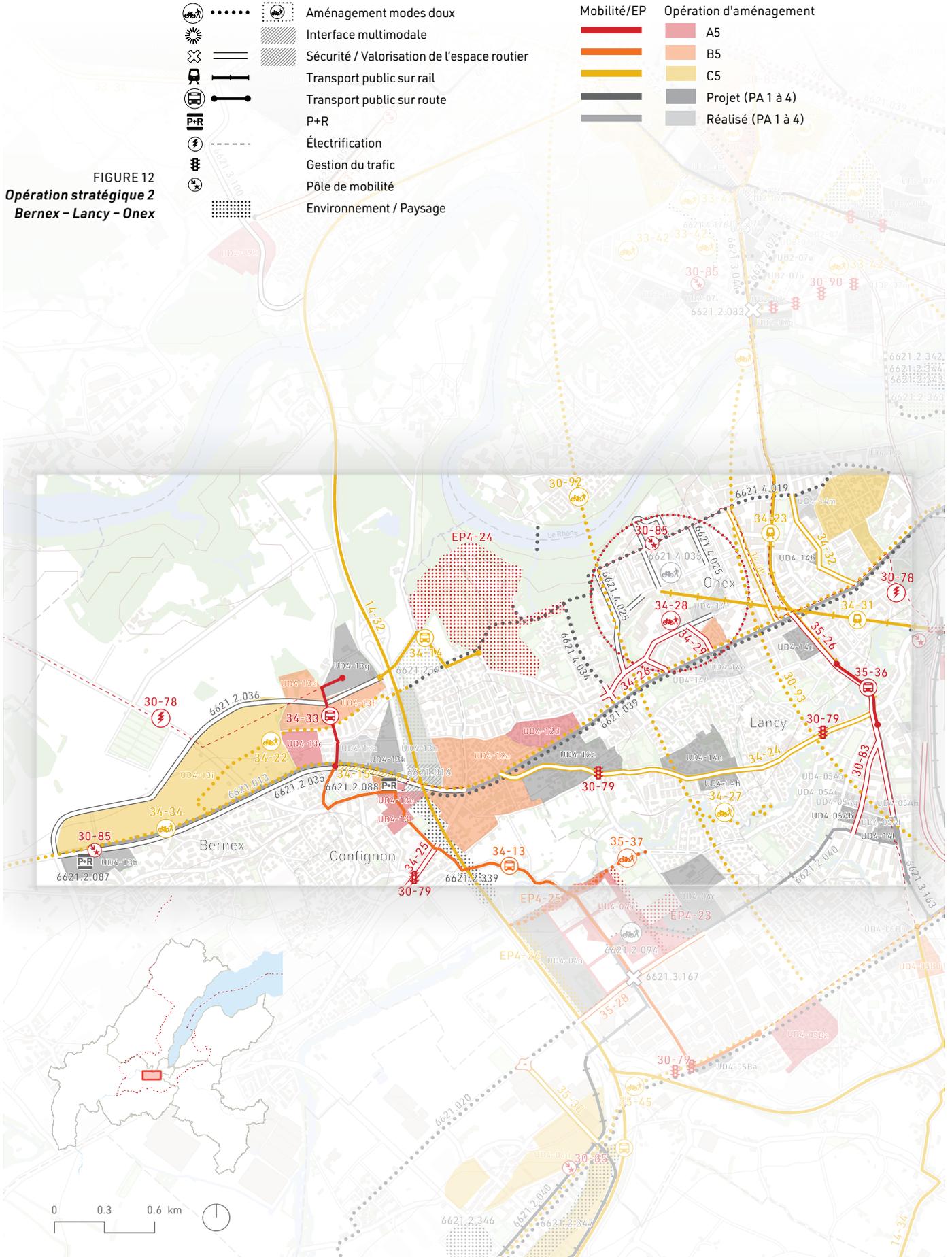


TABLEAU 12
*Mesures inscrites
dans l'OS2 du PACA
Rhône. Les mesures
structurantes sont
indiquées par un
fond de couleur.*

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Priorité	Territoire	Entité pilote étape en cours	Début des travaux
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	A5	GE	Onex	2028
34-28	Aménagements MD dans la Cité d'Onex : deuxième étape	MD	Paquet MD A5	GE	Onex	2029
34-29	Modérations de trafic dans la Cité d'Onex : 2 ^{ème} étape	Sécurité	Paquet Sécurité A5	GE	Onex	2029
34-33	Aménagements pour la desserte MD et TC de la nouvelle zone industrielle des Rouettes	TP_route	A5	GE	OU	2030
EP4-24	Adaptation du Parc des Evaux au changement climatique	Enviro.-paysage	Ae5	GE	Fondation des Evaux	2028
UD4-13	Bernex	Bourgs et petites villes - densification extension	As5-Bs5	GE	Canton de Genève (OCT)	En cours
34-14	Mise en site propre et développement de l'axe TC tronçon Cressy - Bernex avec requalification de l'espace-rue	TP_route	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	-
34-15	Réalisation de l'interface multimodale de la Croisée de Bernex	Interface	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	-
34-22	Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le Bois de la Bâtie - tronçon Bernex Est et Nord	MD	C5	GE	Canton de Genève (OU)	-
34-30	Requalification de l'avenue des Morgines entre la route de Chancy et l'av. des Grandes Communes	Sécurité	C5	GE	Lancy	-
34-31	Extension tramway dit «axe ouest» entre la gare de Lancy Pont-Rouge et Onex	Tram	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	-
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	Sécurité	C5	GE	Lancy	-

***Le nouveau quartier
de Saint-Mathieu
à Bernex-est***



OS3 - LES CHERPINES

Le grand projet des Cherpines prévoit la réalisation de près de 3700 logements et 2500 emplois sur une surface de 58 hectares à cheval sur le territoire des communes de Plan-les-Ouates et Confignon, en extension sur la zone agricole. Le futur quartier durable des Cherpines sera un quartier mixte où cohabiteront différentes typologies de logements (subventionnés, copropriété et loyers libres), avec des activités et de l'équipement. Le projet accueillera aussi trois écoles de plusieurs niveaux pour un total de 2500 élèves, ainsi qu'un centre d'équipements publics sportifs et culturels. **Un réseau de mobilité douce sera réalisé pour l'ensemble du quartier qui sera desservi par le futur tram Genève/Saint-Julien, dont le prolongement jusqu'à la ZIPLO a été mis en service fin 2023 (6621.2.040/35-14).**

Les mesures de cette opération stratégique sont relatives à la réalisation d'un nouveau quartier urbain en extension : traiter les limites urbaines et leur articulation avec les zones agricoles et naturelles (**mesure EP4-26**), **favoriser l'accessibilité multimodale au quartier depuis les secteurs de Bernex et de la route de Saint-Julien (mesures 34-13, 35-38)**, reconfigurer la route de Base en boulevard urbain en lien avec la ZIPLO (**mesure 35-28**), créer des parcs et itinéraires de loisirs pour les futurs habitants (**mesures EP4-23, EP4-25, 34-27, 35-37**) tout en soignant l'intégration paysagère (**EP4-26**).

TYPES DE MESURES

		Aménagement modes doux
	====		Sécurité / Valorisation de l'espace routier
	— — — —		Transport public sur rail
	—●—●—●—●		Transport public sur route
			Gestion du trafic
			Environnement / Paysage

HORIZON DE RÉALISATION

Mobilité/EP	Opération d'aménagement
	A5
	B5
	C5
	Projet (PA 1 à 4)
	Réalisé (PA 1 à 4)



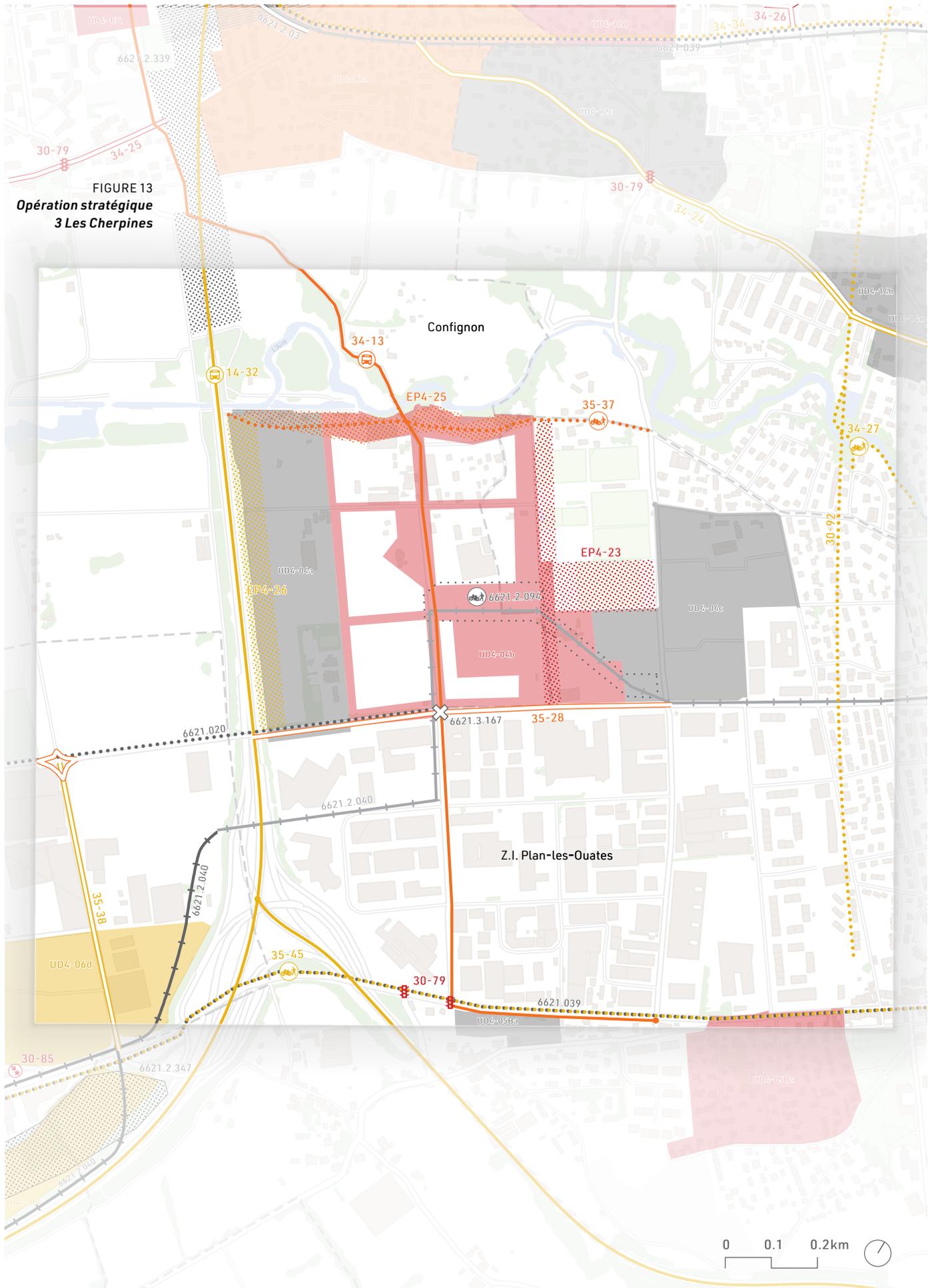


FIGURE 13
Opération stratégique
3 Les Cherpines

TABLEAU 13
*Mesures inscrites
dans l'OS3 du PACA
Rhône. Les mesures
structurantes sont
indiquées par un
fond de couleur.*

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Priorité	Territoire	Entité pilote étape en cours	Début des travaux
EP4-23	Grande Prairie et Parc des Charottons aux Cherpines	Enviro.- Paysage	Ae5	GE	Plan-les-Ouates	2029
UD4-04	Cherpines	Ville-densification	As5	GE	Canton de Genève (OU)	En cours
34-13	Aménagement d'un axe TP en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines-Bernex	TP_route	B5	GE	Confignon	2032
35-28	Réaménagement de la route de Base (à l'endroit des Cherpines) et du carrefour avec le chemin des Mattines	Sécurité	B5	GE	Plan-les-Ouates	2032
EP4-25	Aménagements paysagers des abords de l'Aire (Jardins de l'Aire) aux Cherpines	Enviro.- Paysage	Be5	GE	Confignon	2032
35-37	Aménagements MD le long de l'Aire	MD	Paquet MD B5	GE	Confignon	2032
EP4-25	Aménagements paysagers des abords de l'Aire (Jardins de l'Aire) aux Cherpines	Enviro.- Paysage	Be5	GE	Confignon	2032
34-27	Cheminements le long de l'Aire et passerelles de franchissement à Onex	MD	C5	GE	Onex	–
35-38	Accessibilité du quartier des Cherpines : réaménagement du ch. des Mattines	Sécurité	C5	GE	Canton de Genève (OU)	–
EP4-26	Aménagement d'une transition paysagère en bordure de l'autoroute aux Cherpines	Enviro.- Paysage	C5	GE	Confignon	–

*La zone d'activités
d'Archparc*



OS4 - SAINT-JULIEN - ARCHAMPS - NEYDENS

Le centre régional de Saint-Julien est composé **de 3 pôles complémentaires et fonctionnant en réseau** : le centre-ville de Saint-Julien qui regroupe un grand nombre de services et équipements (gare, futur terminus du tram 15, commerces, administration publique etc.), le secteur d'Archamps à vocation technologique et tertiaire ainsi que le secteur de Cervonnex-Neydens à vocation commerciale et de loisirs et bientôt complété par l'écoparc du Genevois à vocation d'accueil d'activités économiques durables. Les objectifs d'aménagement pour ce secteur sont triples. Il s'agit d'une part **d'améliorer et de sécuriser les liaisons entre les 3 polarités notamment au bénéfice des modes doux et des transports publics (mesures 14-26, 14-27, 14-28, 14-31)** et de **favoriser l'accès au pôle multimodal de la gare de Saint-Julien** pour les modes doux par la création d'un nouveau passage sous-voies. Il s'agit d'autre part **d'améliorer la qualité des espaces publics dans le centre de Saint-Julien (mesure 35-40)** en lien avec la construction du futur tramway Genève-Saint-Julien (**6621.2.040 / 35-14**).

TYPES DE MESURES

		Aménagement modes doux
		Interface multimodale
		Sécurité / Valorisation de l'espace routier
		Transport public sur rail
		Transport public sur route
		P+R
		Gestion du trafic
		Pôle de mobilité
		Environnement / Paysage

HORIZON DE RÉALISATION

Mobilité/EP	Opération d'aménagement
	A5
	B5
	C5
	Projet (PA 1 à 4)
	Réalisé (PA 1 à 4)



FIGURE 14
**Opération stratégique
4 Saint-Julien -
Archamps - Neydens**

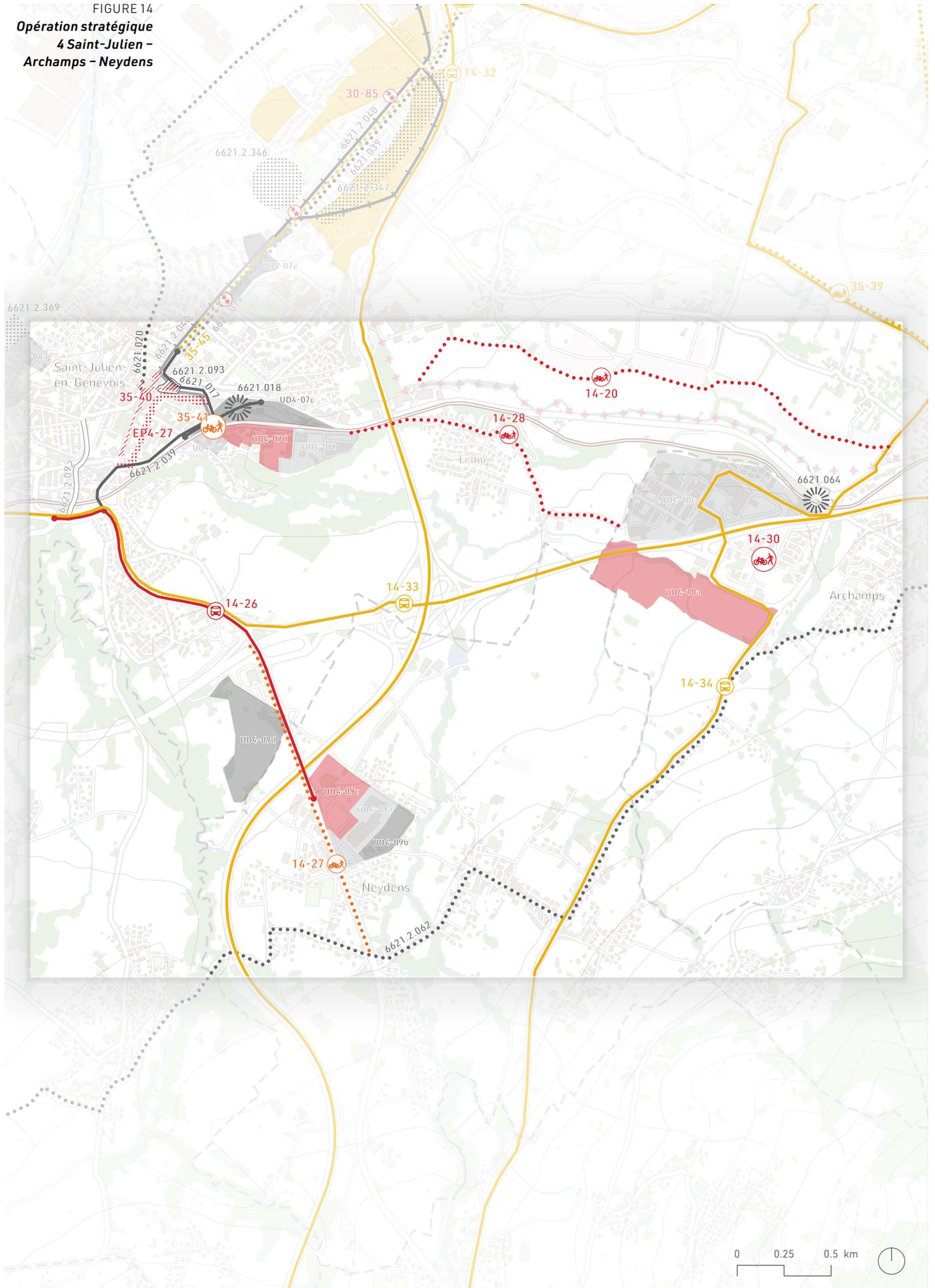


TABLEAU 14
*Mesures inscrites
dans l'OS4 du PACA
Rhône Les mesures
structurantes sont
indiquées par un
fond de couleur.*

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Priorité	Territoire	Entité pilote étape en cours	Début des travaux
14-26	Première étape pour la priorisation des transports publics sur la RD1201, en rabattement sur le tramway Saint-Julien – Genève	TP_route	A5	F	CCG	2028
14-28	Création d'une voie verte entre l'interface multimodale de Saint-Julien-en-Genevois et le technopôle Archparc (par Lathoy)	MD	Paquet MDA5	F	CCG	2028
14-30	Sécurisation MD entre Archparc (hub multimodal) et Landecy	MD	Paquet MDA5	F	CCG	2028
14-31	Création d'une voie cyclable entre Viry et Saint-Julien-en-Genevois	MD	Paquet MDA5	F	CCG	2028
35-40	Requalification et sécurisation du centre-ville de Saint-Julien-en-Genevois en lien avec l'arrivée du tramway	Sécurité	Paquet Sécurité A5	F	St-Julien	2028
EP4-27	Renaturation de l'Aire et de ses abords	Enviro.-Paysage	Ae5	F	CCG	2026
14-27	Poursuite des aménagements modes doux sur la RD1201 à Neydens	MD	B5	F	CCG	2032
35-41	Création d'un passage MD en gare de Saint-Julien-en-Genevois pour sécuriser la traversée de la voie ferrée	MD	Paquet MD B5	F	Saint-Julien	2032
UD4-07	Saint-Julien gare	Ville-densification	As5-Bs5	F	CCG	En cours
UD4-09	Ecoparc du Genevois	Site d'activité-densification	As5-Bs5	F	CCG	En cours
UD4-10	Archparc	Site d'activité-densification	As5-Bs5	F	CCG	En cours
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	C5	F	A préciser	–

*Le centre-ville
de Saint-Julien-
en-Genevois*



ville de Saint-Julien

OS5 - VALSERHÔNE

Avec plus de 16'000 habitants, Valserhône est **une des principales villes de l'agglomération du Grand Genève**. Bien qu'isolée géographiquement du reste de l'agglomération, elle **dispose d'une gare la reliant directement à Genève ainsi qu'aux villes de Saint-Julien, Annemasse, Meyrin, Vernier**. Le centre-ville connaît par ailleurs un important trafic de transit en provenance notamment du Pays de Gex. Les mesures inscrites au PA5 pour Valserhône ont pour objectif **la sécurisation et la restructuration des espaces publics** en entrée de ville pour donner plus de place aux piétons et aux vélos **(39-10)** tout en **poursuivant l'amélioration de l'accessibilité modes doux** à la gare par de nouveaux franchissements de la voie ferrée **(39-9 et 39-11)**.

TYPES DE MESURES

-    Aménagement modes doux
-  Sécurité / Valorisation de l'espace routier
-   Transport public sur route
-  P+R
-  Environnement / Paysage

HORIZON DE RÉALISATION

- | Mobilité/EP | Opération d'aménagement |
|--|-------------------------|
|  | A5 |
|  | B5 |
|  | C5 |
|  | Projet (PA 1 à 4) |
|  | Réalisé (PA 1 à 4) |

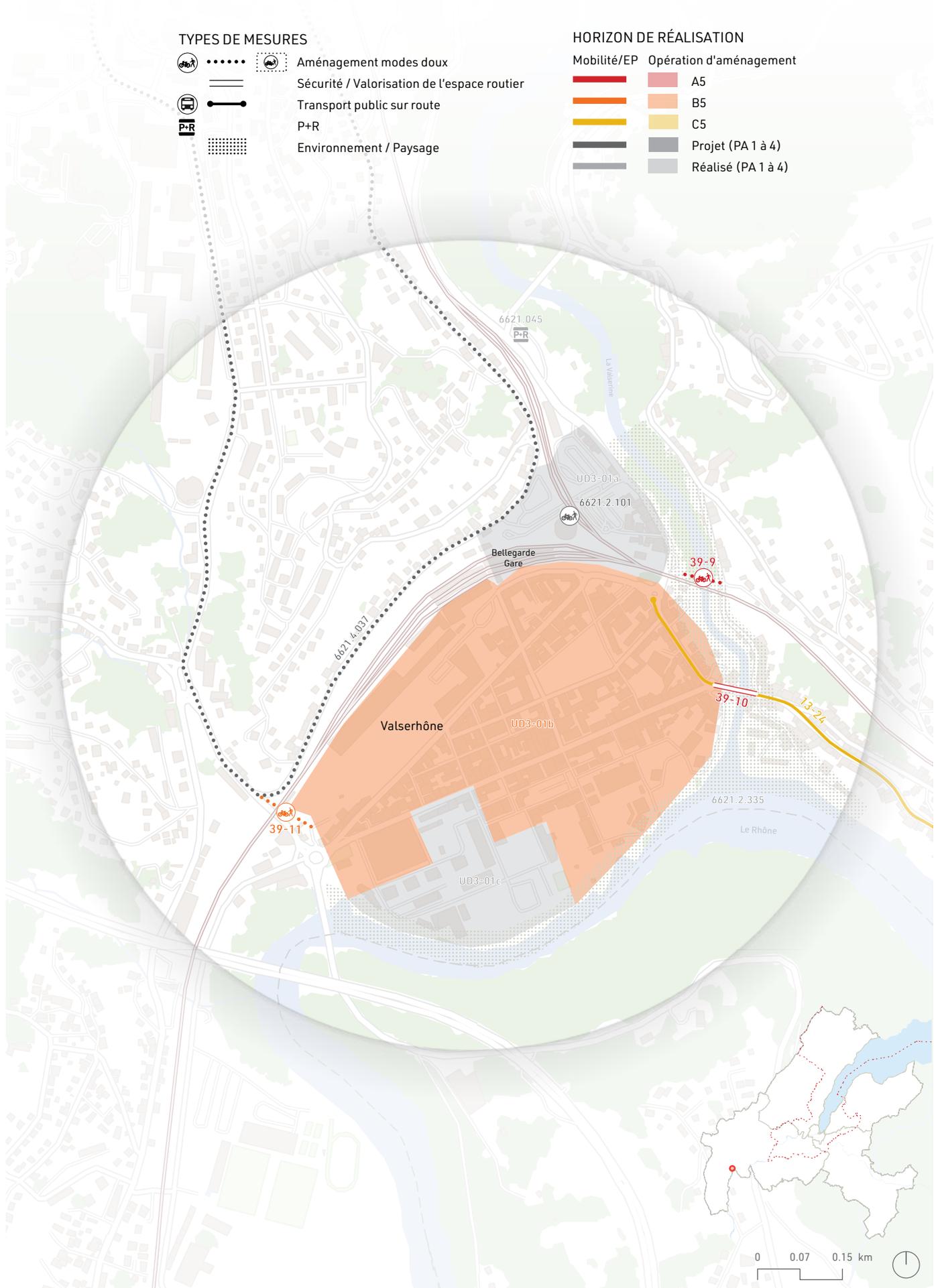


TABLEAU 15
*Mesures inscrites
dans l'OS5 du PACA
Rhône. Les mesures
structurantes sont
indiquées par un
fond de couleur.*

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Priorité	Territoire	Pilote	Début des travaux
39-9	Construction d'une passerelle MD sur la Valserine en rabattement vers l'interface multimodale de Valserhône	MD	Paquet MD A5	F	Valserhône	2029
39-10	Réaménagement de l'entrée de ville de Valserhône (Place Bérard) en faveur du report modal	Sécurité	Paquet Sécurité A5	F	Valserhône	2029
UD3-01	Valserhône	Ville-densification	As5	F	Valserhône	En cours
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	MD	Paquet MD B5	F	Valserhône	2029
UD3-02	Bellegarde-Châtillon ZAE	Site d'activité-densification	As5-Bs5	F	Valserhône	En cours

*Vue sur Valserhône
et le centre-ville
de Valserhône*



AUTRES MESURES DU PACA RHÔNE

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Priorité	Territoire	Pilote étape en cours	Début des travaux
30-78	Électrification de la flotte des TPG	Électrification	A5	GE	TPG	2028
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	Ae5	GE	Canton de Genève (OCT)	2028
30-83	Aménagement MD du Chemin des Semailles entre le chemin des Palettes et l'avenue des Communes-Réunies	Sécurité	Paquet Sécurité A5	GE	Lancy	2028
34-25	Sécurisation de la traversée de Confignon sur la route de Soral	Sécurité	Paquet Sécurité A5	GE	Canton de Genève (OCT)	2030
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	A5	GE	Canton de Genève (OCGC)	2028
35-36	Réaménagement du Pont de Lancy sur l'itinéraire de la ceinture urbaine : dénivelation des transports individuels motorisés	Capacité des routes	Ae5	GE	Canton de Genève (OCGC)	2028
UD4-15	Bachet	Ville-densification	As5	GE	Canton de Genève (OU)	En cours
13-24	Aménagement pour car express entre Valserhône et Ferney-Voltaire, avec connexion à St-Genis-Porte de France (nouvelle ligne tangentielle)	TP_route	C5	F	A préciser	–
14-32	Aménagement pour car express sur l'A41 entre Annecy et Genève (renforcement ligne transfrontalière existante)	TP_route	C5	F	GLCT TP	–
30-80	Insertion urbaine d'interfaces multimodales en lien avec le développement de la nouvelle liaison souterraine Jura – Salève	Interface	C5	TR	Canton de Genève (OU) Partie française (à définir)	–
34-23	Création d'une nouvelle ligne de tramway dite «la tangentielle» entre l'aéroport et Lancy (maillage réseau tramway radial)	Tram	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	–

TABLEAU 16
**Autres mesures du
PACA Rhône Les
mesures structurantes
sont indiquées par
un fond de couleur.**

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Priorité	Territoire	Pilote étape en cours	Début des travaux
14-33	Aménagement pour car express sur l'A40 entre Annemasse et Saint-Julien	TP_route	C5	F	PMGF	–
30-82	Nouvelle liaison souterraine Jura – Salève	TP_rail (desserte capillaire)	C5	TR	Canton de Genève (OU) Partie française (à définir)	–
30-92	Aménagement d'un axe fort vélo tangentiel entre Pregny et Plan-les-Ouates	MD	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	–
35-45	Aménagement d'un axe fort vélo entre Bachet et Perly	MD	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	–
34-34	Aménagement d'un axe fort vélo entre Jonction et Chancy, en complément de la voie verte Genève – Bernex	MD	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	–
14-23	Création d'un passage MD en gare de Valleiry pour sécuriser la traversée de la liaison ferroviaire	Interface	C5	F	CCG	–
34-24	Requalification multimodale de la route du Grand Lancy entre la route du Pont-Butin et la route de Chancy	Sécurité	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	–
UD4-06	Perly-Certoux-Bardonnex	Bourg et petite ville – Densification-extension	C5	GE	Canton de Genève (OU)	–

Zoom cœur d'agglomération

À l'échelle du PACA Rhône, le cœur d'agglomération est concerné par **3 sites à enjeux** qui correspondent à deux quartiers centraux, anciens faubourgs de la ville de Genève, les quartiers de «la Cluse-Roseraie» et de «la Jonction» ainsi qu'un ancien quartier industriel et artisanal en cours de mutation, le quartier «Praille-Acacias-Vernets» (PAV).

- **Le quartier PAV**: voir l'Opération stratégique 1 page 67

- **Le quartier «Cluses-Roseraie»**

Ce quartier situé entre la vieille ville de Genève et Carouge correspond à un ancien faubourg bâti essentiellement sur une ancienne plaine marécageuse dans le courant du 19^e et le début du 20^e siècle. C'est aujourd'hui un **quartier très dense et mixte** qui accueille de nombreux commerces et services ainsi que des grands équipements comme l'hôpital cantonal universitaire de Genève ou encore l'université de Genève. Le quartier bénéficie d'une **excellente offre de transports publics** avec les lignes de tram 12, 15, 17 et 18, la halte ferroviaire de Genève-Champel et les lignes de bus 1, 5, 7 et 91. Le quartier Cluse-Roseraie est par ailleurs **caractérisé par un faible nombre d'espaces verts** et de parcs au regard de nombre d'habitants qui y vivent.

Dans une perspective d'adaptation au changement climatique et de réduction des nuisances, il s'agit prioritairement de **reconfigurer les espaces publics en faveur de la mobilité douce**, renforcer la qualité des cœurs d'îlots, augmenter la végétalisation, tout en maintenant la diversité des activités en rez-de-chaussée (commerces, services, mais aussi artisanat). Le quartier Cluse-Roseraie présente un potentiel d'amélioration conséquent pour favoriser les continuités biologiques et paysagères, réduire les émissions de GES et les nuisances environnementales (air, bruit). Les axes de travail identifiés par la Ville dans son projet de Plan directeur communal sont les suivants : **réaménagement d'axes routiers en zones piétonnes ou de rencontre** (notamment la rue de Carouge entre les Augustins et le rond-point de Plainpalais), **suppression d'aires de stationnement** en vue d'une désimperméabilisation substantielle des surfaces, augmentation significative de la surface de canopée.

- **Le quartier de la Jonction**

À l'origine zone de cultures maraîchères située entre le Rhône et l'Arve, le quartier de la Jonction a connu un développement industriel au début du 20^e siècle avant de muter en zone essentiellement résidentielle au cours de la seconde moitié du 20^e siècle. Le quartier, qui dispose de nombreux commerces de proximité accueille également un certain nombre d'équipements structurants comme l'université de Genève, le bâtiment des forces motrices ou encore le centre culturel de l'Usine bénéficie de la proximité du Rhône. Il bénéficie par ailleurs **d'une excellente desserte en transports publics** avec le tram 14 et les lignes de bus 2, 11, 19, 80 et 91.

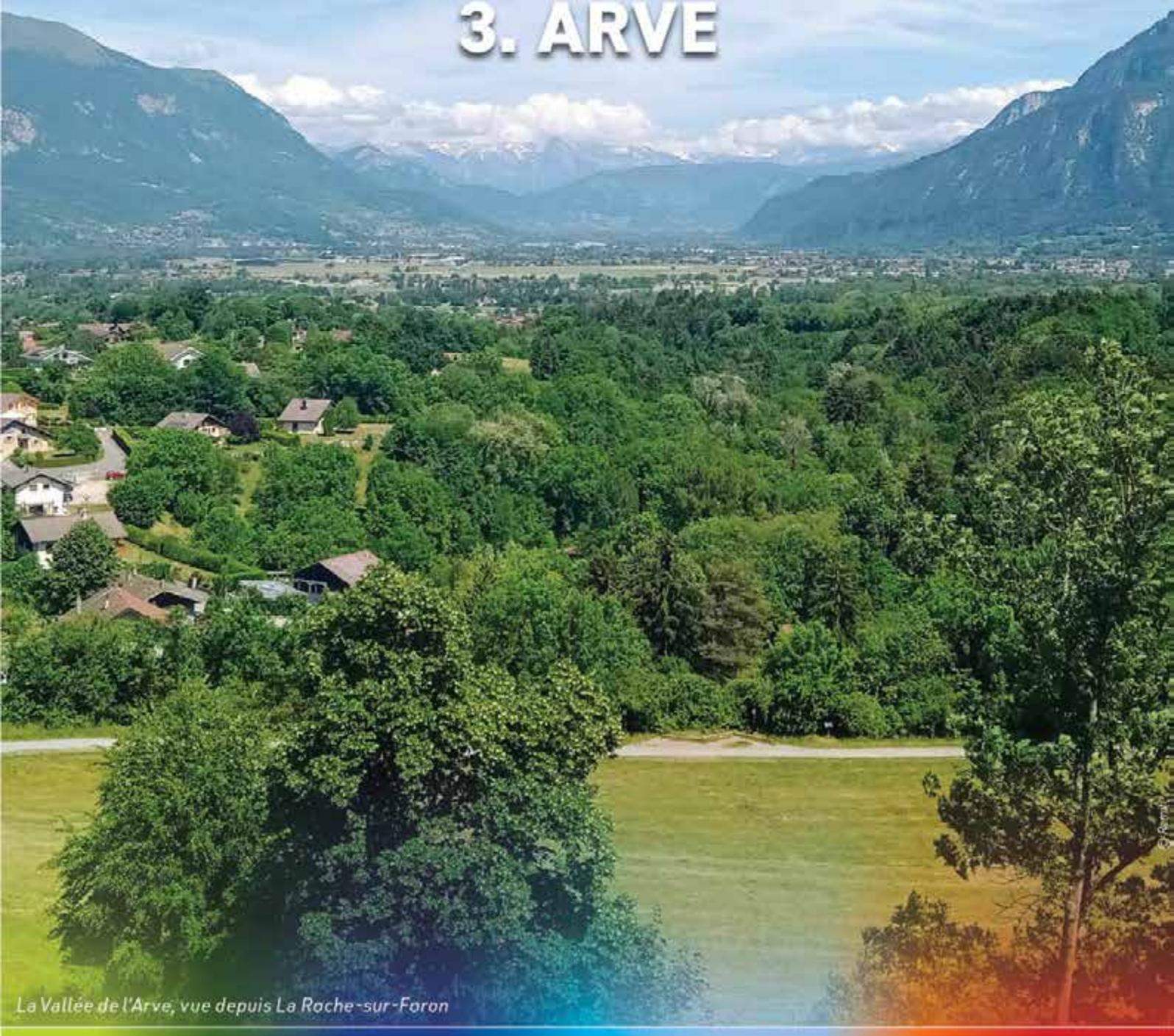
À la différence du quartier Cluse-Roseraie, la Jonction bénéficie d'un **nombre relativement important d'espaces verts et naturels** avec les parcs Gourgas, Baud-Bovy et du cimetière des Rois ainsi que le Bois de la Bâtie. Le quartier bénéficie par ailleurs de la proximité de l'Arve mais surtout du **Rhône dont les berges ont été aménagées pour la baignade**. Le nombre de ces espaces verts va encore augmenter grâce **au projet de réalisation du parc de la Pointe de la Jonction qui sera aménagé sur le site de l'ancien dépôt des bus tpg et qui sera un espace public de référence à l'échelle de l'agglomération**.

Les mesures inscrites au PA5 vise essentiellement à **améliorer les connections de mobilité douce de ces quartiers en direction du cœur d'agglomération ainsi que des quartiers adjacents du PAV et de Carouge**, mais également la **réalisation d'une ligne de tram de ceinture de cœur d'agglomération** autour des grands boulevards fazystes.

TABLEAU 17
**Mesures inscrites
dans le cœur
d'agglomération,
partie PACA Rhône. Les
mesures structurantes
sont indiquées par
un fond de couleur.**

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Priorité	Territoire	Entité pilote étape en cours	Début de travaux
30-85	Aménagement de 50 Pôles de Mobilité sur le territoire du Grand Genève	Interface	A5	TR	TPG	2028
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	A5	GE	Canton de Genève (OCT)	2028
30-47	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve au chemin de la Gravière et liaison avec l'avenue Sainte-Clotilde	MD	C5	GE	Ville de Genève	–
30-65	Création d'une nouvelle ligne de tramway dite «la petite ceinture» (ceinturant le cœur de la ville de Genève)	Tram	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	–
30-93	Aménagement d'un axe fort vélo tangentiel entre Sécheron et Bachet	MD	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	–
30-94	Aménagement d'un axe fort vélo tangentiel entre Bachet et Eaux-Vives	MD	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	–

3. ARVE



3.1 Le PACA Arve dans le Grand Genève

PRÉSENTATION

Situé entre les massifs préalpins du Chablais, des Bornes, des Voirons et du Salève, ce PACA s'étend le long de l'Arve et de ses affluents (Menoge, Seymaz et Foron) jusqu'au bord du Léman. Il intègre les communautés de communes de Faucigny-Glières, du Pays Rochois et d'Arve et Salève, une partie d'Annemasse Agglomération (sauf Machilly et Saint-Cergues dans le PACA Chablais) et les communes genevoises riveraines de l'Arve et de ses affluents (Thônex, Chêne-Bourg, Chêne-Bougeries, Veyrier, Carouge, Genève). Entre le point le plus haut du Grand Genève (Les Rochers de Leschaux, 1936 mètres) et le Léman s'étagent des espaces agricoles et ruraux, périurbains et urbains, de plus en plus denses.

La Vallée de l'Arve entre Saint-Pierre-en-Faucigny et Bonneville

De grandes unités écologiques structurent le paysage : Massifs du Salève, des Voirons, du Môle, du Bargy et des Glières. Le Salève et

le Môle constituent des repères identitaires du PACA et du Grand Genève, le Salève est l'une de ses principales destinations de détente et de loisirs de proximité. Ces espaces sont des réservoirs de biodiversité reliés par des continuités écologiques fragmentées par les infrastructures routières et l'urbanisation. L'agriculture reste présente dans le PACA Arve ; les terres arables sont utilisées majoritairement pour la production laitière (52%), des productions légumières et du maraîchage (10%) et des céréales. Un tiers du PACA, soit 140km², est couvert de forêts (Feuillus, conifères, pelouses naturelles etc.) avec d'importants potentiels de stockage de carbone dans la biomasse et les sols.

Historiquement, le PACA est structuré par de l'activité industrielle et maintient cette tradition



avec de nombreuses filières (décolletage, usinage, mécatronique, chimie, pharmaceutique, horlogerie). Le PACA Arve est l'une des zones industrielles les plus dynamiques de France et l'industrie de produits manufacturés génère près de 80% des exportations du Canton de Genève. Il est à noter que la vallée de l'Arve est concernée par la labellisation «Territoire d'industrie». De plus, certaines zones d'activités industrielles ont été labellisées PAIR (Parc d'Activité d'Intérêt Régional) comme la ZA du Bronze à Bonneville.

La vallée de l'Arve est un lieu de passage à l'échelle européenne, entre l'Europe du Nord, l'Italie et l'axe rhodanien, structuré par les autoroutes A40 et A410. Les échanges entre les bassins d'emplois s'intensifient avec des pôles d'emplois importants à Bonneville, Saint-Pierre-en-Faucigny, La Roche-sur-Foron, Contamine-sur-Arve, Annemasse, les Trois-Chêne et Carouge.

L'urbanisation continue de Genève à Annemasse en passant par les Trois-Chêne (Chêne-Bourg, Chêne-Bougeries et Thônex), en direction d'Ambilly, de Ville-La-Grand, Cranves-Sales et Bonne, de Carouge et de Veyrier est structurée par des axes de mobilité cyclable (Voie Verte d'Agglomération), routière (Bus à Haut Niveau de Service Annemasse - Bonne) et ferroviaire (Gares Léman Express des Eaux-Vives, de Chêne-Bourg et d'Annemasse). Dans le reste de la vallée, l'urbanisation s'est faite en périphérie des petites villes et bourgs historiques (Reignier-Esery, La Roche-sur-Foron, Saint-Pierre-en-Faucigny, Bonneville), le long des axes de communication (Nangy, Contamine-sur-Arve) et sur les coteaux.

Chaque jour, plus de 40 000 déplacements transfrontaliers se réalisent dans le PACA dont 60 % toujours en véhicule individuel, 10 000 en transports en commun (LEX, Tramway, Bus) et 6 000 à vélos, à pied, en deux-roues motorisées.

L'attractivité du PACA Arve a conduit à un fort développement urbain dans la vallée et sur les coteaux. Dans le Canton de Genève, la densification des zones villas tarde à se réaliser dans les espaces les mieux desservis qui concentrent emplois, équipements et services (Thônex, Chêne-Bourg). La très forte pression foncière et immobilière incite les ménages les moins favorisés à privilégier des emplois «en francs suisses», pour leur permettre de réaliser leur parcours résidentiel. Le grippage du parcours résidentiel contribue à l'éviction socio-spatiale des ménages «intermédiaires». En France, les collectivités publiques comme les acteurs économiques peinent à faire vivre leurs entreprises et maintenir un bon niveau d'équipements et services, au regard de la concurrence salariale des emplois suisses.

Les villes de Genève, Chêne-Bourg, Annemasse, La Roche-sur-Foron, Bonneville, les petites villes et bourgs de Reignier-Esery, Saint-Pierre-en-Faucigny et Marignier, desservis par le Léman Express, sont reliés par des itinéraires cyclables en cours de déploiement. Les communes organisent le développement urbain autour des centres-villes (exemple : mesure **UD6-01** - Ecoquartier des Sires à Bonneville) en veillant à répondre aux besoins en logement de tous types de ménages (Baux Réels Solidaires à Reignier-Esery).

Pont du Vaison à Reignier-Esery. À gauche, date et auteur inconnus. À droite, en 2015 - Observatoire photographique du CAUE 74. Les photographies témoignent du développement de l'urbanisation dans la vallée de l'Arve jusqu'au Canton de Genève (en arrière-plan).



Genève

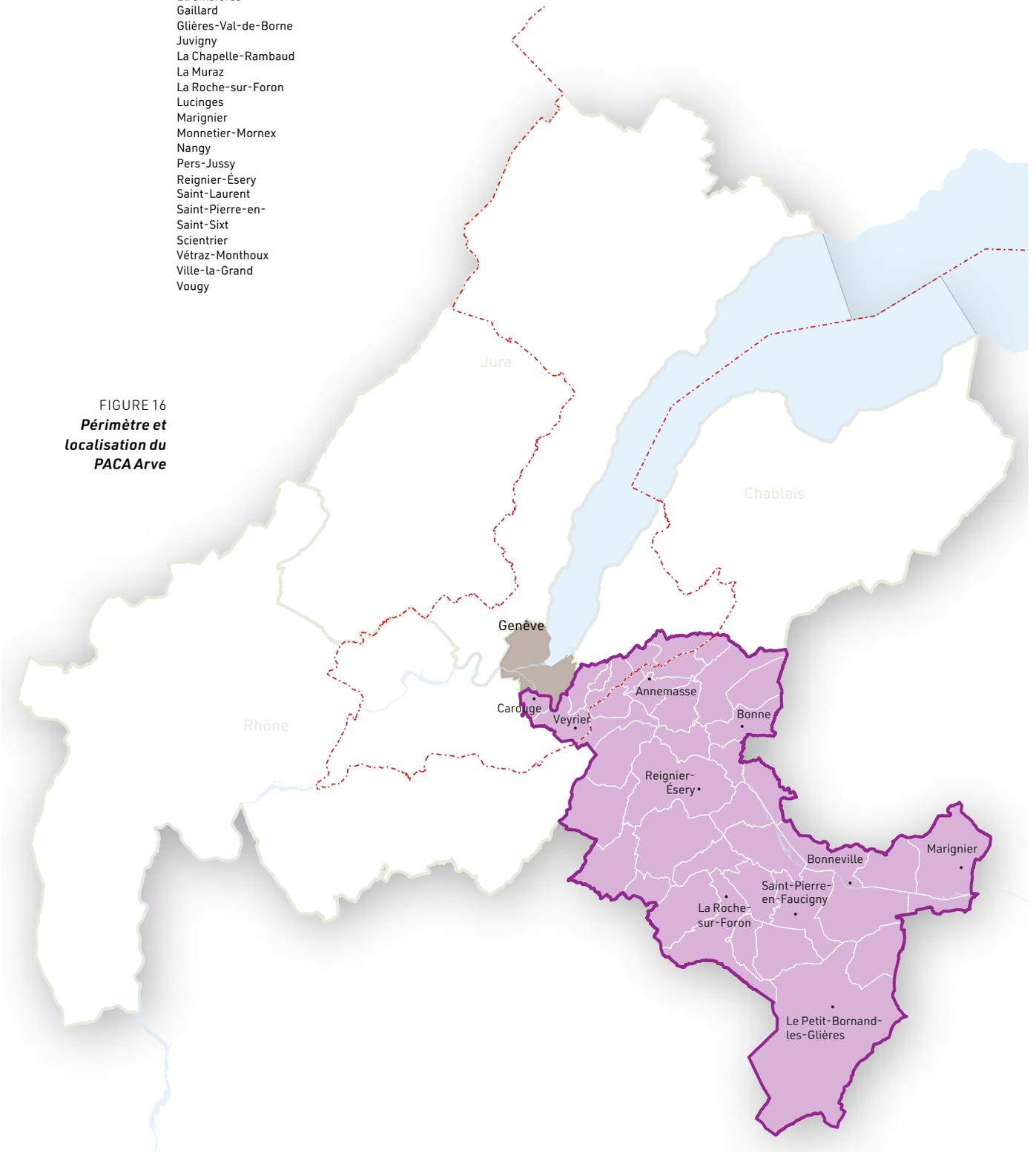
- Carouge
- Chêne-Bougeries
- Chêne-Bourg
- Presinge
- Puplinge
- Thonex
- Veyrier

Haute-Savoie

- Amancy
- Ambilly
- Annemasse
- Arbusigny
- Arenthon
- Arthaz-Pont-Notre-Dame
- Ayse
- Bonne
- Bonneville
- Brizon
- Contamine-sur-Arve
- Cornier
- Cranves-Sales
- Étaux
- Étrembières
- Gaillard
- Glrières-Val-de-Borne
- Juvigny
- La Chapelle-Rambaud
- La Muraz
- La Roche-sur-Foron
- Lucinges
- Marignier
- Monnetier-Mornex
- Nangy
- Pers-Jussy
- Reignier-Ésery
- Saint-Laurent
- Saint-Pierre-en-Sixt
- Scientrier
- Vétraz-Monthoux
- Ville-la-Grand
- Vougy

PACA Arve

FIGURE 16
**Périmètre et
 localisation du
 PACA Arve**



CHIFFRES-CLÉS

TABLEAU 18
Chiffres clé du
PACA Arve

	PACA Arve (hors ville de Genève)			GRAND GENÈVE			
	France	Suisse	Total	France	Suisse	Ville de Genève	Total
Nombre de communes	34	6	40	117	91	1	209
Population 2021	165'829	61'705	196'182	436'709	405'792	203'856	1'046'168
Croissance annuelle (2015-2021)	0.8%	1.4%	1.0%	1.3%	1.2%	0.8%	1.2%
Emplois 2021	54'324	41'341	95'665	121'609	238'726	199'692	560'027
Actifs transfrontaliers 2020	30'573		30'573	94'993	-	-	94'993
Croissance annuelle actifs transfrontaliers (2014 - 2020)	2.26%		2.26%	2.84%			
Surface totale en hectare	40'452	1'932	42'384	144'427	53'723	1'594	199'744
Part forêt et nature	45%	10%	43%	50%	31%	6%	44%
Part cultures et milieux ouverts	35%	33%	34%	35%	44%	2%	37%
Part tache urbaine	18%	54%	20%	14%	21%	79%	16%
Croissance annuelle de la tache urbaine (2015-2022)	0.7%	0,3%	0.7%	0.9%	0.4%	0.2%	0.7%
Logements existants 2020	85'902	28'486	114'388	227'954	174'161	109'785	511'900
Part des habitants bénéficiant d'une qualité de desserte TP actuelle bonne à très bonne	24%	91%	42%	13%	59%	99%	48%
Voitures individuelles pour 1000 habitants	588	453	552	609	515	347	521
Parts modales TP sur l'ensemble des déplacements motorisés	5%	38%	14%	5%	18%	44%	22%

TABLEAU 19
**Atouts, faiblesses,
opportunités et
menaces à l'échelle
du PACA Arve**

ENJEUX

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • Gares Léman Express de Chêne-Bourg, Annemasse, Reignier-Esery, La Roche-sur-Foron, Saint-Pierre-en-Faucigny, Bonneville, Marignier, Machilly. • Éléments paysagers structurants et identitaires : Espaces agricoles et naturels, Arve et Foron, Salève, Voirons et Môle. Patrimoine historique notable (Trois-Chêne, La Roche-sur-Foron, Bonneville). • Tissu industriel historique, activité agricole et touristique. • De nombreuses centralités (équipements publics, commerces, services, loisirs, culture etc.) dans les villes et villages, propices au territoire des proximités. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pression foncière et immobilière sur les espaces urbanisés, non – urbanisés, et espaces dévolus à l'activité productive. Forte périurbanisation et étalement urbain. • Atteinte aux connexions écologiques. • Réticences de la population à la densification • Dégradation de la qualité des services et équipements dans certains centres urbains • Concurrence sur l'emploi industriel • Manque d'espaces verts et espaces publics. • Saturation des transports publics transfrontaliers et du Léman Express aux heures de pointe, faible vitesse commerciale, cadence et amplitude insuffisantes, faiblesse infrastructurelle (voie unique sur la partie française). • Saturation des transports individuels motorisés aux douanes et sur les pénétrantes routières à l'interface du Chablais, de la vallée du Giffre et de la vallée de l'Arve. • Pollution atmosphérique liée à la situation topographique et aux particules fines du chauffage au bois.
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre du Zéro Artificialisation Nette, maîtrise de l'urbanisation et intensification des tissus existants : De nouvelles modalités pour une organisation multipolaire rééquilibrée de l'agglomération. • Des villes proches les unes des autres, propices au territoire des proximités (Annemasse – Reignier-Esery : 10 km ; Reignier-Esery – La Roche-sur-Foron : 10 km ; La Roche-sur-Foron – Saint-Pierre-en-Faucigny : 5 km ; Saint-Pierre-en-Faucigny – Bonneville : 5 km) • Densification des zones pavillonnaires les mieux desservies : Trois-Chêne, Annemasse, de manière générale les quartiers-gares du Léman Express. • Gouvernance et ingénierie élargie et renforcée (nouveau périmètre de SCoT à l'échelle de l'un des EPCI du PACA – porté par le Pôle métropolitain) 	<ul style="list-style-type: none"> • Investissements publics insuffisants au regard du rythme de croissance démographique et du besoin de rattrapage et de complément à l'offre et aux services publics existants (transports, équipements, santé etc.) A noter que cette problématique se retrouve sur la plupart des secteurs du Grand Genève • Baisse de la production de logements • Pression résidentielle accrue sur les territoires les plus éloignés et augmentation des déplacements en voiture • Désindustrialisation. • Désenclavement du Chablais à anticiper , lien A40 – Chasseurs – risque de percolation sur le réseau secondaire à destination de Genève et de la ville d'Annemasse – risque de concurrence au Léman Express

Le PACA Arve doit **poursuivre la coordination des développements urbains avec le développement des infrastructures de mobilité** pour favoriser les transports en commun et la mobilité douce pour les déplacements pendulaires et du quotidien. Si certains quartiers urbains disposent d'une mixité leur permettant d'offrir les services et équipements de proximité de la ville des courtes distances (Genève, Carouge, Trois-Chênes, Annemasse, Ambilly, Gaillard, Bonneville, La Roche sur Foron), **d'autres centralités plus périurbaines présentent un enjeu fort de diversification de leurs fonctions** afin d'éviter de devenir des «zones dortoir» (notamment Veyrier, Cranves-Sales, Vétraz-Monthoux, Bonne, Reignier-Esery, Saint-Pierre-en-Faucigny, Marignin).

LA PRIMAUTÉ DU SOCLE DU VIVANT

La pression foncière et immobilière exercée sur les espaces naturels, agricoles et forestiers reste très forte, en particulier sur la partie française.

Les infrastructures linéaires du PACA Arve (Autoroutes A40 et A410, voie ferrée, routes départementales et nationales etc.) induisent des discontinuités écologiques fortes entre les réservoirs de biodiversité. Plusieurs continuités écologiques sont déjà très compromises (Plaine des Rocailles – Bois des Teppes – Bois des Rosses – Voirons ; Findrol ; franchissements de l'Arve) et les pénétrantes de verdure du Canton de Genève en bordure de l'Arve et du Foron doivent être conservées. Les deux problématiques principales de l'agriculture du PACA Arve sont l'accès au foncier et la transmission des exploitations agricoles.

UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉÉQUILBRÉE

Pour accueillir la population à venir, il convient de **privilegier les potentiels d'accueils dans les espaces déjà urbanisés, notamment dans les zones les mieux desservies et équipées, autour des gares genevoises et françaises du Léman Express et des principales interfaces multimodales.**

En plus de ses centres-villes et espaces à vocation résidentielle, le PACA Arve accueille des **espaces économique (zones commerciales, artisanales et industrielles) qui génèrent de nombreux déplacements** : Rolex à Chêne-Bourg, Praille – Acacias – Vernets ; RochExpo et zones économiques du Mont-Blanc, Findrol, Ecullaz, Jourdiés, Bronze. L'évolution de ces espaces sera fonction de

Le renouvellement urbain doit permettre de répondre aux besoins de tous les types de population, d'améliorer la qualité de vie et la cohésion sociale : qualité urbaine et sobriété des constructions, amélioration des espaces publics, végétalisation et désimperméabilisation, maintien et développement des équipements et services publics. En effet **la dynamique démographique du PACA Arve dépasse la planification des infrastructures et services.** L'introduction du Zéro Artificialisation Nette en France nécessitera, plus encore qu'auparavant, une réflexion sur la densification de l'habitat, des activités économiques, des équipements et espaces publics.

L'infrastructure écologique ne bénéficie pas encore d'une protection suffisamment étendue et l'Arve, le Foron et les cours d'eau du PACA sont largement canalisés dans les parties urbaines du PACA, ce qui nuit à la biodiversité et augmente les risques d'inondations. L'infrastructure écologique doit également s'infiltrer dans les milieux urbains, avec **un maillage d'espaces propices à la nature en ville, à Carouge par exemple.**

De manière plus générale, le principe de nature en ville est essentiel dans un contexte de densification, il s'agit de rendre la ville vivable en développant des espaces de respiration tout en luttant contre les îlots de chaleur.

Enfin, le PACA doit développer sa production énergétique renouvelable.

leur insertion dans le tissu urbain, de leur desserte par les transports publics ou besoins liés à la relocalisation économique : densification, mixité des fonctions, sobriété foncière et désartificialisation etc.

Les centralités du PACA Arve offrent un niveau commercial globalement satisfaisant qui nécessite de **maintenir une mixité fonctionnelle du quotidien pour la population.** Les ménages modestes à intermédiaires pâtissent du coût de la vie élevée et peinent à s'inscrire dans un parcours résidentiel. Ces difficultés socio-économiques se rencontrent des deux côtés de la frontière. Il faut donc répondre en priorité aux besoins de logements des ménages intermédiaires.

Bien que **les transports en commun aient gagné du terrain dans le PACA Arve** (Mise en service du tramway Genève Annemasse et du Léman Express Genève-Annemasse-Vallée de l'Arve, développement des réseaux de bus urbains) **ces solutions ne répondent que partiellement aux besoins en déplacements internes**, notamment entre les zones d'emplois du Grand Genève et les bourgs et villes de la vallée de l'Arve (cadence et amplitude insuffisante de la desserte en transport public ferré ou routier).

Les déplacements domicile - travail restent structurants dans le PACA (même si les déplacements de loisirs sont majoritaires) et contribuent à des **congestions récurrentes des principaux axes et entrées de ville** (Findrol, nœud d'Etrembières, douane de Vallard, Sous-

Moulin). Les mesures de réduction ou de régulation du trafic individuel, quelles soit directes ou indirectes, gagneraient à être coordonnées à l'échelle du PACA : tarification des P+R, piétonisation, gestion des flux, politiques de stationnement ; covoiturage organisé, autopartage etc. **Les itinéraires cyclables restent perçus comme insuffisamment sûrs pour des déplacements quotidiens** dans les secteurs périurbains.

Les espaces naturels et de loisirs du PACA (Salève, Montagne Sous-Dine, Plateau de Solaison, Môle, Voirons etc.) sont **quasiement inaccessibles en transports publics, même si le Salève bénéficie d'une desserte** par téléphérique et que les Voirons sont partiellement **accessibles à pied depuis la gare LEX de Machilly**.

En résumé, les enjeux pour le PACA sont :

- Poursuivre l'effort de densification qualitative et de mixité fonctionnelle prioritairement dans les espaces bâtis proches des interfaces majeures de transport publics pour préserver les sols et faciliter le report modal
- Maintenir sa diversité sociale et fonctionnelle en répondant aux besoins de tous ses habitants (Qualité du cadre de vie, mixité, services, équipements etc.)
- Poursuivre sa structuration urbaine en faveur d'une mobilité plus durable organisée autour de mobilités actives et services à la mobilité pour les déplacements du quotidien, d'une offre de transports en commun répondant aux besoins de déplacements plus lointains (Léman Express, BHNS, car express, tramways) et d'une réduction de l'usage des voitures individuelles.
- Limiter les conflits d'usages dans un territoire très contraint (Infrastructures de mobilité, végétalisation des espaces publics, usages récréatifs de l'espace agricole, accessibilité aux massifs etc.)
- Restaurer et développer les connexions écologiques entre les grands massifs et dans la vallée.
- Renforcer la production et la récupération d'énergie tout en veillant à la sobriété énergétique de ses bâtiments

3.2 Vision d'ensemble à l'échelle du PACA

VISION 2050

LA PRIMAUTÉ DU SOCLE DU VIVANT

En 2050, le «Zéro Artificialisation Nette» français et les surfaces d'assolement genevoises protègent plus efficacement les sols tandis que l'infrastructure écologique préserve les espaces naturels, agricoles et forestiers du PACA Arve (Contreforts du Môle, des Voirons et du Salève, Montagne Sous-Dine, Plateau d'Orange, Plaine des Rocailles, Plateau de Loëx, Faucigny, Plateau des Glières). L'évolution des pratiques agricoles a **amélioré leur résilience face aux aléas climatiques** et elles contribuent à la revitalisation du PACA (Production alimentaire locale, services écosystémiques, loisirs de proximité, entretien des paysages etc.). La désimperméabilisation des sols, la végétalisation, la renaturation ou remise à l'air libre des cours d'eau du PACA (Arve, Foron, Giffre, Borne, Drize) a redessiné les méandres qui captent les précipitations les plus importantes, limitent les inondations et le ruissellement, tout en offrant des espaces plus favorables à la faune et à la flore. En complément, le rétablissement de continuités écologiques, à toutes les échelles, a permis de lutter contre les nuisibles (espèces végétales et animales) et réintroduit de la biodiversité pour soutenir le socle du vivant.

Insérés dans l'urbanisation existante, les quartiers ont pleinement intégré les enjeux de la transition écologique dès leur conception (production d'énergie renouvelable et de récupération, végétalisation, désimperméabilisation, infiltration à la parcelle, résilience, sobriété, mutualisation, réversibilité, évolutivité des usages etc.) ou à la faveur de leur évolution. Les espaces non bâtis, clairement définis, offrent des espaces nourriciers et de loisirs favorables au vivant. Tout comme **les espaces bâtis, ils font l'objet de stratégies de planification coordonnées.**

UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉÉQUILBRÉE

Les zones pavillonnaires ont été réinventées pour **développer l'urbanisation vers l'intérieur** (Trois-Chêne, gares du Léman Express). Certaines zones économiques (Ville-La-Grand, Bonneville, Gravière-Mousse, Les Afforets, Findrol) constituent de nouveaux quartiers mixtes, qui accueillent de l'artisanat, de la petite industrie, des équipements publics, des habitants, des commerces. D'autres, au contraire, ont été confortées dans leur vocation industrielle et productive (Bronze, Altea, L'Eculaz, Les Jourdiés). **Les espaces résidentiels et économiques sont à la fois plus denses et plus mixtes.** La densification des espaces économiques a contribué à la réindustrialisation du territoire et à l'économie circulaire.

La multipolarité de l'agglomération répond aux besoins des habitants. **Les déplacements de longue distance sont assurés par le réseau Léman Express et les transports collectifs à haut-niveau de service** (tramways, bus urbains). Les **déplacements courts se font à pied et à vélo**, dans les villes comme dans les hameaux, sur des **axes protégés et sécurisés et confortables**. Pour les espaces les moins accessibles ou les déplacements occasionnels, divers services (covoiturage, autopartage, autostop organisé, vélos libre-service) répondent à tous les besoins (loisirs, charges lourdes, utilitaires, cargos etc.).

À l'échelle transfrontalière, des politiques de logement coordonnées permettent aux habitants de se loger selon leurs revenus et leurs besoins, améliorent les parcours résidentiels et rapprochent les habitants de leur lieu de travail.

La mise en cohérence de l'urbanisation, de la mobilité, de l'environnement et du paysage a diminué les distances à parcourir, a favorisé le développement de commerces, services et équipements dans les différentes polarités du PACA Arve et contribue pleinement à une agglomération de proximité.

FIGURE 17
 Vision d'ensemble à
 l'échelle du PACA Arve

VISION D'ENSEMBLE PACA ARVE



PRIMAUTÉ DU SOCLE DU VIVANT :

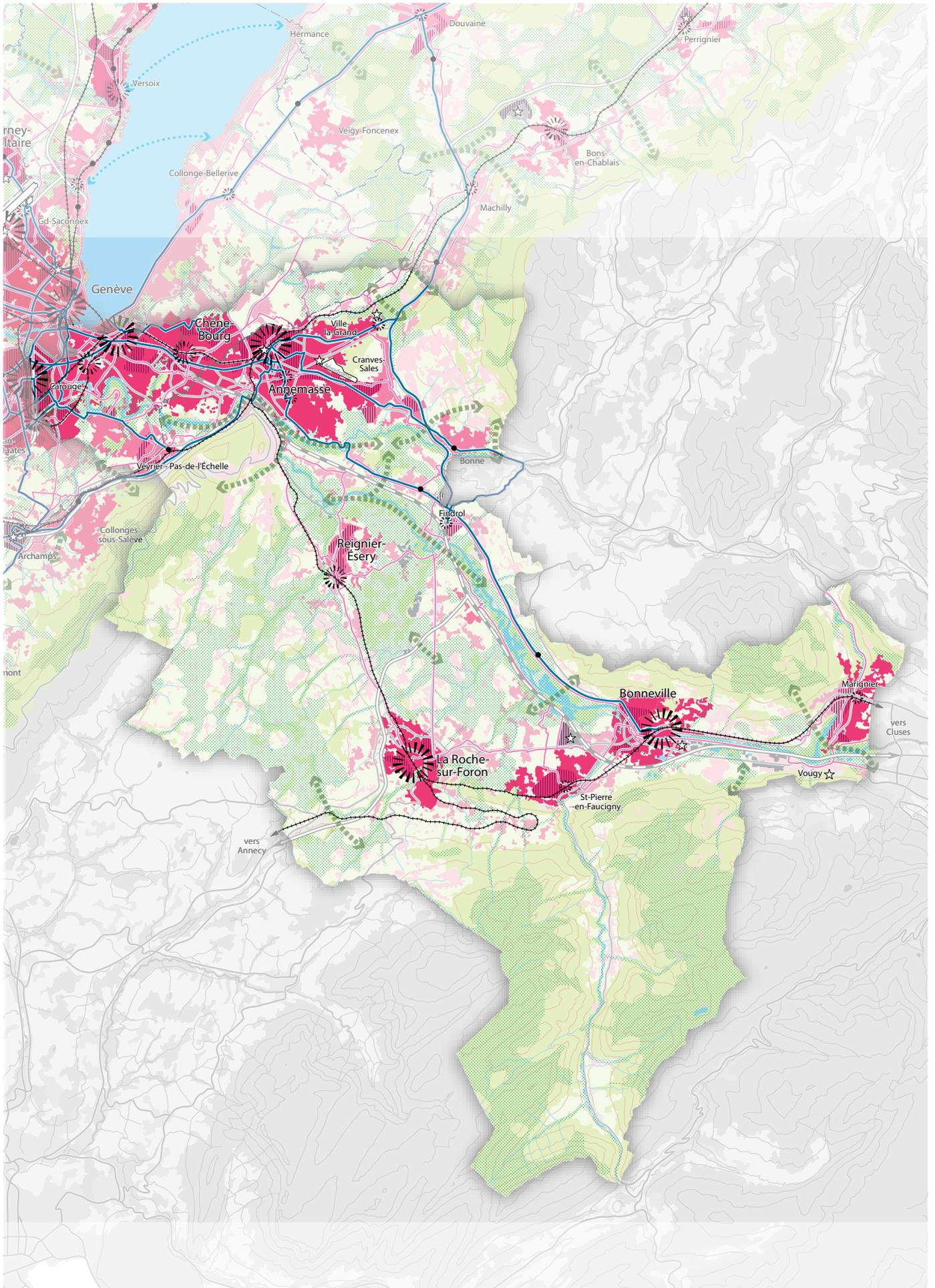
PRÉSERVATION, REVITALISATION, RECONNEXION

- infrastructure écologique
- massif forestier, espace naturel et agricole
- cours d'eau
- connexion biologique

AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉ-ÉQUILIBRÉE :

RÉGÉNÉRATION, MISE EN RÉSEAU, CIRCULARISATION

- ESPACE URBAIN**
- aire urbaine ville / bourg
 - village / hameau
 - secteur prioritaire de développement urbain
 - zone économique hors polarité urbaine
 - interface principale / secondaire / locale de rabattement / de proximité
 - pôle d'activités métropolitain
- RÉSEAUX**
- réseau ferroviaire
 - réseau TP structurant
 - réseau capacitair (mode et tracé à définir)
 - réseau car express
 - réseau cyclable
 - liaison lacustre
 - réseau autoroutier (avec jonction)
 - réseau routier primaire
 - frontière franco-suisse



DU PA1 AU PA6

Le PACA Arve a largement bénéficié de la construction du Léman Express et de la dynamique territoriale qu'elle a généré.

Le PA1 a permis la construction du BHNS Annemasse - Ville-la-Grand (**6621.023/36-1-4**) en 2015 et du franchissement transfrontalier du tramway Genève - Annemasse en 2019 (**6621.022/36-1-6**). Dans les villes du centre de l'agglomération, un renouvellement urbain important (ZAC Etoile Annemasse Gare - **6621.206/10-UD**, Chêne-Bourg - **6621.205/10-UD**, Eaux-Vives - **6621.204/10-UD**) a été engagé autour du Léman Express - **6621.001/10-3**).

Le PA2 a amélioré les axes forts de transports en commun avec la desserte de nouveaux quartiers (Communaux d'Ambilly à Thônex **6621.2.050/36-1-13**), la requalification des espaces publics (Douane de Moillesullaz - **6621.2.048/36-1-12**), la création de nouvelles interfaces multimodales (Bonneville) et la pacification des accès aux gares du Léman Express dans le centre de l'agglomération (Espaces publics au nord de la gare d'Annemasse - **6621.2.049**, accès modes doux à la gare de Chêne-Bourg - **6621.2.050/36-1-13**). Le réseau cyclable s'est étoffé autour de la voie verte d'agglomération et des itinéraires cyclables structurants le long de l'Arve.

Le PA3, en parallèle de l'inauguration du Léman Express en 2019, a poursuivi le développement des gares de Reignier-Esery - **6621.3.027/15-02** et de La Roche-sur-Foron - **6621.3.028/15-11** et accéléré la densification de leurs quartiers - **6621.3.228/UD6-05** et ainsi que le projet Praille-Acacias-Vernets - **6621.3.198/UD4-01**. Une attention particulière est également portée aux espaces économiques de la vallée de l'Arve - **6621.3.229/UD6-06**, **6621.3.230/UD6-07**, **6621.3.231/UD6-08**.

Le PA4 a permis de consolider le réseau des transports publics urbains avec le prolongement du tramway Genève - Annemasse, en direction du quartier du Perrier **6621.4.021-36-1-11** en lien avec la piétonnisation du centre-ville d'Annemasse - **6621.4.190/36-1-31** et la réalisation du BHNS Annemasse - Bonneville - **6621.4.004/36-1-21**. Le réaménagement des espaces publics de la gare de Marignier - **6621.4.007/15.29** a permis de compléter le développement d'un réseau d'interfaces multimodales qualitatives pour le Léman Express. Ce développement a accompagné la mutation des mobilités avec des mesures d'optimisation des transports publics et des modes doux, notamment en développant les réseaux à destination des gares et entre les villes du PACA - **6621.4.194**. La densification se poursuit autour des centralités de l'agglomération et le long des axes de transports publics, en Suisse comme en France (voir mesures **6621.4.143/UD4-01**, **6621.4.151/UD5-02**, **6621.4.152/UD5-03**, **6621.4.154/UD5-09**, **6621.4.156-UD5-12**, **6621.4.159/UD5-17**, **6621.4.160/UD5-18**, **6621.4.161/UD6-01**, **6621.4.162/UD6-02**, **6621.4.163/UD6-03**, **6621.4.164/UD6-04** et **6621.4.165/UD6-05**).

À l'échelle du piéton ou du cycliste, **le PA5** devra poursuivre **l'apaisement des centralités** (OS 1 : Rue de Genève, OS 2 : Agglomération d'Annemasse, OS 3 : Carouge) et **renforcer les modes doux entre les bourgs et villages** pour améliorer la qualité de vie et favoriser des relations de proximité. À l'échelle du PACA, la priorité devra être de **renforcer le rôle du réseau ferroviaire (cadence, amplitude, desserte etc.) pour favoriser systématiquement le report modal** (OS 4 : Interface multimodale de Bonneville). En matière d'urbanisation, l'enjeu est de poursuivre et de **renforcer la densification des centres urbains ainsi que des espaces à vocation économique bien desservis par les TP** afin d'éviter la consommation de terres agricoles.

Dans la perspective du **PA6**, les potentiels d'urbanisation identifiés au sein des enveloppes déjà bâties devront se réaliser. **L'amélioration de la desserte ferroviaire sur le couloir de la Vallée de l'Arve** (L2 et L4 du Léman Express) devrait permettre un renforcement de la cadence et de l'amplitude aux heures creuses ou le week-end afin d'accroître l'attractivité du réseau. Le **PA6** devrait permettre également le réaménagement d'un certain nombre d'interfaces ferroviaire dans la vallée de l'Arve.

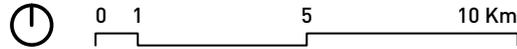
*L'interface multimodale
de la Gare des
Eaux-Vives*



3.3 Besoins d'actions

POINTS FAIBLES DU PACA ARVE

FIGURE 18
Points faibles du
PACA Arve



I. PRIMAUTE DU SOCLE DU VIVANT

- discontinuité et dysfonctionnement paysagers / biologiques
> coupure de corridor, besoin de renaturation, besoin d'intégration paysagère, etc.
- frottement
> pression foncière et des infras sur milieux naturels, surfréquentation
- infrastructure écologique non protégée

II. AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉÉQUILBRÉE

- manque de qualité d'espace public
> traversée de zone urbaine, etc.
 - déficit d'offre TP
> manque de liaison ou niveau de service trop faible ou offre mal coordonnée
 - lacune d'aménagement MD (piéton-vélo):
> infra / réseau (itinéraire)
 - conflit d'usage TIM-TP-MD
> allocation de l'espace plus en rapport avec son usage, entraîne des requalifications d'axe, etc.
 - besoin de rabattement
> manque P+R, manque passage sous-voie, manque stationnement vélo, etc.
 - zone d'accumulation des accidents
-
- charpente naturelle
 - réseau hydrique
 - territoire urbanisé
 - réseau transport en commun structurant
 - réseau viaire structurant
 - frontière franco-suisse

LOCALISATION DES POINTS FAIBLES :

I PRIMAUTE DU SOCLE DU VIVANT

- Discontinuités environnementales et paysagères**
- Des Voirons à la plaine genevoise (D1206, Désenclavement du Chablais)
 - Vallée du Giffre
 - Ouest de Bonneville
 - Salève - Voirons
 - Corridor Môle - Bargy

Infrastructure écologique non protégée

- Plaine de l'Arve
- Massif des Bornes
- Contreforts du Môle
- Contreforts du Salève

Frottements

- Massif du Salève
- Coteaux des Voirons

II UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE REEQUILBRÉE

Déficits d'offre en transports publics

- Axe Saint-Julien-en-Genevois - Archamps (PACA Rhône) - Annemasse
- Axe Annemasse - Bonneville
- Axe Findrol - PACA Chablais

Lacunes d'aménagement modes doux

- Annemasse - Reignier-Esery - La Roche-sur-Foron - Saint-Pierre-en-Faucigny - Bonneville
- Bonne - Findrol - Contamine - Bonneville
- Reignier-Esery - Findrol
- Bonneville - Vougy

Conflits d'usages

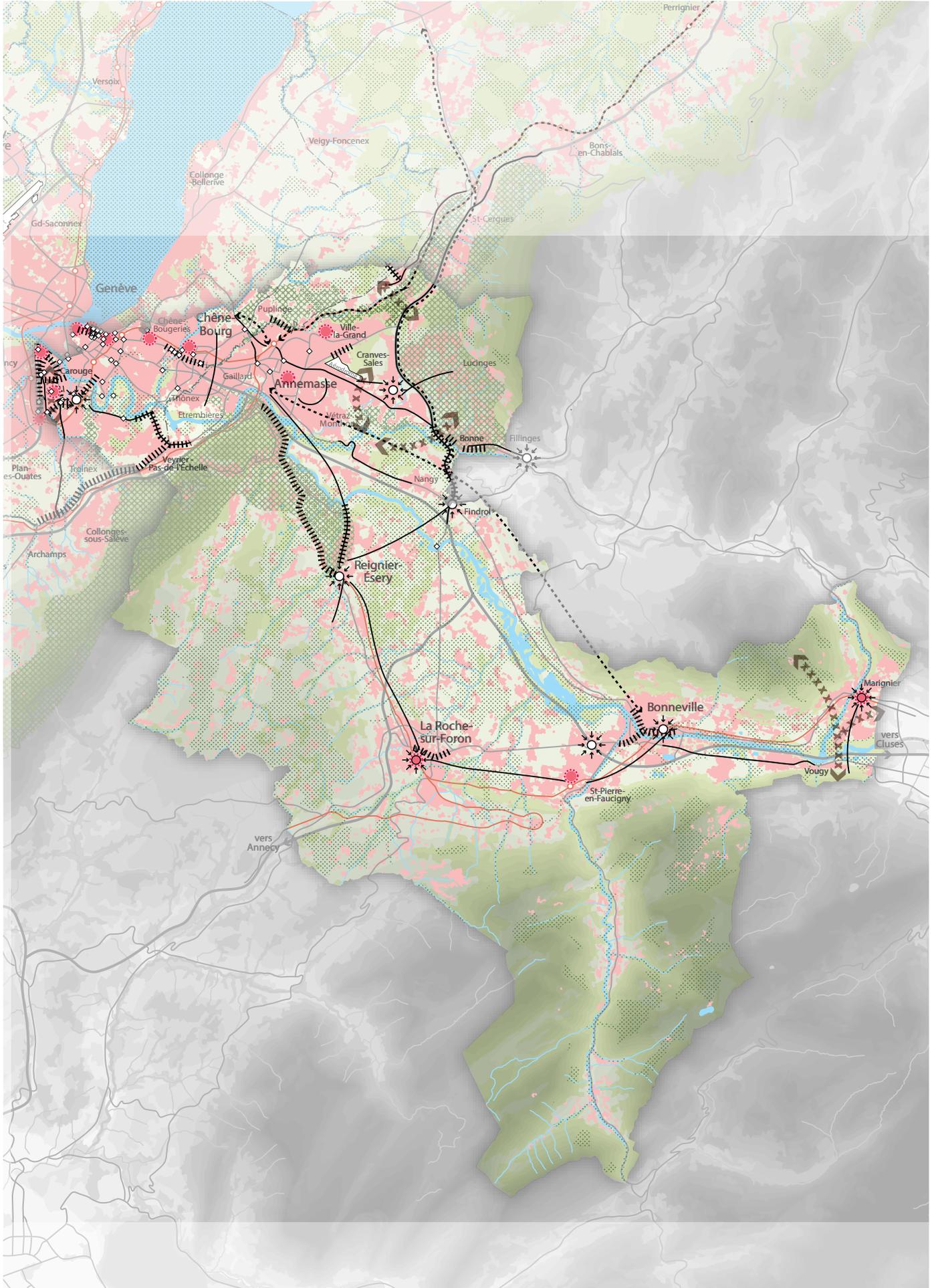
- Reignier-Esery - Annemasse
- Rue de Genève aux Trois-Chêne
- Avenue des Glières à Bonneville

Besoins de rabattement

- Gares du Léman Express (Machilly, Reignier-Esery, La Roche sur Foron, Bonneville, Marignier et Interfaces multimodales routières (Bonne, Findrol, Contamine)

Manque de qualité des espaces publics

- Trois-Chêne
- Annemasse
- Quartiers-gare hors CEVA



BESOINS D' ACTIONS ET PRIORITÉS PA5

LA PRIMAUTÉ DU SOCLE DU VIVANT

BA 1.01 – Préserver l'infrastructure écologique tout en assurant des usages partagés

BA 1.03 – Reconnecter et enrichir les milieux, y compris à l'intérieur du tissu bâti

Le rôle essentiel de l'infrastructure écologique pour la structuration de l'agglomération, la qualité de vie et sa contribution à la transition écologique devra être confirmé par les prochaines planifications directrices.

La mise en réseau et la renaturation des espaces non-bâties des milieux urbains (espaces publics, parcs, cours d'eau canalisés/enterrés) devra participer à l'amplification du vivant. Il conviendra donc d'identifier des mesures de préservation pour les territoires les plus structurants pour la biodiversité, de renforcer et de revitaliser les continuités écologiques terrestres, hydrographiques et aériennes (trame noire), à toutes les échelles, y compris dans les milieux bâtis (Remise à l'air libre de la Drize dans le PAV à titre d'illustration, Arve, Foron etc.)

Points faibles	Discontinuités paysagères/biologiques Infrastructure écologique non protégée Frottements
Actions à court terme	Mettre en place des dispositifs contractuels localisés, sur le modèle des contrats-corridors qui ont déjà fait leurs preuves dans l'agglomération.
Actions à moyen terme	
Tâche permanente	Mettre à jour les planifications locales en matière d'aménagement du territoire, en intégrant l'infrastructure écologique.
Stratégies PA5	EP01 – Préserver le socle du vivant en s'appuyant sur les documents réglementaires EP03 – Restaurer les corridors biologiques en réalisant de nouveaux projets EP05 – Limiter l'urbanisation en aménageant les franges urbaines EP06 – Améliorer la qualité de vie en revitalisant l'espace urbain U01 – Fixer les limites à l'urbanisation
Mesures PA5	EP5-13 Renaturation du cours d'eau de la Gélina à Annemasse

BA 1.04 – Atténuer les effets du dérèglement climatique et les nuisances dans les espaces bâtis

Dans les parties bâties, il conviendra d'amplifier les services écosystémiques (assainissement de l'air et de l'eau, captation carbone, pollinisation, fertilité des sols, infiltration de l'eau, régulation de la température etc.) pour assurer leur robustesse et améliorer leur résilience face aux dérèglements climatiques et à la chute de la biodiversité.

Le traitement des franges et des limites entre les espaces bâtis doit permettre de renforcer les fonctions naturelles, nourricières et récréatives de ces «espaces-tampons» structurants pour le PACA (Maraichage à Gaillard, couronne agricole de Reignier-Esery, Plaine des Rocailles etc. Enfin, il conviendra de conditionner le développement des activités humaines en intégrant les besoins des habitants (ressources, énergie).

Points faibles	Manque de qualité des espaces publics Besoins de densification/intensification
Actions à court terme	Tirer parti des projets urbains dans les centres pour requalifier les espaces publics en y intégrant des programmes d'arborisation et de développement de la nature en ville.
Actions à moyen terme	Requalification des espaces publics des axes urbains structurants et des axes forts vélo afin d'y développer des espaces végétalisés

BA 1.04 – Atténuer les effets du dérèglement climatique et les nuisances dans les espaces bâtis

Tâche permanente	Mettre à jour les planifications directrices règlementaires afin de développer les programmes de nature en ville
Stratégies PA5	<p>EP06 – Améliorer la qualité de vie en revitalisant l'espace urbain</p> <p>U05 – Assurer le dynamisme des polarités locales en équipant la ville des courtes distances</p> <p>U08 – Rendre la ville désirable en adaptant les densités et formes urbaines au contexte</p> <p>U09 – Créer des espaces de respiration en ville en améliorant la qualité et le maillage des espaces publics</p> <p>M9 – Favoriser la mobilité piétonne et la qualité de séjour dans les espaces publics</p>
Mesures PA5	<p>UD5-01 Gare des Eaux-Vives</p> <p>UD5-02 Chêne-Bourg – Chêne-Bougeries</p> <p>UD5-03 Etoile Annemasse – Genève</p> <p>UD5-04 Chablais Parc</p> <p>UD5-05 Annemasse – Dusonchet – Perrier</p> <p>UD5-06 Densification autour du BHNS (Gare d'Annemasse – ZA Annemasse – Ville La Grand)</p> <p>UD5-07 Bois-Enclos (Altea)</p> <p>UD5-09 Communaux d'Ambilly</p> <p>UD5-10 Arve Route Blanche</p> <p>UD5-11 Brouaz Annemasse</p> <p>UD5-12 Densification autour du BHNS (Gare d'Annemasse – Cranves-Sales – Bonne)</p> <p>UD5-14 : Grands Esserts</p> <p>UD5-15 : Veyrier – Couronne villageoise</p> <p>UD5-16 Frontenex-Tulettes</p> <p>UD5-17 Ecoquartier Château – Rouge</p> <p>UD5-18 Rue de Genève (Gaillard – Ambilly – Annemasse)</p> <p>UD5-19 Carouge Est</p> <p>UD6-01 Bonneville – Centre élargi</p> <p>UD6-02 La Roche-sur-Foron «Centre-ville de demain»</p> <p>UD6-03 Saint-Pierre-en-Faucigny</p> <p>UD6-04 Marignier</p> <p>UD5-05 Reignier-Esery – Quartier Gare et centre-bourg</p> <p>UD6-06 PAE des Jourdiés</p> <p>UD6-07 ZAE du Bronze (Bonneville)</p> <p>UD6-08 Findrol</p> <p>UD6-08a PPDE Findrol (Contamine-sur-Arve)</p> <p>UD6-08b PPDE Findrol (Nangy)</p> <p>EP5-14 Aménagement de mesures d'atténuation d'îlots de chaleur sur le secteur de la Voie verte Rive gauche (Eaux-Vives – Foron)</p> <p>30-68 Requalification de rues du Vieux Carouge avec un traitement paysager</p> <p>30-69 Réaménagement multimodal et paysager du Rondeau de Carouge</p> <p>30-72 Aménagement en faveur des piétons et cycles avec un traitement paysager dans le parc Batelle reliant le plateau de Pinchat au Rondeau de Carouge</p> <p>36-1-27 Requalification de la rue de Genève entre le chemin de la Fontaine et la douane de Moillesullaz</p>

UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉÉQUILBRÉE

BA 2.01 – Rééquilibrer les polarités urbaines en termes d'emplois, de logements et d'équipements

BA 2.03 – Garantir les capacités d'accueil pour faire face à la croissance démographique projetée

La forte croissance démographique fait peser une forte pression foncière sur les zones urbanisées du PACA. L'accueil de cette croissance s'est jusque-là essentiellement concrétisée par le développement de nouvelles extensions urbaines sur l'espace agricole. Les cadres réglementaires nationaux (LAT, ZAN) ne permettant plus cette politique d'extension, la croissance démographique attendue à l'horizon 2050 devra être absorbée au sein des espaces urbains déjà existants, à proximité des principales infrastructures de transports publics.

Par ailleurs la tendance à la résistance d'une partie de la population aux politiques de densification nécessite une approche pédagogique ainsi que l'amélioration de la qualité de vie au sein des futures opérations.

Une meilleure mixité fonctionnelle est à rechercher aux différentes échelles territoriales, dans une logique de complémentarité.

Par ailleurs, la mutation des activités (agriculture, commerce, industrie notamment) devra s'inscrire dans une logique de densification des espaces à vocation économique, de développement de l'économie circulaire et d'évolution des pratiques agricoles pour plus de résilience face à la transition écologique.

Points faibles	Besoins de densification/intensification
Actions à court terme	Poursuivre la mise en œuvre des projets urbains inscrits au Projet d'agglomération Poursuivre la qualification et la densification des zones industrielles et commerciales (Mont Blanc, Altea, Ranaudes, Findrol, Jourdiés, Bordets, Gravières, Bronze)
Actions à moyen terme	Envisager la mutation des zones commerciales d'entrée de ville vers une mixité fonctionnelle accrue, économique ou urbaine. Poursuivre la densification des centres urbains structurants et bien desservis par les TP, en priorité autour des gares du Léman Express et des interfaces TP structurant Mieux coordonner le développement urbain et les dessertes TP dans les centres périurbains autour d'Annemasse, de Bonneville, de La Roche sur Foron
Tâche permanente	Réviser les documents de planification réglementaires à différents niveaux : SCOT du Genevois français – élaboration en cours, SCOT cœur de Faucigny, SCOT du Pays Rochois, PDCn genevois – révision en cours, mais aussi PDCo et PLUIHM et ses OAP sectorielles complété par des OAP thématiques transversales. Ces périmètres à géométrie variable intègrent les spécificités de tous les territoires et accompagnent efficacement les initiatives privées et associatives participant à la transition écologique. Soutenir le développement des équipements et services dans les petites villes, satellite et villages en réseau Assurer l'implication des habitants et de la société civile dans la conception des projets territoriaux, pour favoriser l'acceptabilité de la densification et de la régénération du tissu urbain

BA 2.01 – Rééquilibrer les polarités urbaines en termes d'emplois, de logements et d'équipements

BA 2.03 – Garantir les capacités d'accueil pour faire face à la croissance démographique projetée

**Stratégies
PA5**

- 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
- U08 – Rendre la ville désirable en adaptant les densités et formes urbaines au contexte
- M01 – Préparer les développements ferroviaires et accélérer leur mise en œuvre
- 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 transfrontaliers
- M05 – Faciliter l'intermodalité avec les interfaces multimodales
- 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
- M11 – Développer et coordonner les services de mobilité à l'échelle transfrontalière

**Mesures
PA5**

- UD5-01 Gare des Eaux-Vives
- UD5-02 Chêne-Bourg – Chêne-Bougeries
- UD5-03 Etoile Annemasse – Genève
- UD5-04 Chablais Parc
- UD5-05 Annemasse – Dusonchet – Perrier
- UD5-06 Densification autour du BHNS (Gare d'Annemasse – ZA Annemasse – Ville La Grand)
- UD5-07 Bois-Enclos (Altea)
- UD5-09 Communaux d'Ambilly
- UD5-10 Arve Route Blanche
- UD5-11 Brouaz Annemasse
- UD5-12 Densification autour du BHNS (Gare d'Annemasse – Cranves-Sales – Bonne)
- UD5-14 : Grands Esserts
- UD5-15 : Veyrier – Couronne villageoise
- UD5-16 Frontenex-Tulettes
- UD5-17 Ecoquartier Château – Rouge
- UD5-18 Rue de Genève (Gaillard – Ambilly – Annemasse)
- UD5-19 Carouge Est
- UD6-01 Bonneville – Centre élargi
- UD6-02 La Roche-sur-Foron «Centre-ville de demain»
- UD6-03 Saint-Pierre-en-Faucigny
- UD6-04 Marignier
- UD5-05 Reignier-Esery – Quartier Gare et centre-bourg
- UD6-06 PAE des Jourdiés
- UD6-07 ZAE du Bronze (Bonneville)
- UD6-08 Findrol
- UD6-08a PPDE Findrol (Contamine-sur-Arve)
- UD6-08b PPDE Findrol (Nangy)

BA 2.04 – Constituer un réseau cyclable d'agglomération continu et performant

Le réseau cyclable à l'échelle du PACA Arve n'est pas homogène sur l'ensemble du périmètre. La réalisation de la voie verte Genève – Annemasse et son prolongement en cours de finalisation jusqu'à Bonne a permis la mise en place d'un axe fort structurant longue distance pour les modes doux. D'autres itinéraires structurants en cours de réalisation ou de planification figurent à l'échelle du PACA Arve comme la véloroute Léman-Mt-Blanc, la Via Rhôna sud-Léman ou encore les axes le long des départementales RD2, RD 1205 ou RD903.

En revanche il existe un fort déficit en terme de rabattement cyclables autour des gares du Léman Express (périmètre de 3 kilomètres) en particulier sur la partie française du PACA et des gares de Machilly, Reignier-Esery, La Roche, St-Pierre, Bonneville et Marignier.

Points faibles	Lacunes d'aménagements MD Conflits d'usages TIM TP MD
Actions à court terme	Finaliser la planification transfrontalière des axes forts vélo
Actions à moyen terme	Développer des itinéraires modes doux sécurisés en rabattement sur les gares Léman Express depuis les localités voisines principales Compléter le maillage transfrontalier de mobilité douce dans la campagne genevoise
Tâche permanente	Inciter à l'accélération à la mise en œuvre du Plan vélo d'agglomération par les collectivités locales. Promouvoir la mobilité douce et favoriser les changements de comportements auprès des utilisateurs
Stratégies PA5	U09 – Créer des espaces de respiration en ville en améliorant la qualité et le maillage des espaces publics U04 – Structurer le territoire multipolaire en créant les réseaux des villages et hameaux M02 – Requalifier le réseau routier régional en cohérence avec les planifications suprarégionales M04 – Renforcer le réseau cyclable d'agglomération et développer des axes forts transfrontaliers 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 M010 – Améliorer la sécurité du trafic et porter une attention particulière aux usagers les plus vulnérables

BA 2.04 – Constituer un réseau cyclable d'agglomération continu et performant

Mesures PA5

- 30-66 Requalification multimodale et paysagère de l'Avenue Cardinal Mermillod entre Vautier et Fontenette en lien avec l'urbanisation de Carouge Est
- 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
- 30-72 Aménagement en faveur des piétons et cycles avec un traitement paysager dans le parc Batelle reliant le plateau de Pinchat au Rondeau de Carouge
- 36-1-27 Requalification de la rue de Genève entre le chemin de la Fontaine et la douane de Moillesulaz
- 36-1-33 Requalification de la route de Chêne entre le chemin de Grange-Canal et le chemin de la Montagne
- 36-1-34 Création d'une vélostation de 147 places à la douane de Moillesulaz
- 36-1-35 Élargissement de la passerelle MD du chemin du Bois-des-Arts au-dessus de la Route Blanche dans le secteur Floraire
- 36-1-36 Aménagement d'un axe fort vélo transfrontalier entre Genève et Reignier passant par la douane de Thônex-Vallard
- 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
- 38-8 Rabattement modes doux vers les interfaces multimodales de Bonneville : Création de perméabilités sous le réseau ferré et sur l'Arve
- 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)
- 38-10 Poursuite de la réalisation du pôle d'échanges multimodal de la gare de La Roche-sur-Foron
- 40-25 Réaménagement du carrefour de la RD 1206 pour sécuriser la traversée des modes doux et la ViaRhôna
- 40-26 Aménagement d'un axe fort vélo entre Champel et Veyrier

BA 2.06 – Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales

BA 2.07 – Renforcer l'offre de transports publics et développer le maillage ainsi que l'efficacité du réseau

Les TP doivent être renforcés afin de favoriser le report modal et les liens internes au PACA, mais aussi en direction du PACA Chablais et du PACA Rhône.

L'amélioration des dessertes ferroviaires sur la vallée de l'Arve (L2 et L3 du Léman Express) et sur le Chablais (ligne L1) d'une part et l'amélioration des dessertes sur la ligne TER Annemasse Bellegarde devrait permettre de faciliter les relations tangentielles via correspondance en gare d'Annemasse. Ces dessertes devraient être complétées par des liaisons par autocar rapide sur autoroute sur l'A40 entre Saint-Julien et Annemasse et entre Annemasse et Bonneville ainsi que via les RD903 et RD1206 entre Findrol et la future autoroute du Chablais.

À terme plusieurs interfaces ferroviaires dans la vallée de l'Arve seront améliorées en lien avec le développement du Léman Express. Le développement de lignes de bus de rabattement autour de ces gares sera progressivement amélioré.

À un niveau plus local, il a un besoin de renforcer les aménagements de TP en sites propre au sein de l'agglomération d'Annemasse, soit par la mise en place de couloirs bus soit par l'extension du réseau de tram.

Points faibles	Déficits de l'offre TP Besoin de rabattement
Actions à court terme	Poursuivre le développement des réseaux TP urbains autour des agglomérations centrales (Genève, Annemasse) et périphériques (Bonneville/La Roche/St-Pierre/Reignier)
Actions à moyen terme	Renforcer les capacités d'emport des lignes L2 et L3 du Léman express : fréquences, amplitude. Compléter la desserte par des liaisons rapides sur autoroute.
Tâche permanente	Améliorer les correspondances entre les différentes lignes TP (ferroviaires, interurbaines routières, urbaines routières)
Stratégies PA5	<p>U02 – Répondre aux spécificités locales en affinant l'armature urbaine</p> <p>U03 – Structurer le territoire multipolaire en accueillant la croissance démographique dans les villes, petites villes et les bourgs</p> <p>U04 – Structurer le territoire multipolaire en créant les réseaux des villages et hameaux</p> <p>U09 – Créer des espaces de respiration en ville en améliorant la qualité et le maillage des espaces publics</p> <p>M01 – Préparer les futurs développement ferroviaires et accélérer leur mise en œuvre</p> <p>M02 – Requalifier le réseau routier régional en cohérence avec les planifications suprarégionales</p> <p>M03 – Conforter le réseau de transport public structurant et développer des lignes tangentielles pour soutenir la multipolarité</p> <p>M05 – Faciliter l'intermodalité avec les interfaces multimodales</p> <p>M09 – Favoriser la mobilité piétonne et la qualité de séjour dans les espaces publics</p> <p>M11 – Développer et coordonner les services de mobilité à l'échelle transfrontalière</p>
Mesures PA5	<p>15-34 Extension du PEM de la Gare de Reignier-Esery</p> <p>15-35 Aménagement d'un axe BHNS tangentiel entre Douvaine, Findrol et Bonneville (nouvelle ligne tangentielle)</p> <p>15-36 Aménagements pour car express sur l'autoroute A40 entre Bonneville et Genève (renforcement ligne transfrontalière 274)</p> <p>36-1-22 Nouvelle ligne de transports publics (TP) urbains structurante (de type Bus à Haut Niveau de Service ou Tramway) d'Annemasse Agglo</p> <p>36-2-22 Mise en site propre de la ligne 6 de la TAC et prolongement transfrontalier au P+R Sous-Moulin à Thônex</p> <p>38-10 Poursuite de la réalisation du pôle d'échanges multimodal de la gare de La Roche-sur-Foron</p>

3.4 Opérations stratégiques et mesures

MESURES SUPRARÉGIONALES

Modernisation de l'infrastructure ferroviaire dans la vallée de l'Arve (entre La Roche-sur-Foron et Saint-Gervais-les-Bains - Le-Fayet, mise en service en 2030; entre La Roche-sur-Foron - Annecy, mise en service en service après 2035)

Ces mesures suprarégionales auront pour effet d'améliorer la desserte pour quatre gares Léman Express du PACA Arve Porte des Alpes : La Roche-sur-Foron (**38-10 et UD6-02**), Saint-Pierre-en-Faucigny (**38-9 et UD6-05**), Bonneville (**38-8, 39-9 et UD6-01**), Marignier (**UD6-04**). La modernisation permettra en effet de doubler le nombre de trains / jour; d'améliorer la régularité, d'assurer un train toutes les demi-heures en heure de pointe, d'améliorer le confort, la sécurité et l'information des voyageurs.

Amélioration de la jonction d'Etrembières (Annemasse Sud)

La réorganisation de la jonction autoroutière d'Etrembières au sud d'Annemasse permet d'améliorer la gestion du trafic en lien avec la connexion à l'autoroute A40 depuis le réseau routier. Ce projet suprarégional génère des mesures de réaménagement routier local (**36-2-12**) et d'aménagement d'un P+R pour organiser le rabattement vers les modes doux et transports en commun.

Nouvelle liaison 2x2 voies Machilly - Thonon A412 (Désenclavement du Chablais)

Cette infrastructure qui devrait être mise en service en 2029 pourra **contribuer à limiter le trafic de transit et à libérer de l'espace routier au bénéfice d'autres usages**. Les mesures d'accompagnement et de gestion du trafic individuel motorisé (Développement, connexions et rabattement de l'offre de transports publics, amélioration de la sécurité routière, stationnement) devront être coordonnées avec les réflexions menées dans le PACA Chablais.

OPÉRATIONS STRATÉGIQUES

OS1 - RUE DE GENÈVE

La construction du tronçon Moillesulaz – Montessuit du tramway (**6621.022/36-1-6**) et les travaux pour son extension en direction du quartier du Perrier (**6621.4.021/36-1-11**) et la piétonisation du centre-ville d'Annemasse (**6621.4.190/36-1-31**) ont largement contribué à reconfigurer le caractère urbain de la Rue de Genève sur sa partie française. La voie verte d'agglomération et les espaces publics des gares de Chêne-Bourg et des Eaux-Vives ont largement amélioré l'intermodalité et le report vers les transports publics (Lignes 12 et 17 sur la Rue de Genève, les lignes 5, 25 et 41 sur la Route de Malagnou ainsi que les lignes tangentielles (31, 32, 34 et 37 du réseau TPG).

Il s'agit désormais d'améliorer la desserte locale et de requalifier dans l'épaisseur entre le Chemin de la Gradelle et la Route de Malagnou, pour améliorer la connexion piétons et cycles avec le centre de l'agglomération (Rive, Bel-Air et Plainpalais), dans un secteur déjà densément peuplé qui devrait voir sa population s'accroître encore (plus de 2600 logements à terme pour la mesure **UD5-09** Belle-Terre).

L'axe Rue de Genève puis Route de Chêne fait l'objet d'une requalification en deux tronçons, entre la rue Fontaine et la rue Adrien-Jeandin d'une part (**36-1-27**), du chemin de Chevillarde au chemin de la montagne (**36-1-33**) d'autre part. Un axe fort vélo Eaux-Vives – Moillesulaz structure l'ensemble et offre un nouvel itinéraire pour desservir le centre de l'agglomération (**36-1-36**). La desserte locale est améliorée par l'élargissement de la passerelle modes doux du chemin du Bois-des-Arts (**36-1-35**). La passerelle existante présente un profil et un dimensionnement insuffisant alors qu'elle permet de franchir la route Blanche qui constitue une véritable entrave à la desserte locale.

Enfin, en plus des différents projets de densification de cette opération stratégique (**UD5-02, UD5-18, UD5-09 et UD5-16**), une mesure **EP5-14** vise à atténuer les ilots de chaleur sur le secteur de la Voie verte entre les Eaux-Vives et le Foron. En plus de constituer une mesure d'amélioration du confort des cyclistes et des piétons (750 000 passages en 2020), cela confortera la vocation initiale de l'aménagement, pensé comme un parc linéaire à destination des riverains.

TYPES DE MESURES

		Aménagement modes doux
			Interface multimodale
			Sécurité / Valorisation de l'espace routier
			Transport public sur rail
			Transport public sur route
	-----		Électrification
			Gestion du trafic
			Pôle de mobilité
			Environnement / Paysage

HORIZON DE RÉALISATION

Mobilité/EP	Opération d'aménagement
	A5
	B5
	C5
	Projet (PA 1 à 4)
	Réalisé (PA 1 à 4)



FIGURE 19
Opération stratégique 1
Rue de Genève

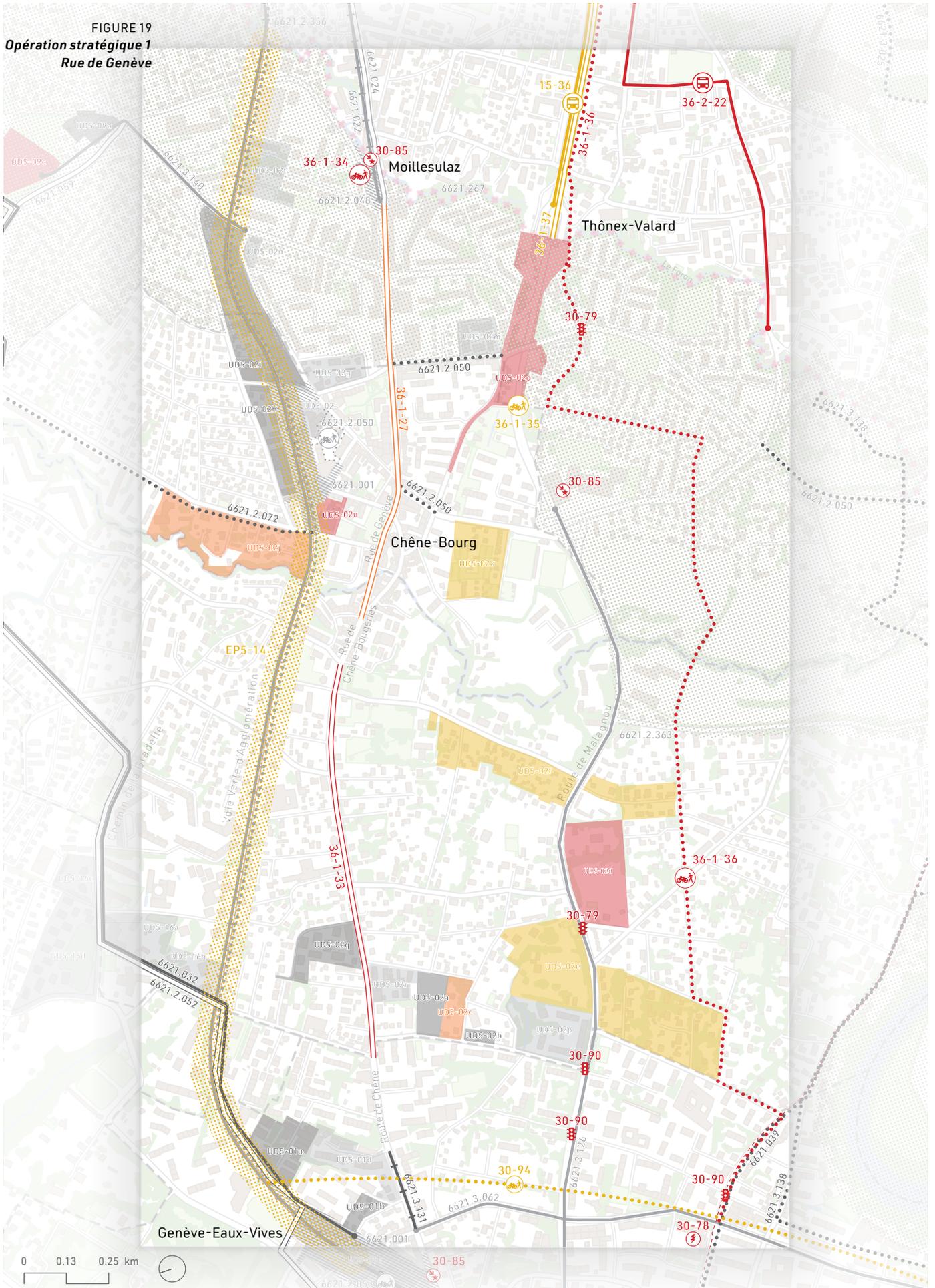
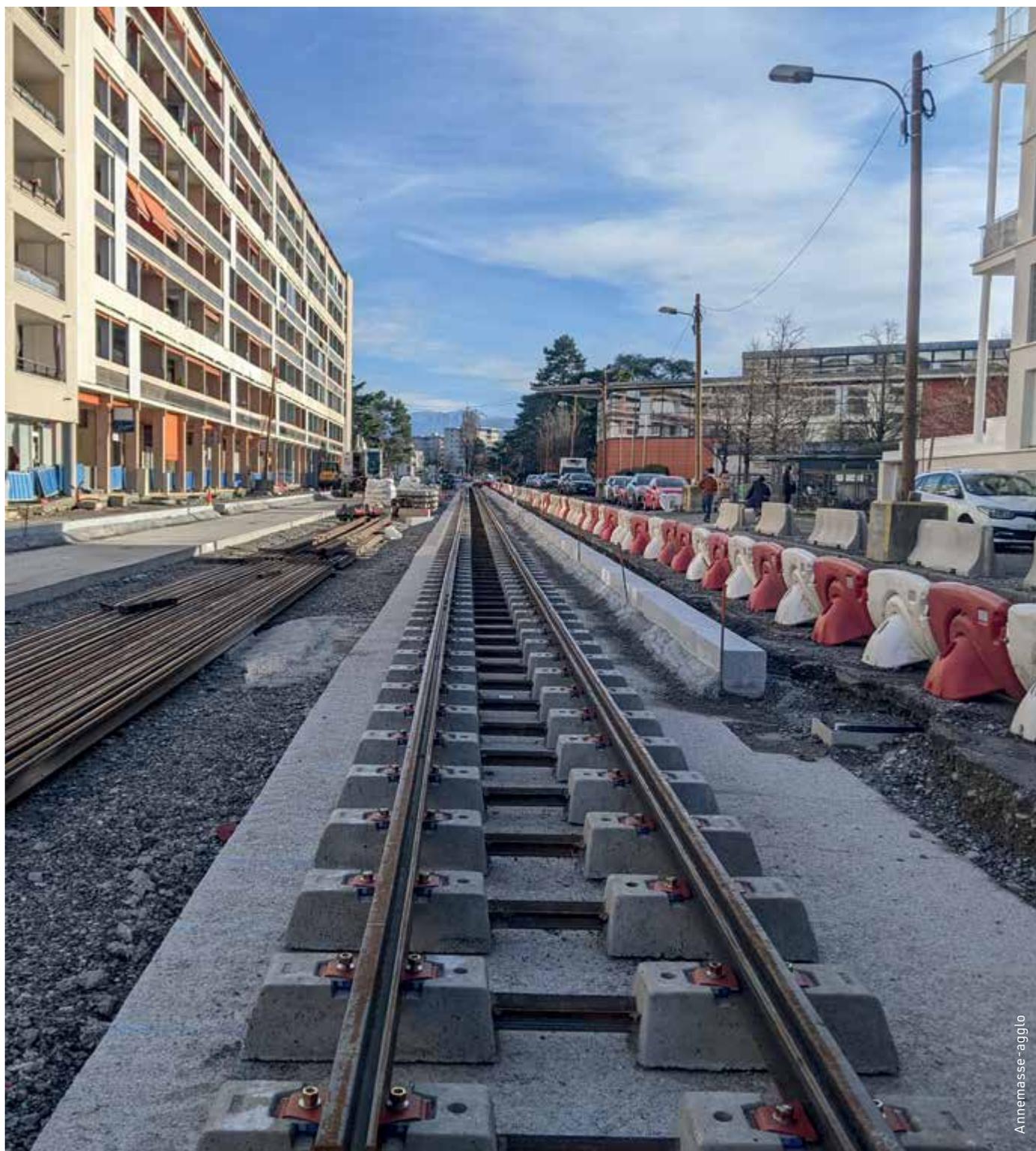


TABLEAU 20
**Mesures inscrites dans
l'OS1 du PACA Arve. Les
mesures structurantes
sont indiquées par
un fond de couleur.**

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Priorité	Territoire	Pilote étape en cours	Début des travaux
36-1-33	Requalification de la route de Chêne entre le chemin de Grange-Canal et le chemin de la Montagne	Sécurité	A5	GE	Canton de Genève (OCGC)	2028
36-1-34	Création d'une vélo station de 147 places à la douane de Moillesulaz à Thônex	MD	MD A5	GE	Thônex	2028
36-1-36	Aménagement d'un axe fort vélo transfrontalier entre Genève et Reignier passant par la douane de Thônex-Vallard	MD	A5	TR	Canton de Genève (OCGC), Annemasse Agglo, CC Arve et Salève	2029
36-1-27	Requalification de la rue de Genève entre le chemin de la Fontaine et la douane de Moillesulaz	Sécurité	B5	GE	Canton de Genève (OCT)	2028
UD5-01	Gare des Eaux-Vives	Ville - densification	As5-Bs5	GE	Canton de Genève (OU)	En cours
UD5-02	Chêne-Bourg - Chêne-Bougeries	Ville - densification	As5-Bs5	GE	Canton de Genève (OU)	En cours
UD5-09	Communaux d'Ambilly	Ville - densification	As5-Bs5	GE	Canton de Genève (OU)	En cours
UD5-16	Frontenex Tulettes	Ville - densification	As5-Bs5	GE	Canton de Genève (OU)	En cours
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	C5	GE	Thônex	-
EP5-14	Aménagement de mesures d'atténuation d'îlots de chaleur sur le secteur de la Voie verte Rive gauche (Eaux-Vives - Foron)	Enviro.- Paysage	C5	GE	Canton de Genève (OU)	-

*Chantier de
prolongement de la
ligne 17 du tramway
à Annemasse*



OS2 - AGGLOMÉRATION D'ANNEMASSE

La restructuration urbaine de l'axe Gaillard - Ambilly - Annemasse autour de la voie verte, du tramway et du Léman Express se poursuit avec l'extension du tramway (6621.4.021/36-1-11) et la piétonisation du centre-ville d'Annemasse (6621.4.190/36-1-31), en lien avec les projets mentionnés ci-avant (Voir OS 1). Les transports publics sont confortés dans les communes de l'agglomération et articulés avec les territoires moins urbains par une desserte cycle et piétons pour favoriser une ville des proximités.

La ligne 6 de la TAC Pré des Plans - Gaillard, requalifiée en site propre, améliore l'accessibilité de Ville-la-Grand (UD5-6), des quartiers de Romagny et de la Libération (UD5-17, UD5-5), de la Rue de Genève (UD5-18) et améliore la desserte de nombreux équipements publics (Collèges, hôpital, mairies etc.).

Les douanes qui concentrent des flux importants font l'objet d'une attention particulière pour améliorer leur accessibilité et leur fluidité. La douane de Veyrier (40-25), est réaménagée au bénéfice des modes doux et de l'amélioration de la sécurité du trafic. Ce réaménagement s'articule avec l'urbanisation du Pas-de-l'Échelle (UD5-15a) en France et de la couronne villageoise (UD5-15) dans le Canton de Genève.

Enfin, à plus long terme, la création d'une nouvelle ligne de transports publics urbains structurante et la réorganisation du réseau permettront de consolider la desserte de l'agglomération annemassienne.

TYPES DE MESURES

	Aménagement modes doux
		Interface multimodale
		Sécurité / Valorisation de l'espace routier
		Transport public sur rail
		Transport public sur route
		P+R
	-----	Électrification
		Gestion du trafic
		Pôle de mobilité
		Environnement / Paysage

HORIZON DE RÉALISATION

Mobilité/EP	Opération d'aménagement
	A5
	B5
	C5
	Projet (PA 1 à 4)
	Réalisé (PA 1 à 4)

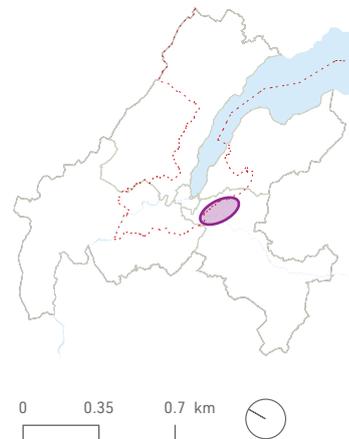


FIGURE 20
Opération stratégique 2
Agglomération
d'Annemasse

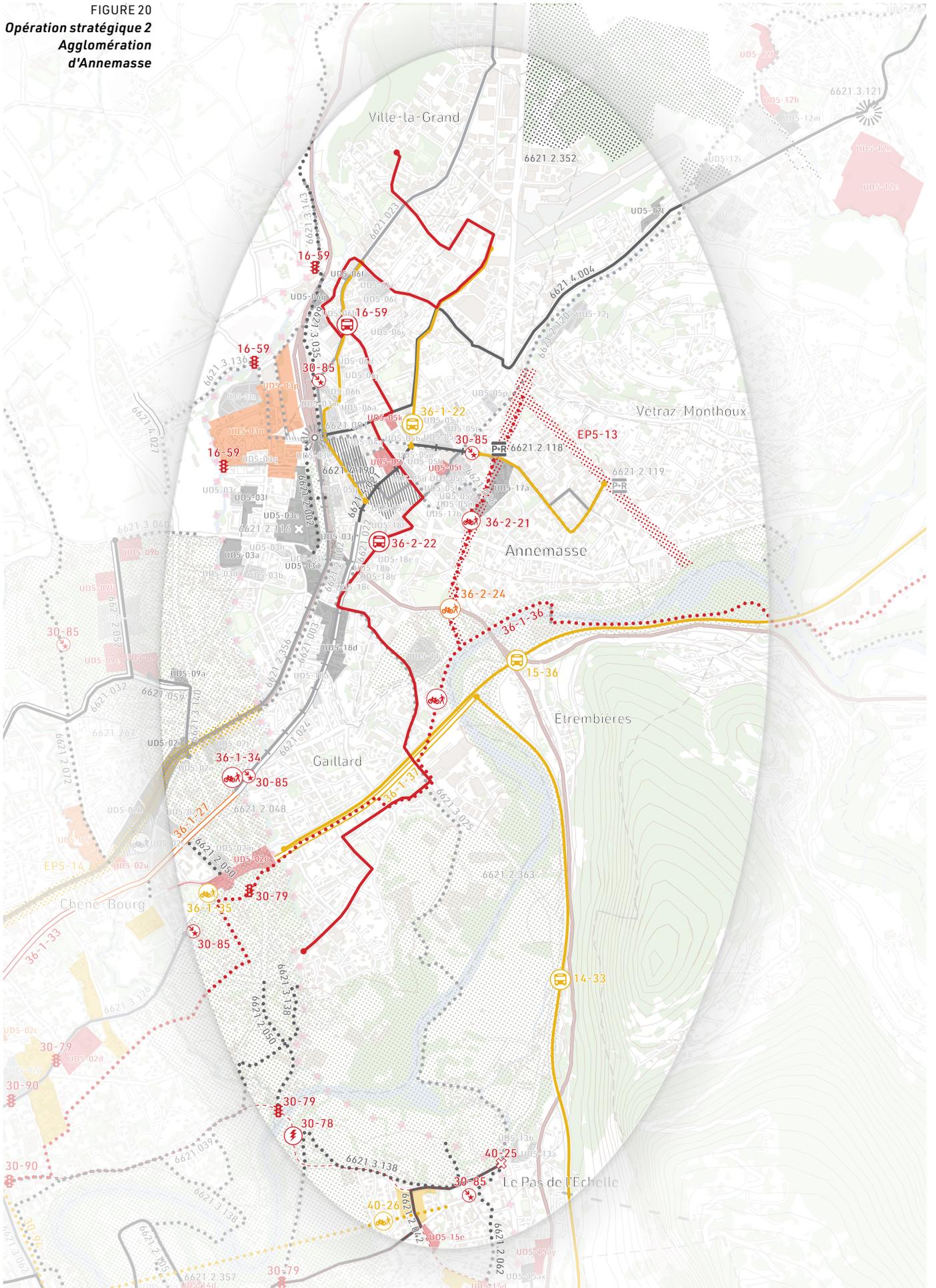


TABLEAU 21
*Mesures inscrites dans
l'OS2 du PACA Arve. Les
mesures structurantes
sont indiquées par
un fond de couleur.*

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Priorité	Territoire	Pilote étape en cours	Début des travaux
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	MD	Paquet MD A5	F	Annemasse agglo	2030
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	A5	F	Annemasse agglo	2028
40-25	Réaménagement du carrefour de la RD 1206 pour sécuriser la traversée des modes doux et la ViaRhôna	TP_route	Paquet Sécurité A5	F	Annemasse agglo	2028
EP5-13	Renaturation du cours d'eau de la Géline à Annemasse	Enviro.-Paysage	Ae5	F	Annemasse	2028
UD5-03	Etoile Annemasse-Genève	Ville-densification	As5	F	Annemasse agglo	En cours
UD5-05	Annemasse-Dusonchet-Perrier	Ville-densification	As5	F	Annemasse agglo	En cours
UD5-12	Densification autour du BHNS Gare d'Annemasse - Cranves-Sales - Bonne	Bourgs satellites-densification	As5	F	Annemasse agglo	En cours
UD5-17	Ecoquartier Château Rouge	Ville-densification	As5	F	Annemasse agglo	En cours
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	B5	F	Annemasse agglo	2028
UD5-04	Chablais Parc	Ville-densification	As5-Bs5	F	Annemasse agglo	En cours
UD5-06	Densification autour du BHNS section gare d'Annemasse- ZA Annemasse - Ville-La-Grand	Ville-densification	As5-Bs5	F	Annemasse agglo	En cours
UD5-07	Bois-Enclos (Altea)	Site économique-densification	As5-Bs5	F	Annemasse agglo	En cours
UD5-11	Brouaz Annemasse	Ville-densification	As5-Bs5	F	Annemasse agglo	En cours
UD5-18	Rue de Genève (Gaillard - Ambilly - Annemasse)	Ville-densification	As5-Bs5	F	Annemasse agglo	En cours
UD5-10	Arve Route Blanche	Ville-densification	C5	F	Annemasse agglo	-
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	C5	F	Annemasse agglo	-
36-1-37	Transformation de la route blanche (boulevard urbain, couverture ou autoroute de distribution urbaine)	Sécurité	C5	F	Gaillard	-

*L'Arve et
la Ville de Carouge*



OS3 - CAROUGE-EST

La commune de Carouge, située en cœur d'agglomération, concentre plus d'un tiers des opérations du PAV (**UD4-01**) ainsi que le **renouvellement urbain de Carouge Est (UD5-19)**. Elle est aussi en lien géographique avec les développements urbains de la commune de Veyrier (**UD5-14, UD5-15**). Les mesures de l'opération stratégiques visent à accompagner ces développements en assurant des continuités de qualité entre les nouveaux quartiers du PAV et de Carouge-Est avec le centre et le sud de Carouge ainsi que le reste du territoire de l'agglomération (en particulier Genève-Sud). Côté PAV, la croix de mobilité douce axes E-O entre l'avenue de la Praille et la place de l'Octroi et l'axe N-S le long de la Drize remise à ciel ouverte (**30-61, 30-28, 30-49**) est réaménagée pour les déplacements piétons et cyclables avec un aménagement paysager de qualité, y compris les rabattements transversaux (**30-49, 30-60, 30-47** – voir p.67-70 pour l'entièreté des mesures

PAV dont une grande partie se trouve à Carouge). Dans le centre, **le Vieux Carouge est réaménagé en faveur des piétons et cyclistes** avec un aménagement paysager qui souligne le caractère du centre-ville et d'attracteur de flux MD (**30-68, 30-70**). Concernant les développements de Carouge Est, les requalifications multimodales et paysagères de l'avenue Cardinal Mermillod (**30-66**) et de la rue Joseph Girard (**30-67**) accompagnent les nouveaux développements (voir **UD5-19**). Les secteurs du PAV, du centre et de Carouge-Est s'articulent autour de la figure paysagère du Rondeau qui fait le lien avec Genève Sud. **Il constitue un croisement important pour des flux de nature différentes et doit être réaménagé ainsi que ses abords pour éviter les conflits d'usages et améliorer la sécurité du trafic entre tramways, bus à haut niveau de service, cycles, piétons et véhicules**, à proximité d'équipements universitaires (**30-69, 30-72, 35-34**).

TABLEAU 22
Mesures de l'OS3 du PACA Arve Les mesures structurantes sont indiquées par un fond de couleur.

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Priorité	Territoire	Pilote étape en cours	Début des travaux
30-66	Requalification multimodale et paysagère de l'Avenue Cardinal Mermillod entre Vautier et Fontenette en lien avec l'urbanisation de Carouge Est	Sécurité	Paquet Sécurité A5	GE	Carouge	2028
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	Sécurité	Paquet sécurité A5	GE	Carouge	2030
30-68	Requalification de rues du Vieux Carouge avec un traitement paysager	Sécurité	Paquet Sécurité A5	GE	Carouge	2028
30-72	Aménagement en faveur des piétons et cycles avec un traitement paysager dans le parc Batelle reliant le plateau de Pinchat au Rondeau de Carouge	MD	Paquet MDA5	GE	Carouge	2028
UD5-19	Carouge Est	Ville-densification	As5-Bs5	GE	Carouge	En cours
40-26	Aménagement d'un axe fort vélo entre Champel et Veyrier	MD	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	–
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	C5	GE	Carouge	–

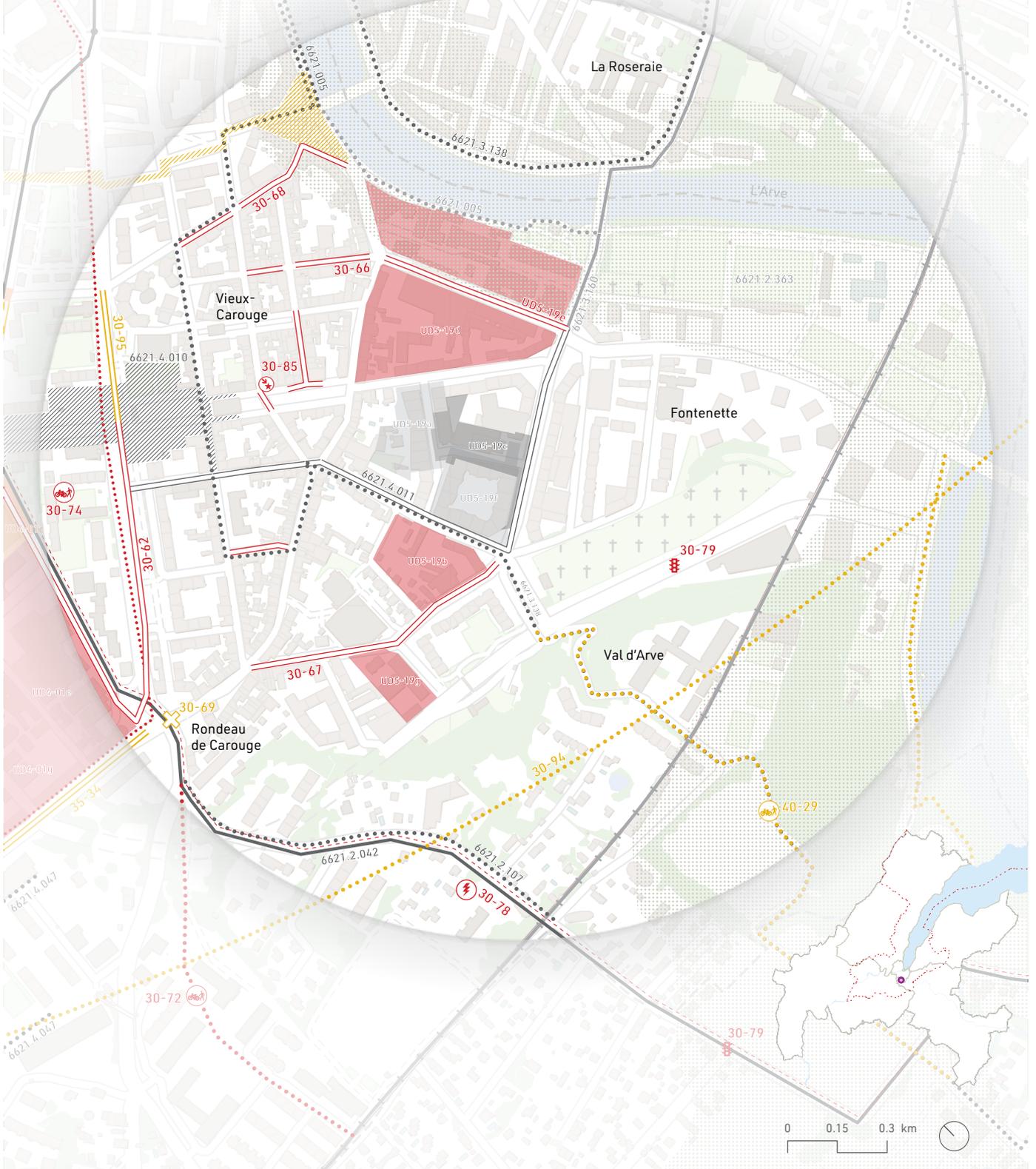
TYPES DE MESURES

- Aménagement modes doux
- Sécurité / Valorisation de l'espace routier
- Transport public sur route
- - - - - Électrification
- Gestion du trafic
- Pôle de mobilité
- Environnement / Paysage

HORIZON DE RÉALISATION

- | | |
|-------------|-------------------------|
| Mobilité/EP | Opération d'aménagement |
| | A5 |
| | B5 |
| | C5 |
| | Projet (PA 1 à 4) |
| | Réalisé (PA 1 à 4) |

FIGURE 21
Opération stratégique 3
Carouge-est



OS4 - BONNEVILLE

La ville de Bonneville (**UD6-04**) a connu **une forte augmentation de l'usage du train depuis la mise en service du Léman Express (307 165 voyageurs en 2022 contre 244 862 voyageurs en 2019, soit une augmentation de la fréquentation de la gare supérieure à 25%)**. Pour conforter et accompagner cette tendance, plusieurs mesures tendent à **faciliter encore l'accès à la gare en modes actifs depuis le sud et l'est**. La création d'un passage sous-voie (**38-8**) permettra de désenclaver et de sécuriser les

rabattements modes doux depuis Ayze et le sud de Bonneville). Le franchissement de l'Arve par une passerelle modes doux (**38-9**) permettra de **relier le centre-ville avec les zones d'emplois et de logement** dans le quartier Benery. L'opération stratégique bénéficiera également de la mesure **15-35** sur la RD1205 qui complètera l'articulation avec les communes voisines, en rive droite de l'Arve et en articulation avec Marignier (**UD6-04**).

TABLEAU 23
Mesures inscrites dans
l'OS4 du PACA Arve. Les
mesures structurantes
sont indiquées par
un fond de couleur.

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Priorité	Territoire	Pilote étape en cours	Début des travaux
38-8	Rabattement modes doux vers les interfaces multimodales de Bonneville : création de perméabilités sous le réseau ferré et sur l'Arve	MD	A5	F	CCFG	2028
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)	Sécurité	Paquet Sécurité A5	F	CCFG	2028
UD6-01	Bonneville – centre élargi	Ville-densification	As5-Bs5	F	CCFG	En cours
UD6-04	Marignier	Bourgs et petites villes – densification	As5-Bs5	F	CCFG	En cours
UD6-07	ZAE du Bronze (Bonneville) – site PPDE	Secteur d'activité-densification	As5-Bs5	F	CCFG	En cours

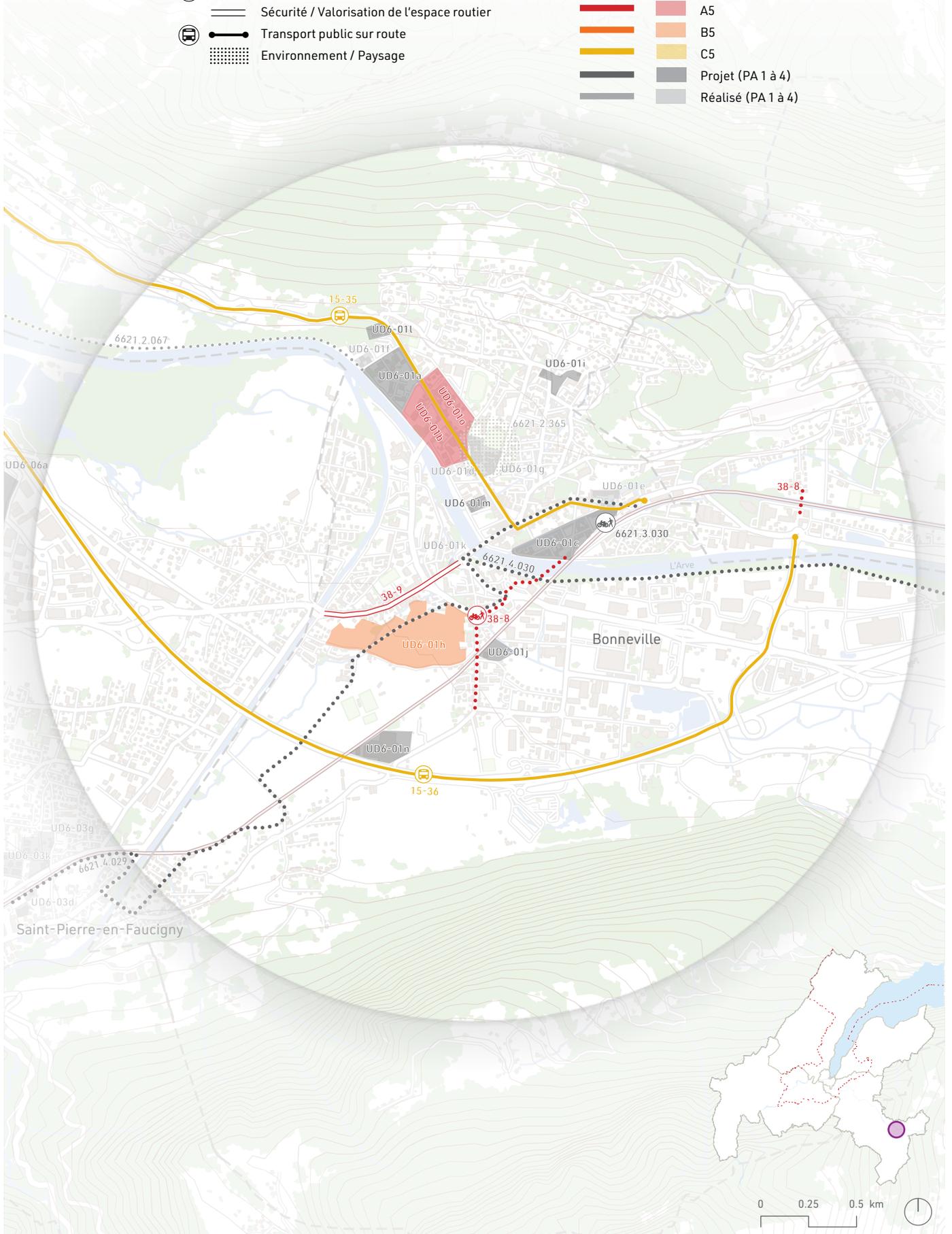
FIGURE 22
Opération stratégique 4
Bonneville

TYPES DE MESURES

-  Aménagement modes doux
-  Sécurité / Valorisation de l'espace routier
-  —●— Transport public sur route
-  Environnement / Paysage

HORIZON DE RÉALISATION

- | Mobilité/EP | Opération d'aménagement |
|--|-------------------------|
|  | A5 |
|  | B5 |
|  | C5 |
|  | Projet (PA 1 à 4) |
|  | Réalisé (PA 1 à 4) |



*L'interface multimodale
de La Roche sur Foron*



TABLEAU 24
**Autres mesures du
PACA Arve** Les mesures
structurantes sont
indiquées par un
fond de couleur.

AUTRES MESURES DU PACA ARVE

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Priorité	Territoire	Pilote étape en cours	Début des travaux
30-78	Électrification de la flotte des Transports publics genevois (TPG)	Électrification	A5	GE	TPG	2028
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 trafic	Ae5	GE	Canton de Genève (OCT)	2028
UD6-05	Reignier-Esery – quartier gare et centre-bourg	Bourgs et petites villes – densification	As5	F	CCAS	En cours
UD6-02	La-Roche-sur-Foron «centre-ville de demain»	Villes – densification	As5-Bs5	F	CCPR	En cours
UD6-03	Saint-Pierre-en-Faucigny	Bourgs et petites villes – densification	As5-Bs5	F	CCPR	En cours
UD6-06	PAE des Jourdiés (Saint-Pierre-en-Faucigny)	Site économique – densification	As5-Bs5	F	CCPR	En cours
UD6-08	Findrol	Site économique – densification	C5	F	CCFG	–
UD6-08a	Site PPDE Findrol (Contamine-sur-Arve)	Site économique – densification	C5	F	CCFG	–
UD6-08b	Site PPDE Findrol (Nangy)	Site économique – densification	C5	F	CCAS	–
15-34	Extension du PEM de la Gare de Reignier-Esery	Interface	C5	F	CCAS	
15-35	Aménagement d'un axe BHNS tangentiel entre Douvaine, Findrol et Bonneville (nouvelle ligne tangentielle)	TP_route	C5	F	CCFG	–
15-36	Aménagements pour car express sur l'autoroute A40 entre Bonneville et Genève (renforcement ligne transfrontalière 274)	TP_Route	C5	F	GLCT transports publics transfrontaliers	–
38-10	Poursuite de la réalisation du pôle d'échanges multimodal de la gare de La Roche-sur-Foron	Interface	C5	F	CCPR	–

ZOOM CŒUR D'AGGLOMÉRATION

À l'échelle du PACA Arve, le cœur d'agglomération (Ville de Genève) est concerné par 4 type de secteurs à enjeux caractérisés par des besoins d'action de nature relativement différents :

Les secteurs de la ville moderne et contemporaines (quartiers de Florissant, Malagnou et Champel)

Dans ces secteurs, la majorité des constructions datent de la seconde moitié du 20^e siècle et présentent un profil type de barres d'immeubles disposés au centre d'espaces verts. Plus aérés et moins denses que le centre, ces quartiers souffrent moins de l'îlot de chaleur et présentent un taux de végétalisation plus élevé. Une des caractéristiques de ces quartiers est la présence relativement peu importante de commerces et services dans les rez-de-chaussée. **Ces quartiers manquent donc essentiellement d'équipements, de commerces et de véritables espaces publics** pour réellement pouvoir être considérés comme des morceaux de ville susceptibles de favoriser la vie de proximité.

Les grands axes de circulation tout comme les jardins privés clôturés ne doivent pas constituer des obstacles pour les mobilités actives.

Les secteurs de zone villa (quartier de Belmont)

Certains quartiers de villas sont protégés par le biais de plans de site au titre de leur valeur d'ensemble tels que Belmont, la Roseraie. Ils constituent des espaces de respiration dans la ville, bénéfiques pour les promeneurs qui déambulent dans leurs petites rues calmes et profitent (sans toutefois pouvoir y accéder) de la végétation des jardins. Certaines des maisons de grande valeur parfois en mauvais état sont cédées ou vendues aux collectivités. Il convient alors de trouver les meilleurs usages possibles compte tenu des contraintes patrimoniales et budgétaires. Dans tous les cas, tout en étant protégés ces quartiers de villas **devraient offrir une plus grande perméabilité aux mobilités actives** et participer d'une manière ou d'une autre au bien commun notamment à travers l'aménagement de rues-parcs ouvertes à tous et toutes.

Il persiste par ailleurs quelques lotissements de maisons individuelles dont la valeur architecturale est moindre et qui font l'objet de planifications. Actuellement, une grande majorité de la zone de développement fait l'objet de planification adoptée ou en cours de procédure. **À l'horizon 2040, la capacité d'accueil que ces espaces offrent est estimée à 8'000 logements environ sur l'ensemble de la Ville** avec un certain nombre d'équipements et espaces verts prévus également.

C'est là que réside une partie importante de la capacité d'accueil future de la ville.

Les secteurs à proximité d'une gare (Plateau de Champel, Eaux-Vives)

Idéalement connectés aux transports publics urbains ou de longue distance, les gares et pôles de transport public peuvent supporter une intensification mesurée du bâti. Il en va de même pour ce qui est des grands équipements (universités, hôpitaux) bien desservis également, qui participent au rayonnement de Genève et qui ont besoin de surfaces supplémentaires.

Cette intensification mesurée du bâti doit se faire sur la base de l'existant, sans sacrifier des sols urbains en pleine terre. Elle doit être systématiquement accompagnée d'une régénération des espaces publics et ouverts adjacents au profit des mobilités actives, des transports publics et de la création d'espaces de délasserment et de loisirs et/ou d'espaces naturels.

Régénération du pôle sportif du Bout-du-Monde

Face à l'augmentation du nombre de sportifs, à l'évolution des pratiques et au vieillissement des installations, la Ville de Genève a l'ambition **d'intensifier et de renouveler l'offre sportive au Bout-du-Monde.** Le centre sportif du Bout-du-Monde a la particularité de se situer dans un contexte naturel et paysager remarquable qu'il convient de préserver et valoriser. Le principe de limiter les constructions plus on descend vers l'Arve a été fixé pour les futures constructions. C'est pourquoi celles-ci devront être rapprochées au maximum de la route de Vessy tout en préservant l'alignement d'arbres existants qui marque l'entrée du site.

Les berges de l'Arve et le cordon boisé seront préservés et renforcés.

TABLEAU 25
**Mesures inscrites
dans le cœur
d'agglomération
partie PACA Arve. Les
mesures structurantes
sont indiquées par
un fond de couleur.**

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Priorité	Territoire	Pilote étape en cours	Début des travaux
30-85	Aménagement de 50 Pôles de Mobilité sur le territoire du Grand Genève	Interface	A5	TR	TPG	2028
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	A5	GE	Canton de Genève (OCT)	2028
30-94	Aménagement d'un axe fort vélo tangentiel entre Bachet et Eaux-Vives	MD	C5	GE	OCT	–

4. CHABLAIS

4.1 Le PACA Chablais dans le Grand Genève

PRÉSENTATION

Le PACA Chablais s'étend du massif des Voirons et des premiers contreforts du massif du Chablais au littoral lacustre du Léman. Il est délimité au sud-ouest par le corridor urbain Genève - Annemasse et bordé au nord par la continuité urbaine Thonon (dans le Grand Genève) - Publier - Évian-les-Bains (hors du Grand Genève). D'un point de vue institutionnel, il comprend le territoire de la communauté d'agglomération de Thonon agglomération et les parties est du canton et de la ville de Genève et d'Annemasse Agglo (communes de Saint-Cergues et Machilly).

Le socle du vivant de ce territoire, composé principalement de grandes zones boisées (Bois de Jussy, Voirons), de surfaces agricoles (plaines de la Seymaz et du Bas-Chablais, coteaux viticoles) et de cours d'eau (Dranse, Redon, Foron, Hermance, Seymaz, etc.), constitue un maillage écologique de premier plan. L'activité agricole et sylvicole y occupe encore une place prépondérante et des productions variées (vignes, petits fruits, céréales, production laitière labellisée, œufs, volailles, pêche...) tant dans les parties française que suisse, contribuent à l'alimentation de l'agglomération transfrontalière.

Une structure urbaine très éclatée caractérise l'espace transfrontalier du PACA Chablais.

Les villes de Genève et de Thonon-les-Bains réunissent la majeure partie de la population et des emplois du PACA. Elles offrent une diversité de services et d'équipements du quotidien (gares, administrations publiques, commerces et emplois serviciels, etc.) ou d'envergure d'agglomération (hôpitaux, formations et centres de recherche, etc.). Ces services et équipements exercent une attraction importante depuis les bourgs et petites villes jouant le rôle de cœur de bassins de vie local (Collonge-Bellerive, Douvaine, Sciez, Bons-en-Chablais, Perrignier, Veigy), et depuis de nombreux villages et hameaux, dont certains présentent un caractère patrimonial important (Meinier, Jussy, Choulex, Corsier, Massongy, Ballaison, etc.).

Le littoral lacustre est différencié, allant d'un littoral urbain bénéficiant d'une accessibilité aux rives renouvelée par de nouveaux aménagements (plages des Eaux-Vives et de Cologny, Côtière et quais de Rives à Thonon-Les-Bains) au secteur de la «Presqu'île», constitué de villages aux qualités paysagères majeures. Ces derniers connaissent cependant une certaine croissance urbaine (Hermance, Chens-sur-Léman, Yvoire, Excenevex, Nernier, etc.) à distance des principaux axes de transport, et un tissu résidentiel peu perméable (Collonge-Bellerive, Anières, etc...)

L'agglomération de Thonon-Les-Bains entretient des liens transfrontaliers forts au-delà du Grand Genève avec Lausanne dans le canton de Vaud au travers de liaisons lacustres, avec le Chablais vaudois et valaisan, mais aussi avec l'arrière-pays montagneux du Chablais français dont elle constitue le centre urbain, administratif, économique et culturel.

Cet espace est structuré par deux axes de mobilité majeurs reliant le PACA au cœur d'agglomération. D'une part, la RC1 puis la RD1005 entre Genève et Thonon, dessert de nombreuses localités : Collonge-Bellerive, Corsier, Veigy, Douvaine, Massongy, Sciez, Margencel, Anthy-sur-Léman. D'autre part, la ligne L1 du Léman Express entre les gares du canton de Genève et la gare de Thonon dessert les gares d'Annemasse, Machilly, Bons-en-Chablais et Perrignier. Ces deux axes se poursuivent hors du Grand Genève vers Evian, puis vers Saint-Gingolph, le Valais et Vaud par la RD1005. De plus, parallèle au Léman Express, l'axe de la RD 903, en 2x2 voies du carrefour des Chasseurs en sortie de l'agglomération d'Annemasse jusqu'à Machilly, puis en 2x1 voies, assure au sud les liaisons tangentielles en direction du PACA Arve et du reste de la Haute-Savoie et à l'est la collecte des flux provenant de l'arrière-pays chablaisien.

A l'inverse des autres PACA, celui-ci dispose d'une partie suisse essentiellement résidentielle, hors Ville de Genève, et d'une partie française bénéficiant d'une tradition industrielle et d'activités économiques productives à maintenir et à renforcer. Cette dernière accueille presque 29'000 emplois, contre 10'000 dans les communes genevoises du PACA. En particulier, les zones industrielles des Bracots ou de Vongy accueillent des activités industrielles de renommée internationale (Thalès à Thonon les Bains par exemple). En ville de Genève, le PACA concentre des emplois essentiellement tertiaires et une forte densité dans le quartier des Eaux Vives (environ 9'500 habitants sur 417'000 m²).

Enfin, le PACA est aussi un territoire touristique et de loisirs grâce à la qualité paysagère reconnue de son littoral lacustre, autour de sites naturels ou patrimoniaux tels que la rade de Genève (rive gauche), Hermance, Chens-sur-Léman, Yvoire, Nernier, Thonon et d'autres localités.

L'ensemble de ces éléments (bassin de vie au-delà du Grand Genève, dynamique économique et productive, attractivité touristique) confère au PACA Chablais une identité propre.

Débarcadère de la CGN
à Thonon-les Bains



PACA Chablais

- | | |
|--------------------|------------------|
| Genève | Haute-Savoie |
| Anières | Allinges |
| Choulex | Anthy-sur-Léman |
| Collonge-Bellerive | Armoiy |
| Cologny | Ballaison |
| Corsier | Bons-en-Chablais |
| Gy | Brenthonne |
| Hermance | Cervens |
| Jussy | Chens-sur-Léman |
| Meinier | Douvaine |
| Vandoeuvres | Draillant |
| | Excenevex |
| | Fessy |
| | Loisin |
| | Lully |
| | Lyaud |
| | Machilly |
| | Margencel |
| | Massongy |
| | Messery |
| | Nernier |
| | Orcier |
| | Perrignier |
| | Saint-Cergues |
| | Sciez |
| | Thonon-les-Bains |
| | Veigy-Foncenex |
| | Voire |

FIGURE 23
**Périmètre et
 localisation du
 PACA Chablais**

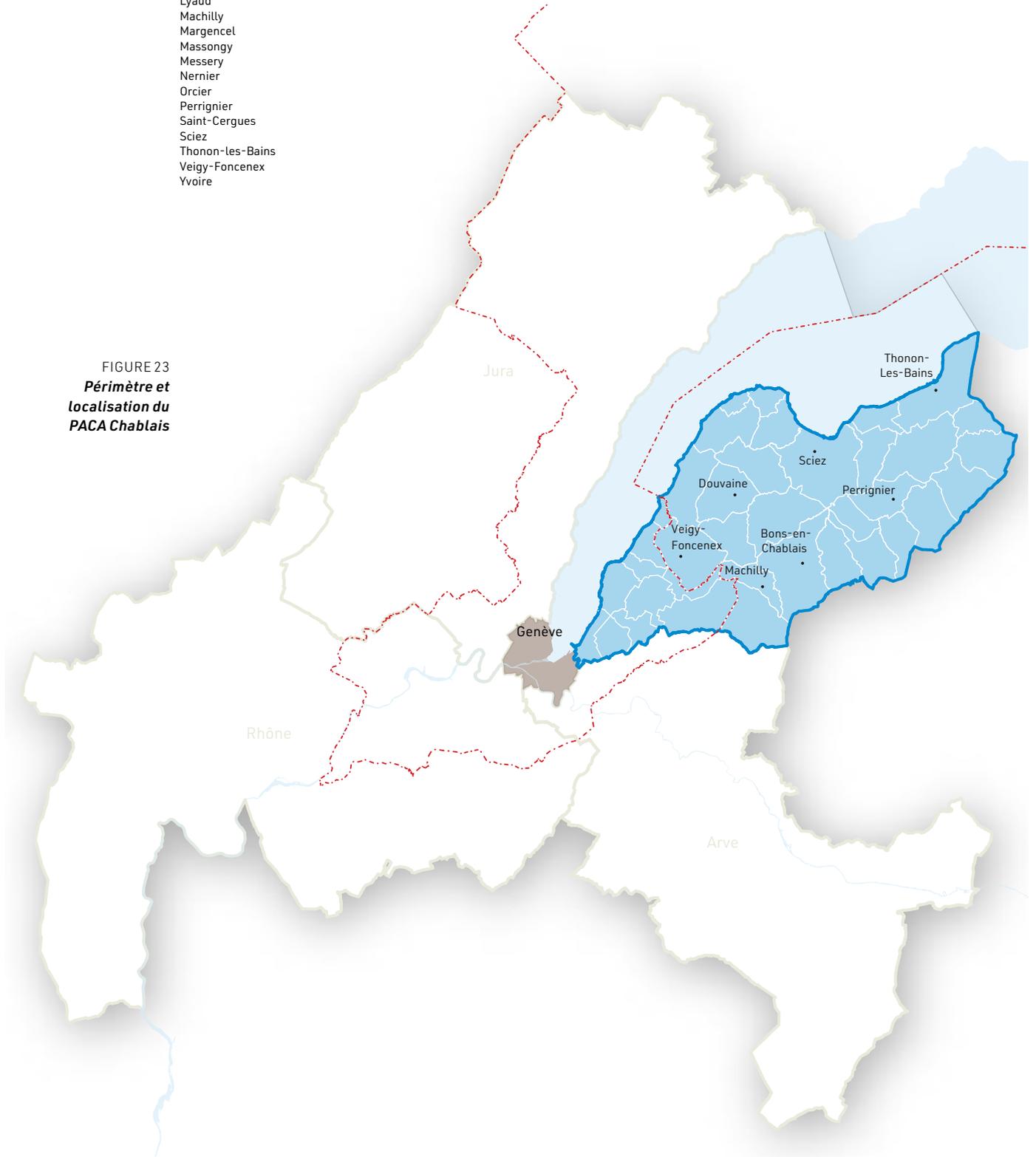


TABLEAU 26
Chiffres clés du
PACA Chablais

CHIFFRES-CLÉS

	PACA CHABLAIS			GRAND GENÈVE			
	France	Suisse	Total	France	Suisse	Ville de Genève	Total
Nombre de communes	27	10	37	117	91	1	209
Population 2021	98'160	27817	125977	436'709	405'792	203'856	1'046'168
Croissance annuelle de la population (2015-2021)	1.4%	1.2%	1.3%	1.3%	1.2%	0.8%	1.2%
Emplois 2021	28'798	9996	38794	121'609	238'726	199'692	560'027
Actifs transfrontaliers 2020	15'765		15'765	94'993	-	-	94'993
Croissance annuelle actifs transfrontaliers (2014-2020)	2.36%	-	2.36%	2.84%			
Surface totale (ha)	25'754	4'773	30'527	144'427	53'723	1'594	199'744
Part forêt et nature	43%	15%	39%	50%	31%	6%	44%
Part cultures et milieux ouverts	37%	55%	40%	35%	44%	2%	37%
Part tache urbaine 2022	19%	27%	21%	14%	21%	79%	16%
Croissance moyenne annuelle de la tache urbaine (2015-2022)	0.8%	0.2%	0.7%	0.9%	0.4%	0.2%	0.7%
Logements existants 2020	52'404	11'307	63'711	227'954	174'161	109'785	511'900
Part des habitants bénéficiant d'une qualité de desserte TP actuelle bonne à très bonne (2020)	9%	34%	14%	13%	59%	99%	48%
Voitures individuelles pour 1000 habitants	619	593	613	609	515	347	521
Part modale TP sur l'ensemble des déplacements motorisés (TP+TIM)	5%	30%	10%	5%	18%	44%	22%

TABLEAU 27
**Atouts, faiblesses,
opportunités, menaces
du PACA CHABLAIS**

ENJEUX

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • Qualités naturelles, patrimoniales et paysagères : grands espaces ouverts agricoles et forestiers, réseau hydrographique, lac Léman, villes et villages historiques. • Dynamisme économique et touristique côté français ; équilibre économique entre la partie française et la partie suisse. • Positionnement régional de Thonon-Les-Bains : ouverture vers la Suisse romande et le reste du Chablais franco-suisse à l'est de la Dranse. • Succès du Léman Express : avec 4 gares desservies, la ligne L1 est la plus utilisée du RER transfrontalier. • Connexion au réseau de transports lacustre CGN. • Riche réseau d'initiatives locales tournées vers la transition écologique et sociétale portées par des entreprises, des habitants, des collectivités publiques, etc. • Offre de loisirs de proximité de qualité. 	<ul style="list-style-type: none"> • Forte pression sur la ressource en eau ; réseau saturé, vieillissant . • Accès public au lac fragmenté et accessibilité essentiellement routière. • Densification insuffisante des centres bien desservis en TP et pourvus en services et équipements. • Nombreux hameaux et espaces périurbains / ruraux difficiles à desservir en TP. • Infrastructure ferroviaire vieillissante, en voie unique, limitant le développement de l'offre. • Saturation TIM sur les axes routiers principaux et dans les cœurs urbains traversés. • Logistique et fret routier poids lourds importants, notamment en traversées urbaine, induisant des nuisances (insécurité, pollutions air/bruit...). • Réseau MD lacunaire, peu maillé et peu sécurisé. • Faibles interactions et liens fonctionnels entre les parties suisse et française du PACA.
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Stratégie de densification de la zone villa dans les plans directeurs communaux genevois. • Potentiel d'intensification urbaine pour l'accueil des emplois et de la population à proximité des axes TP structurants (Léman Express et RD1005). • Desserte des TP structurants favorable au développement d'une économie à forte valeur ajoutée dans les centres urbains et espaces économiques de Thonon, Perrignier, Bons-en-Chablais, Douvaine. • Fort potentiel de report modal sur l'axe TP structurant de la RD 1005 et vers les MD avec l'aménagement sécurisé du réseau cyclable (schémas cyclables de Thonon agglo et Annemasse Agglo), notamment ViaRhôna Sud Léman. • Renforcement de l'offre CGN lacustre : voie bleue en test entre Corsier et Bellevue envisagée dès 2025, mise en service du Naviexpress entre Thonon et Lausanne (hausse de capacité) et renforcement de l'offre entre Yvoire et Nyon à compter de décembre 2024. 	<ul style="list-style-type: none"> • À court terme, avant la prise d'effets du PLUIHM, poursuite du développement urbain dans les villages mal desservis par les TP/MD et dans certains tissus urbains lâches. • Trop faible potentiel de densification identifié sur la partie suisse du PACA (hors ville de Genève) ; accroissement du déséquilibre démographique France-Suisse. • Augmentation de l'attractivité genevoise au détriment des pôles d'emplois français. • Investissements publics insuffisants face à une croissance urbaine trop rapide : réseaux d'assainissement, pour l'eau potable ou la mobilité pour les équipements scolaires, culturels ou sportifs. • Ligne L1 du Léman Express saturée en heures de pointe ; perspectives de développement de l'infrastructure ferroviaire limitée à court et moyen terme complexifiant le report modal vers les transports publics sans offre capacitaire supplémentaire.

- Mise en place d'une feuille de route transfrontalière sur la maîtrise du TIM aux petites douanes (démarche «mobilité pendulaire Chablais»).
- PLUIHM de Thonon Agglomération adopté en 2025 (document réglementaire) : limitation du mitage renforcement du maillage TP et MD ;
- Future autoroute du Chablais (mesure suprarégionale) : complémentarité à organiser, mesures de restrictions de trafic pour inciter au report vers la future autoroute, réallocation et pacification de l'espace routier au bénéfice du report modal vers les TP et les MD, aménagement des espaces publics en traversées de villes et villages, développement de l'autopartage, etc. Mise en œuvre du Zéro Artificialisation Nette, maîtrise de l'urbanisation et intensification des tissus existants : De nouvelles modalités pour une organisation multipolaire rééquilibrée de l'agglomération.
- Des villes proches les unes des autres, propices au territoire des proximités (Annemasse – Reignier-Esery : 10 km ; Reignier-Esery – La Roche-sur-Foron : 10 km ; La Roche-sur-Foron – Saint-Pierre-en-Faucigny : 5 km ; Saint-Pierre-en-Faucigny – Bonneville : 5 km).
- Densification des zones pavillonnaires les mieux desservies : Trois-Chêne, Annemasse, de manière générale les quartiers-gares du Léman Express.
- Gouvernance et ingénierie élargie et renforcée (nouveau périmètre de SCoT à l'échelle de l'un des EPCI du PACA – porté par le Pôle métropolitain).
- Développement du trafic de transit sur les routes secondaires ; impacts sur la qualité de vie et la sécurité dans les villages traversés.
- Future autoroute du Chablais (mesure suprarégionale) : augmentation de la pression urbaine et foncière, du TIM, fragmentations agricole, paysagère et écologique ; multiplicité des porteurs pour la réalisation des mesures d'accompagnement ; concurrence avec le LEX saturé et risque de captage durable des usagers au bénéfice du TIM ; accroissement du TIM induit aux petites douanes et sur des routes non prévues pour du trafic de transit, augmentant les nuisances (pollution, bruit, risques d'accidents, etc.).

LA PRIMAUTÉ DU SOCLE DU VIVANT

Environ 35 kilomètres séparent Thonon-les-Bains du cœur d'agglomération, jalonnés par un réseau de bourgs, petites villes (Collonge-Bellerive, Veigy, Douvaine, Sciez, Bons-en-Chablais, Perrignier). Cette situation induit d'importants flux de transit, essentiellement routiers, qui ont un **impact important sur les milieux et espèces naturels et sur la qualité de vie des espaces urbains traversés** (pollution de l'air, bruit, nuisances).

La forte fréquentation des infrastructures routières entraîne une **coupure des connexions biologiques** entre les massifs montagneux et les rives lacustres. Cet effet de rupture sera accentué par la future autoroute du Chablais et les aménagements lourds et fermés qu'elle implique. A l'avenir, les ruptures doivent être minimisées et les connexions restaurées par des aménagements spécifiques ou adaptés.

Si la future autoroute A412 du Chablais vise à **capturer une partie des flux de transit routiers inter-régionaux et à pacifier les traversées des localités des RD 1005 et 903**, elle comporte aussi des risques importants, par exemple en

induisant une diffusion du trafic transfrontalier à travers les petites douanes du secteur de Jussy, Meinier, Machilly, Saint-Cergues, etc. ainsi qu'à travers les espaces agricoles et forestiers qui les environnent. Sa réalisation va engendrer **l'artificialisation de 150 à 160 hectares d'espaces agricoles et naturels**.

Le développement urbain entraîne depuis de nombreuses années de **fortes pressions sur les espaces naturels et agricoles du territoire**, en particulier sur la partie française du PACA qui ne bénéficiait pas jusqu'alors d'outils de protection aussi stricts que la partie genevoise. La mise en œuvre du ZAN et des PLU/II/HM contribuera à réduire la pression sur les espaces non artificialisés en interdisant les extensions urbaines et à terme (2050), toute artificialisation des sols. Côté genevois, l'abandon de grands projets d'extension urbaine devra être confirmé dans le nouveau plan directeur cantonal au profit d'une densification qualitative renforcée des espaces déjà construits. De plus, **l'infrastructure écologique existante n'est pas préservée partout**, et très rarement amplifiée.

Afin de limiter les conflits d'usages, notamment aux abords des rives du lac, le renforcement de la connexion de la population à la nature contribue à améliorer la **connaissance des espaces**

naturels et agricoles et leur protection et la qualité de vie dans un contexte de densification accrue du tissu bâti.

UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉÉQUILBRÉE

La mobilité du PACA est encore prioritairement assurée en TIM et les déplacements internes constituent la majorité des déplacements. Le développement d'une plus grande mixité fonctionnelle, en priorité dans les petites villes et les bourgs, concourt à réduire la demande en déplacement et les distances à parcourir et rend plus favorable le report modal. L'enjeu est de **développer des alternatives en transports publics capacitaires pour les liaisons interurbaines et urbaines et en mobilité douce pour les déplacements de courtes distances et de loisirs. L'arrivée de l'autoroute devrait soulager le réseau routier actuellement saturé** et faciliter la réalisation des aménagements adéquats pour permettre ce report modal.

L'offre actuelle en transports publics est mal coordonnée et inadaptée à la demande : à l'avenir, une **meilleure coordination améliorerait l'effet réseau et l'efficacité globale de l'offre TP.**

Il s'agit également de **poursuivre la densification/régénération des centres les mieux desservis**, tout en tenant compte du contexte propre à chacun (proximité du tissu bâti existant, contraintes écologiques, potentiels réels de développement), **prioritairement à proximité des gares du Léman Express et autour de l'axe TP structurant Genève-Thonon**. Enfin, le PACA doit modérer les capacités de développement, y compris en densification, dans les villages mal desservis en TP et dans la partie française, pour mieux tenir compte de la disponibilité de la ressource en eau et de la capacité des réseaux d'eau et d'assainissement.

Globalement, la priorité doit être donnée aux mesures favorisant le report modal des TIM vers les TP et les MD de rabattement, notamment en privilégiant l'accessibilité multimodale à des interfaces fonctionnelles et efficaces sur les axes du BHNS et du Léman Express.

En résumé, les enjeux pour le PACA sont :

- Préserver les qualités naturelles, écologiques et agricoles, grâce à une infrastructure écologique amplifiée, pour garantir la qualité du cadre de vie
- Poursuivre l'effort de densification qualitative et de mixité fonctionnelle prioritairement dans les espaces bâtis proches des interfaces majeures de transport publics (Léman Express, RC1 – RD1005), pour préserver les sols et faciliter le report modal ;
- Maintenir et développer l'activité économique productive et l'emploi local, dans des sites économiques densifiés et qualifiés, connectés aux gares et aux interfaces multimodales, ainsi que dans les villes, petites villes et satellites, pour conserver l'équilibre transfrontalier.
- Encadrer strictement la croissance dans les villages, pour limiter l'étalement urbain.
- Accompagner la réalisation de l'autoroute du Chablais, pour garantir sa perméabilité socio-écologique et pour réduire les nuisances liées au TIM et au fret routier.
- Favoriser le report modal en organisant la complémentarité entre les modes et réseaux de transport, en pacifiant les traversées de localités, en valorisant les espaces publics
- Développer fortement les itinéraires MD entre les localités et en direction des gares Léman Express et arrêts TP.

4.2 Vision d'ensemble à l'échelle du PACA

VISION 2050

En 2050, le PACA Chablais conserve ses aménités paysagères, agricoles et patrimoniales. Il dispose de liens renforcés avec l'ensemble des territoires du Grand Genève, et en particulier avec le PACA Arve limitrophe, sans négliger pour autant ses liens avec le canton de Vaud et les parties suisses et françaises du Chablais, coté est de la Dranse (hors périmètre du Grand Genève). **L'identité du PACA est préservée grâce à la limitation de l'étalement urbain couplée à une mixité fonctionnelle accrue et à la réduction des distances à parcourir pour les services du quotidien.** Par ailleurs, le report du trafic de transit et d'échanges sur les grandes infrastructures de mobilité (ferroviaires et routières) permet des usages alternatifs : les centralités sont pacifiées et les trajets du quotidien sont réalisés essentiellement en modes actifs. Ce cadre de vie diversifié alternant espaces urbains, ruraux et lacustres est reconnu.

LA PRIMAUTÉ DU SOCLE DU VIVANT

La mise en œuvre du dispositif Zéro Artificialisation Nette (ZAN) sur la partie française du territoire et la préservation des surfaces d'assolement pour la partie suisse **contiennent l'artificialisation des sols et le développement de la tâche urbaine.**

La préservation et le maintien des espaces et milieux naturels les plus qualitatifs au travers de l'infrastructure écologique et la restauration des connexions biologiques entre ces «hotspots» contribuent au **maintien de la biodiversité et des écosystèmes sur le territoire**, et ce en gérant la pression anthropique. Le rétablissement et la protection des connexions adéquates notamment entre les massifs, les forêts et le lac minimisent ou traitent les ruptures infrastructurelles. C'est notamment le cas des mesures de compensation de l'autoroute du Chablais, réalisées à la hauteur des qualités des milieux naturels et agricoles impactés.

La polyculture, caractéristique des espaces agricoles, poursuit son **adaptation aux conditions climatiques** et rend tant des services anthropiques qu'utilitaires à l'ensemble de la biodiversité, et ce en participant à la (re)connexion des milieux naturels.

L'accès aux espaces naturels et aux valeurs du territoire, rives du lac, forêts, réseau hydrographique, est garanti pour tout un chacun de façon encadrée afin d'assurer leur qualité et leur préservation. Les activités de détente, de bien-être et de loisirs quatre saisons bénéficiant des **aménités lacustres ou montagnardes** sont développées avec mesure, en fonction de leurs impacts sur les fonctionnalités écologiques et la production agricole.

UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉÉQUILBRÉE

L'accueil de la population et des emplois bénéficie aux villes et petites villes déjà structurées, renforçant leurs qualités multifonctionnelles et leur desserte en transports alternatifs à la voiture individuelle : Thonon, Sciez, Douvaine, Veigy, Bons-en-Chablais, Collonges-Bellerive, Genève. Les hameaux et villages bénéficient d'une croissance démographique contenue, les efforts principaux se concentrent sur les rattrapages et la complémentarité en matière d'équipements du quotidien et de services de proximité. **Cette organisation multipolaire contribue à réduire les distances parcourues** et les volumes de déplacements contraints en voiture individuelle.

Cette **meilleure coordination urbanisation - transports** motive le développement d'offres de transports alternatives, maillées entre les différentes centralités. Le **système de mobilité s'articule autour des axes forts de transports publics (TP structurants RD 1005, Léman Express) et d'un réseau secondaire maillé autour de l'offre TP nouvelle et des modes actifs.** L'usage du réseau viaire s'en trouve transformé et la voirie est réallouée au profit des autres modes de transport.

La mise en service puis le renforcement de la ligne L1 du Léman Express a permis au PACA Chablais de bénéficier d'une infrastructure capacitaire pour une **desserte transfrontalière et interne** au Chablais français ; **son prolongement au-delà d'Évian-les-Bains, en direction du Chablais valaisan et vaudois** par St-Gingolph, renforce la desserte transfrontalière vers la Suisse, tout en profitant à la demande de mobilité interne au PACA.

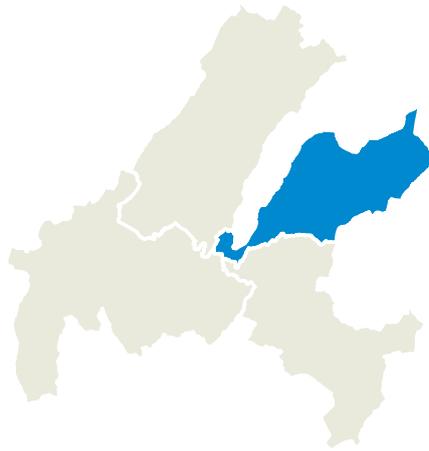
Avec la réalisation de l'autoroute du Chablais, les **traversées urbaines et villageoises ont été requalifiées en faveur des piétons et des modes actifs** et le trafic routier, notamment de poids lourds et de transit, est reporté sur ce nouvel axe ; les espaces publics bénéficient d'une sérénité retrouvée. Le **développement d'une offre de transports publics structurante et maillée sur la RD1005** offre une alternative crédible à la voiture individuelle pour les déplacements transfrontaliers et entre les centralités régionales situées sur l'axe RD1005 - RC1. Enfin, le **développement des réseaux de transports publics urbains tangentiels, ainsi que le maillage en mobilité douce améliorent significativement l'effet réseau** et assure une desserte alternative pour le premier et le dernier km. Ceci bénéficie également grandement aux déplacements de loisirs (ViaRhôna Sud Léman par exemple).

Lorsque le coût de déploiement de l'offre de transports publics est trop important, notamment dans les espaces périphériques, des **solutions de mobilités nouvelles** (covoiturage, autopartage) sont proposées et complétées par des relais de services du quotidien itinérants.

L'intensification urbaine se réalise en adéquation également avec les ressources en eau, en énergies renouvelables et en matériaux, et avec les capacités de leur production, de leur stockage et de leur recyclage.

FIGURE 24
Vision d'ensemble
à l'échelle du
PACA Chablais

VISION D'ENSEMBLE PACA CHABLAIS



PRIMAUTÉ DU SOCLE DU VIVANT :

PRÉSERVATION, REVITALISATION, RECONNEXION

-  infrastructure écologique
-  massif forestier, espace naturel et agricole
-  cours d'eau
-  connexion biologique

AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉ-ÉQUILIBRÉE :

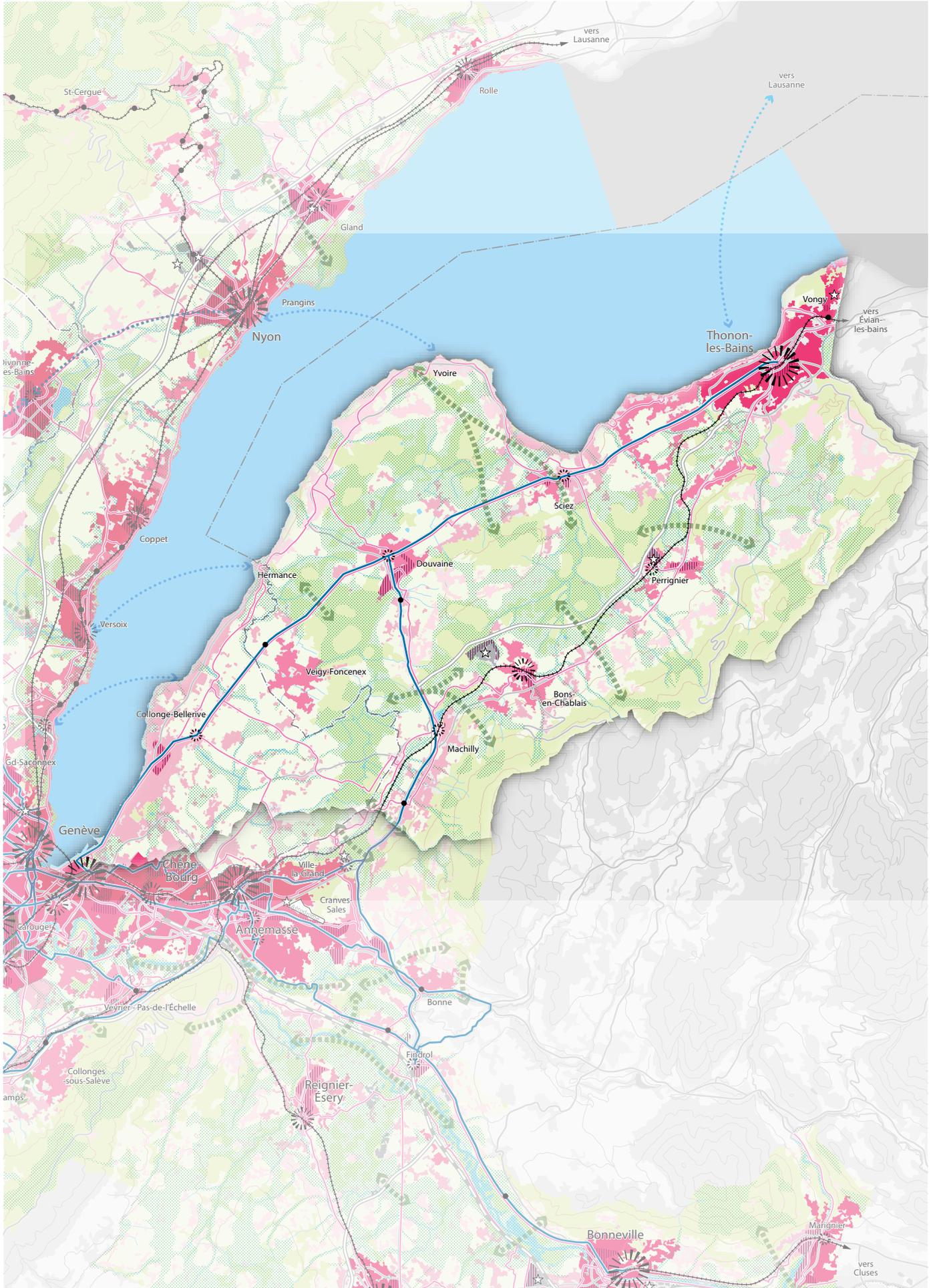
RÉGÉNÉRATION, MISE EN RÉSEAU, CIRCULARISATION

ESPACE URBAIN

-  aire urbaine ville / bourg
-  village / hameau
-  secteur prioritaire de développement urbain
-  zone économique hors polarité urbaine
-  interface principale / secondaire / locale de rabattement / de proximité
-  pôle d'activités métropolitain

RÉSEAUX

-  réseau ferroviaire
-  réseau TP structurant
-  réseau capacitaire (mode et tracé à définir)
-  réseau car express
-  réseau cyclable
-  liaison lacustre
-  réseau autoroutier (avec jonction)
-  réseau routier primaire
-  frontière franco-suisse



DU PA1 AU PA6

Poursuivant la dynamique initiée par la mise en service du Léman Express, le PA5 confirme les stratégies déployées dans les projets d'agglomérations précédents et conforte les sites prioritaires de développement, tout en renforçant la place accordée au socle du vivant.

Les **PA1, PA2, PA3, PA4** ont concentré leurs mesures sur :

- La **valorisation du Léman Express et des gares : avec la création d'interfaces multimodales** fonctionnelles et de parkings d'échange (Machilly, Perrignier), **l'amélioration des rabattements TP, l'amélioration de l'accessibilité pour les TP et la MD** (passerelle de Thonon), **la densification de l'urbanisation** à proximité des gares ferroviaires (Bons-en-Chablais, Thonon-Les-Bains).
- L'axe Thonon – Genève (RD1005) avec la **densification des centralités (Veigy, Douvaine, Sciez, Collonges –Bellerive, Pallanterie) en cohérence avec la structure urbaine et l'amélioration de la qualité de desserte TP** : aménagements en faveur de la progression des TP, **amélioration de l'offre en rabattement, pacification des traversées urbaines**. Certaines de ces mesures n'ont pas encore été réalisées car le projet initial de BHNS a fait l'objet d'un profond remaniement suites à des changements politiques et institutionnels survenus en 2020-2021. Les objectifs restent les mêmes mais le projet d'ensemble est remanié dans le cadre du PA5 (voir ci-après OS1 Axe RD1005).

L'enjeu prioritaire consiste à réaliser les mesures de mobilité douce inscrites dans les précédentes générations du projet d'agglomération ainsi qu'à conduire la structuration du PACA autour des axes TP structurants et du maillage MD, ce qui mobilise fortement les collectivités.

Le **PA5** propose de **renforcer l'efficacité de l'axe TP structurant de la RD1005** par un système de priorisation aux feux, de **concrétiser le maillage MD en rabattement** vers cet axe, sur la base du nouveau schéma cyclable de Thonon agglomération, et de compléter les connexions cyclables dans la partie suisse du PACA. À l'horizon du PA5, et avant la mise en service de l'A412, un programme de **mesures de restrictions du trafic est réalisé**. Il est complété par des mesures multimodales, des mesures compensa-

toires en cours de localisation, des mesures de restauration ou de connexion des corridors biologiques, en accompagnement à la réalisation de cette nouvelle infrastructure (voir ci-après BA2-08 et Mesure suprarégionale).

Le **PA6** concrétisera la **réorganisation du réseau TP de Thonon Agglo et poursuivra le développement d'itinéraires MD structurants et continus dans tout le PACA. Le renforcement de l'attractivité du Léman Express doit constituer un objectif phare à cette échéance**, afin d'accentuer encore le report modal, notamment pour les déplacements internes au PACA, avec la perspective de réouverture de la halte ferroviaire de Vongy pour desservir le site économique de Vongy et le site naturel du Delta de la Dranse.

La réalisation des mesures prévues aux projets d'agglomération ne peut se faire que par une coordination étroite des différentes collectivités locales, maîtres d'ouvrages et financeurs des projets. La poursuite des travaux à l'échelle du PACA participe ainsi à la coordination des autorités compétentes et des politiques publiques.

**Quartier gare (UD7-05
Machilly) et interface
multimodale de
Machilly (M16-2)**

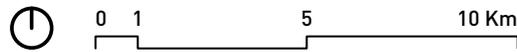


Gilles Bertrand

4.3 Besoins d'actions

POINTS FAIBLES DU PACA CHABLAIS

FIGURE 25
Points faibles du
PACA Chablais



I. PRIMAUTÉ DU SOCLE DU VIVANT

- discontinuité et dysfonctionnement paysagers / biologiques
> coupure de corridor, besoin de renaturation, besoin d'intégration paysagère, etc.
- frottement
> pression foncière et des infras sur milieux naturels, surfréquentation
- infrastructure écologique non protégée

II. AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉÉQUILBRÉE

- manque de qualité d'espace public
> traversée de zone urbaine, etc.
 - déficit d'offre TP
> manque de liaison ou niveau de service trop faible ou offre mal coordonnée
 - lacune d'aménagement MD (piéton-vélo):
> infra / réseau (itinéraire)
 - conflit d'usage TIM-TP-MD
> allocation de l'espace plus en rapport avec son usage, entraîne des requalifications d'axe, etc.
 - besoin de rabattement
> manque P+R, manque passage sous-voie, manque stationnement vélo, etc.
 - zone d'accumulation des accidents
-
- charpente naturelle
 - réseau hydrique
 - territoire urbanisé
 - réseau transport en commun structurant
 - réseau viaire structurant
 - frontière franco-suisse

LOCALISATION DES POINTS FAIBLES :

I PRIMAUTE DU SOCLE DU VIVANT

Discontinuités environnementales et paysagères

- Connexions biologiques coteaux des Voirons / plaines du Bas Chablais et Bois de Rosses
- Forêts de Plambois et Jussy au niveau de la voie rapide et de la future autoroute

Infrastructure écologique non protégée

- Selon la carte de l'infrastructure écologique du Grand Genève + cours d'eau

Frottements

- Rives du lac (parties françaises et suisses)
- Delta de la Dranse
- Pallanterie, plaine de la Seymaz

II UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE REEQUILIBREE

Déficits d'offre en transports publics

- Connexions Veigy douane/Veigy centre
- Machilly/St Cergues
- Liaison tangentielle Bonneville-Findrol Chasseurs - Machilly - Douvaine
- Annemasse - Thonon - Évian
- Coordination de l'offre sur la Presqu'île du Chablais

Lacunes d'aménagement modes doux

- Tronçons Via Rhona sud Léman dont Douvaine Machilly
- Liaison Thonon-Bons-Machilly-St-Cergues-Findrol
- Liaison douane de Veigy-Thonon (RD 1005/2005)
- Liaisons Meinier-Gy-Jussy

Conflits d'usages

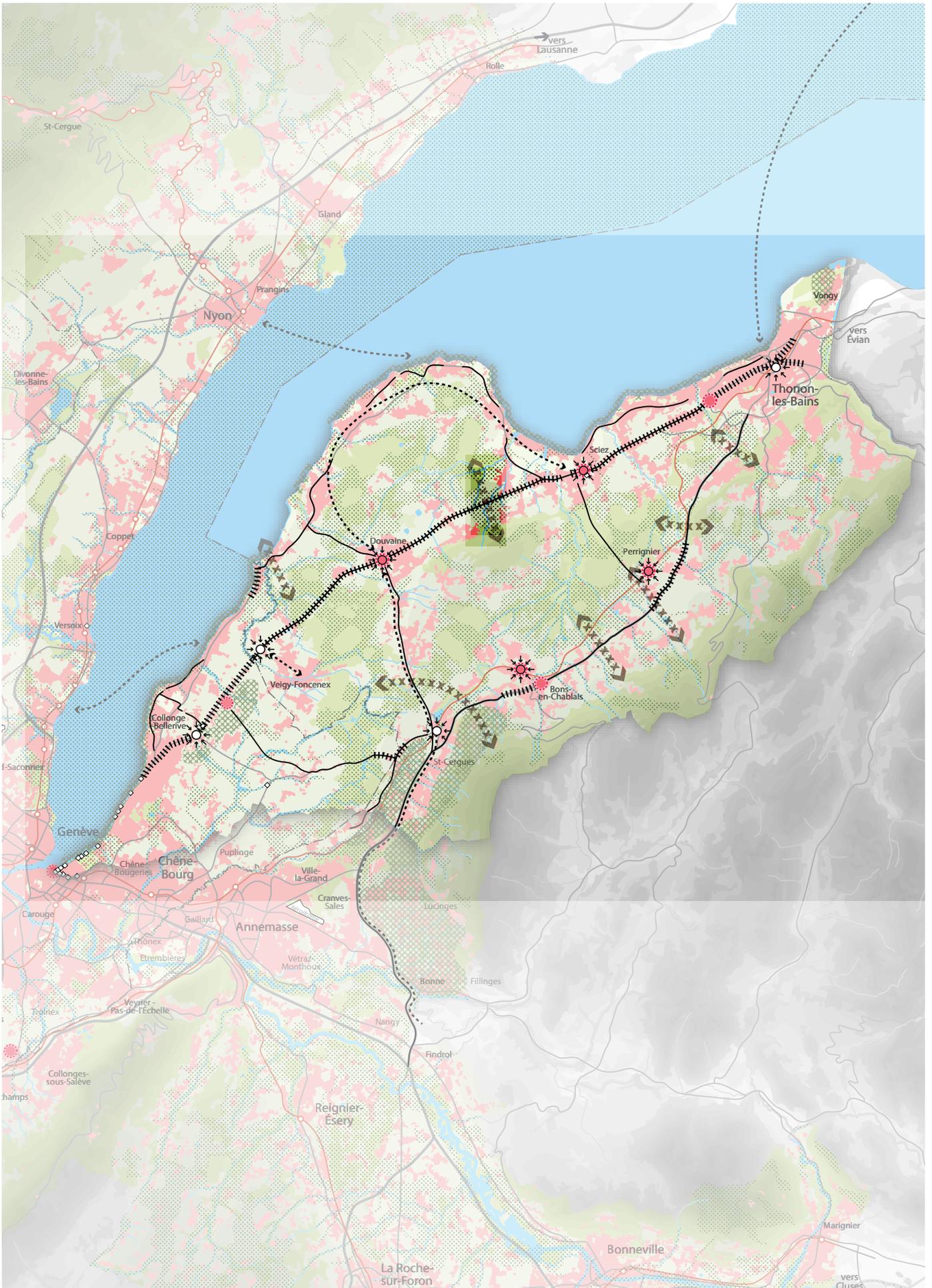
- RC1/RD 1005/RD 2005 de Collonges à Thonon
- Traversées de Bons en Chablais et de Perrignier
- Douanes de Monniaz, la Renfile

Besoins de rabattement

- Interfaces de Veigy, Douvaine, Sciez
- Interfaces de Machilly, Bons-en-Chablais, Perrignier
- Interface de Thonon
- Interface Pallanterie

Manque de qualité des espaces publics

- Corsier route de Thonon
- Zone commerciale Espace Léman
- Centres de Douvaine, Sciez, Bons-en-Chablais
- Gares de Perrignier, Bons-en-Chablais



BESOINS D' ACTIONS ET PRIORITÉS PA5

LA PRIMAUTÉ DU SOCLE DU VIVANT

BA 1.01 – Préserver l'infrastructure écologique tout en assurant des usages partagés

BA 1.03 – Reconnecter et enrichir les milieux, y compris à l'intérieur du tissu bâti

Le PACA bénéficie d'une identité affirmée, de paysages variés, de la présence d'un riche patrimoine historique, d'espaces ouverts globalement bien préservés et un potentiel de valorisation des loisirs de proximité.

Toutefois, la pression urbaine et le développement infrastructurel menacent ces qualités.

Points faibles	Discontinuités paysagères/biologiques Infrastructure écologique non protégée Frottements
Actions à court terme	Réduire les impacts environnementaux de l'autoroute du Chablais : réaliser les mesures de maintien/rétablissement des corridors biologiques et de la morphologie des cours d'eau (Pamphiot, Redon, Foron et ses affluents) prévues dans le cadre de sa construction et localiser les mesures compensatoires (agriculture, paysage, transition écologique). Mettre en œuvre le Projet agricole territorial de Thonon Agglomération, notamment par une politique d'acquisition foncière publique au bénéfice de l'installation de nouveaux agriculteurs.
Actions à moyen terme	Mettre en place de nouveaux modes de gestion des ressources naturelles, par exemple dans le secteur transfrontalier des Bois de Jussy et de la Chapelle (revitalisation, préservation)
Tâche permanente	Protéger l'infrastructure écologique dans les documents de planification. Consolider les corridors biologiques Renforcer et organiser l'accessibilité aux rives du lac pour les habitants
Stratégies PA5	EP01 – Préserver le socle du vivant en s'appuyant sur les documents réglementaires EP03 – Restaurer les corridors biologiques en réalisant de nouveaux projets EP05 – Limiter l'urbanisation en aménageant les franges urbaines EP06 – Améliorer la qualité de vie en revitalisant l'espace urbain U01 – Fixer les limites à l'urbanisation
Mesures PA5	EP7-04 Mesures environnementales en accompagnement de la nouvelle liaison autoroutière A412

BA 1.04 – Atténuer les effets du dérèglement climatique et les nuisances dans les espaces bâtis

Un important trafic de transit pendulaire traverse les centralités situées entre Thonon et le cœur d'agglomération formant d'importantes congestions, notamment à proximité des frontières et péjorant la qualité de vie des habitants : Bons-en-Chablais, Perrignier, Sciez, Douvaine et à Corsier mais également dans de plus petites localités.

De plus, le trafic logistique et poids lourds engendre de fortes nuisances dans les localités traversées et sur les réseaux routiers inadaptés (bruit, air, insécurité).

Le développement de l'offre TP et la réalisation de l'autoroute A412 sont l'occasion de travailler sur la qualité des espaces publics et plus globalement des espaces bâtis, afin de régénérer les espaces urbains en densification.

Points faibles	Manque de qualité des espaces publics Besoins de densification/intensification
Actions à court terme	Réaliser le programme de mesures de restrictions du trafic de transit portée par les communes du Chablais et le Département de la Haute-Savoie, en préfiguration de la réalisation de l'A412. Pacifier et requalifier les espaces publics dans les centres urbains (Thonon, Sciez/Bonnatrait, Massongy, Douvaine, Bons-en-Chablais, etc.) en lien avec l'axe TP structurant RD1005 notamment. Tirer parti des projets urbains dans certains centres pour éloigner le cœur de ville des axes routiers structurants saturés des RD 1005 et 903 (en direction de la ZAC et du quartier gare à Bons en Chablais, vers le quartier du Maisse à Douvaine, vers l'église à Massongy...) et améliorer la qualité de séjour dans l'espace public (piétonisation, végétalisation...)
Actions à moyen terme	–
Tâche permanente	Feuille de route transfrontalière «mobilité pendulaire Chablais» pour mettre en place des solutions conjointes pour réduire le trafic pendulaire traversant les douanes du secteur : restrictions d'horaires, itinéraires MD, adaptation de l'offre TP, etc.
Stratégies PA5	EP06 – Améliorer la qualité de vie en revitalisant l'espace urbain U05 – Assurer le dynamisme des polarités locales en équipant la ville des courtes distances 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 M09 – Favoriser la mobilité piétonne et la qualité de séjour dans les espaces publics
Mesures PA5	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 16-59 Mesures d'accompagnement multimodal à la nouvelle autoroute A412

UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE RÉÉQUILBRÉE

BA 2.01 – Rééquilibrer les polarités urbaines en termes d'emplois, de logements et d'équipements

BA 2.03 – Garantir les capacités d'accueil pour faire face à la croissance démographique projetée

La croissance urbaine à l'échelle du PACA se répartit de manière relativement homogène entre centres urbains et villageois, mais pas toujours dans les centres les mieux desservis par les TP. L'accueil de la croissance doit être orientée vers les petites villes du PACA.

Une meilleure mixité fonctionnelle est à rechercher aux différentes échelles territoriales, dans une logique de complémentarité.

Points faibles	Besoins de densification/intensification
Actions à court terme	<p>Concrétiser le principe de mise en réseau des villages et hameaux de la Presqu'île du Chablais à travers la mutualisation d'équipements, services et commerces, la mise en place de solutions de mobilité adaptées, etc.</p> <p>Poursuivre la qualification et la densification des zones industrielles (Vongy, Bracots labellisé Parc d'activités industrielles d'intérêt régional, Pallanterie, entre autres).</p> <p>Favoriser le développement de l'économie circulaire, du réemploi et la valorisation des ressources locales : programme «Entrez dans la boucle» en faveur de l'économie circulaire, lancé en 2022 sur la ZAE des Bracots, puis étendu en 2024 sur 3 zones de Thonon : Vongy, Abattoirs et Fontaine Couverte (Thonon Agglo)</p>
Actions à moyen terme	<p>Envisager la mutation des zones commerciales d'entrée de ville vers une mixité fonctionnelle accrue, économique ou urbaine.</p> <p>Poursuivre la densification des centres urbains structurants et bien desservis par les TP, en priorité autour des gares du Léman Express et des interfaces de l'axe TP structurant RC1 / RD1005 : Vézenaz/ la Pallanterie, Corsier, Thonon, Bons-en-Chablais, Douvaine, Sciez, Veigy.</p> <p>Mieux coordonner le développement urbain et les dessertes TP dans les centres périurbains autour de Thonon-Les-Bains et de la Presqu'île en accord avec les prescriptions du PLUIHM.</p>
Tâche permanente	<p>Réviser les documents de planification réglementaires à différents niveaux : SCOT du Genevois français – élaboration en cours, SCOT du Chablais (exécutoire depuis le 26 juillet 2020), PDCn genevois – révision en cours, mais aussi PDCoM et PLUIHM et ses OAP sectorielles complété par des OAP thématiques transversales : mobilité – habitat – TVB- architecture – climat-énergie. Ces périmètres à géométrie variable intègrent les spécificités de tous les territoires et accompagnent efficacement les initiatives privées et associatives participant à la transition écologique.</p> <p>Soutenir le développement des équipements et services dans les petites villes, satellite et villages en réseau.</p> <p>Assurer l'implication des habitants et de la société civile dans la conception des projets territoriaux, pour favoriser l'acceptabilité de la densification et de la régénération du tissu urbain.</p>

BA 2.01 – Rééquilibrer les polarités urbaines en termes d’emplois, de logements et d’équipements

BA 2.03 – Garantir les capacités d’accueil pour faire face à la croissance démographique projetée

<p>Stratégies PA5</p>	<p>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 U08 – Rendre la ville désirable en adaptant les densités et formes urbaines au contexte M01 – Préparer les développements ferroviaires et accélérer leur mise en œuvre 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 transfrontaliers M05 – Faciliter l’intermodalité avec les interfaces multimodales 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 M11 – Développer et coordonner les services de mobilité à l’échelle transfrontalière</p>
<p>Mesures PA5</p>	<p>UD7-01 – Thonon-les-Bains – centre et gare UD7-02 – Thonon Vongy, site économique UD7-03 – Perrignier UD7-04 – Bons-en-Chablais UD7-05 – Machilly UD7-06 – Sciez UD7-07 – Douvaine UD7-10 – Veigy-Foncenex 16-52 – Continuités et rabattements cyclables sur l’axe 1005 Thonon-Genève 16-57 – Continuités cyclables sur le couloir de circulation Thonon-Annemasse (D903 – voie ferrée)</p>

BA 2.04 – Constituer un réseau cyclable d'agglomération continu et performant

Le PACA souffre d'un fort déficit d'aménagements en faveur des modes doux ; les infrastructures cyclables sécurisées et continues manquent aussi bien le long des axes structurants RD1005, RD903 qu'en rabattement vers les gares Léman Express (Eaux-Vives, Machilly, Bons, Perrignier, Thonon) et les interfaces TP.

Les distances sont assez importantes mais le développement du vélo à assistance électrique appuie le potentiel de report modal.

La ViaRhôna sud Léman réalisée par étapes constitue un premier axe de MD structurant à l'échelle du PACA mais devra être complétée de manière à développer un vrai réseau maillé et structuré entre les principaux centres urbains, et en direction de la vallée de l'Arve.

Les villages de la campagne genevoise sont propices aux déplacements en modes doux, qui doivent donc être développés et sécurisés.

Points faibles	Lacunes d'aménagements MD Conflits d'usages TIM TP MD
Actions à court terme	Poursuivre la réalisation des tronçons de l'itinéraire ViaRhôna sud-Léman par Thonon Agglo, le Département de la Haute-Savoie entre Machilly, Douvaine et Thonon via les villages de la Presqu'île (certains tronçons en travaux) Développer des itinéraires modes doux sécurisés en rabattement sur les interfaces de la RD1005 depuis les bassins de vie locaux.
Actions à moyen terme	Développer des itinéraires modes doux sécurisés en rabattement sur les gares Léman Express depuis les localités voisines : amélioration de l'accessibilité, de la connectivité aux espaces publics adjacents, du rabattement TP et MD depuis les bassins de vie limitrophes vers Bons-en-Chablais, Perrignier et Machilly, mais aussi en direction des gares de Chêne-Bourg et des Eaux-Vives pour les villages genevois. Compléter le maillage transfrontalier de mobilité douce dans la campagne genevoise (Gy, Meinier, Jussy).
Tâche permanente	Mettre en œuvre par phases les itinéraires du schéma cyclable adopté en 2024 par Thonon Agglomération. Promouvoir la mobilité douce et favoriser les changements de comportements auprès des utilisateurs.
Stratégies PA5	U09 – Créer des espaces de respiration en ville en améliorant la qualité et le maillage des espaces publics U04 – Structurer le territoire multipolaire en créant les réseaux des villages et hameaux M02 – Requalifier le réseau routier régional en cohérence avec les planifications suprarégionales M04 – Renforcer le réseau cyclable d'agglomération et développer des axes forts transfrontaliers 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 M10 – Améliorer la sécurité du trafic et porter une attention particulière aux usagers les plus vulnérables

BA 2.04 – Constituer un réseau cyclable d'agglomération continu et performant

Mesures PA5

- 16-49 – Dessertes cyclables du Mont-Blanc / Léman et autres axes structurants frontaliers dans le secteur des Voirons
- 16-52 – Continuités et rabattements cyclables sur l'axe 1005 Thonon-Genève
- 16-53 – Sécurisation de la traversée du village d'Anières
- 16-55 – Aménagements MD route de Compois – secteur chemin du Champ de la Grange – route de Meinier
- 16-56 – Aménagements MD route de Jussy – secteur Compois – village de Jussy
- 16-57 – Continuités cyclables sur le couloir de circulation Thonon-Annemasse (D903 – voie ferrée)
- 16-58 – Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et Hermance
- 16-59 – Mesures d'accompagnement multimodales à la nouvelle liaison autoroutière A412

BA 2.06 – Améliorer l'attractivité des interfaces multimodales

BA 2.07 – Renforcer l'offre de transports publics et développer le maillage ainsi que l'efficacité du réseau

Les TP doivent être renforcés afin de favoriser le report modal et les liens internes au PACA, mais aussi en direction de la rive nord du lac et du PACA Arve, vers Genève, Annemasse et la Vallée de l'Arve. Des solutions de mobilité sont à rechercher pour connecter les villages entre eux.

L'amélioration de la desserte du Léman Express est nécessaire et passe par plusieurs moyens.

L'accessibilité TP/MD aux centres et sites d'intérêt lacustre doit être efficace et structurée.

Points faibles	Déficits de l'offre TP Besoin de rabattement
Actions à court terme	Mettre en place des interfaces multimodales efficaces pour le rabattement sur les lignes TP empruntant la RD1005 / RC1 Améliorer l'interconnexion des lignes secondaires existantes avec le Léman Express, l'axe TP structurant RD 1005 et les lignes lacustres, en particulier par une meilleure adéquation des horaires et cadences (notamment mise en place d'un nouveau réseau TP sur la partie française – AOM Thonon Agglo). Consolider la desserte multimodale des sites lacustres en période estivale (renfort par deux lignes TP, connexions à la Via Rhône, réseau VLS proposée par l'office de tourisme intercommunal du Chablais) Requalifier les interfaces multimodales et réaliser des P+R complémentaires autour des gares de Thonon et Perrignier (mis en service) et Bons-en-Chablais 2025. Mettre en cohérence de la tarification des P+R à l'échelle de l'axe pour éviter une concurrence entre sites (en cours) et avec la future autoroute. Poursuivre le développement de l'offre lacustre notamment par le renforcement de la capacité d'emport (Naviexpress de 700 places, nouvelles lignes Corsier-Bellevue...).
Actions à moyen terme	Renforcer les capacités d'emport de la ligne L1 du Léman : améliorer le matériel roulant (capacité) ; réaliser les mesures d'amélioration de l'infrastructure (points de croisement ou doublement partiel des voies) ; optimiser l'utilisation de la ligne entre transports voyageurs et fret ferroviaire. Prévoir une coordination des modes de transports liée à la fonction loisirs/tourisme.
Tâche permanente	Mettre en œuvre les objectifs du PLUIHM de Thonon Agglomération en matière de qualité urbaine et de mobilité.
Stratégies PA5	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 U09 – Créer des espaces de respiration en ville en améliorant la qualité et le maillage des espaces publics M01 – Préparer les futurs développement 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 M05 – Faciliter l'intermodalité avec les interfaces multimodales M09 – Favoriser la mobilité piétonne et la qualité de séjour dans les espaces publics M11 – Développer et coordonner les services de mobilité à l'échelle transfrontalière
Mesures PA5	16-50 – Priorisation des transports publics sur voiries et aménagements d'interfaces multimodales transports publics – modes doux sur l'axe 1005 Thonon-Genève 16-54 – Aménagements pour améliorer la desserte TC de la zone d'activités de la Pallanterie 37-19 – Réouverture de la Halte ferroviaire de Vongy (site PPDE – Thonon-les-Bains)

BA 2.08 – Maîtriser le TIM et accompagner les développements routiers suprarégionaux

Le projet d'autoroute du Chablais (mesure suprarégionale) va modifier le système de déplacements du PACA : il s'agit de garantir la baisse des flux de transit sur les axes routiers urbains et villageois.

Par ailleurs, la tarification actuelle du Léman Express est peu attractive hors abonnement.

Points faibles	<p>Discontinuités paysagères/biologiques</p> <p>Conflits d'usages TIM TP MD</p> <p>Manque de qualité des espaces publics</p>
Actions à court terme	<p>Réaliser les mesures d'accompagnement à l'autoroute :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mesures d'incitation au report modal pour optimiser les effets positifs de l'autoroute du Chablais dans les petites villes, bourgs et villages soulagées du trafic routier : réduction de vitesse, aménagements urbains, restrictions du stationnement. • Mesures environnementales : réalisation de passages à faune pour rétablir les connexions entre les Voirons, les forêts et plaines puis le lac, prise en compte de la morphologie des cours d'eau, surfaces et projets de compensation agricoles et naturels. • Autres : rétablissement obligatoire des tous les cheminements impactés (passage sous voie / rétablissement des voies).
Actions à moyen terme	<p>Adapter la tarification du Léman Express pour le rendre plus attractif (tarification actuelle peu attractive hors abonnement).</p> <p>Augmenter la capacité d'emport de la ligne 1.</p> <p>Mettre en œuvres les prescriptions du nouveau PLUIHM du Bas Chablais pour encadrer et de mitiger le risque d'étalement urbain lié à l'arrivée de l'autoroute.</p>
Tâche permanente	<p>Accompagner et soutenir les changements de comportement des habitants pour décarboner les mobilités.</p> <p>Poursuivre la démarche transfrontalière «mobilité pendulaire Chablais» pour éviter une percolation du TIM sur des voies du réseau routier non prévues pour supporter du transit de véhicules.</p>
Stratégies PA5	<p>EP06 – Améliorer la qualité de vie en revitalisant l'espace urbain</p> <p>EP06 – Prendre en compte des enjeux paysagers et environnementaux dans les projets</p> <p>U09 – Créer des espaces de respiration en ville en améliorant la qualité et le maillage des espaces publics</p> <p>M02 – Requalifier le réseau routier régional en cohérence avec les planifications suprarégionales</p> <p>M07 – Pacifier le trafic et accélérer la requalification multimodale du réseau routier urbain</p> <p>M08 – Agir sur le stationnement de façon coordonnée et accélérer la réaffectation d'espaces de stationnement à d'autres usages</p> <p>M10 – Améliorer la sécurité du trafic et porter une attention particulière aux usagers les plus vulnérables</p> <p>M11 – Développer et coordonner les services de mobilité à l'échelle transfrontalière</p>
Mesures PA5	<p>16-50 – Priorisation des transports publics sur voiries et aménagements d'interfaces multimodales transports publics – modes doux sur l'axe 1005 Thonon-Genève</p> <p>16-59 – Mesures d'accompagnement multimodales à la nouvelle liaison autoroutière A412</p> <p>EP7-04 – Mesures environnementales en accompagnement de la nouvelle liaison autoroutière A412</p> <p>16-49 – Dessertes cyclables du Mont-Blanc / Léman et autres axes structurants frontaliers dans le secteur des Voirons</p> <p>16-52 – Continuités et rabattements cyclables sur l'axe 1005 Thonon-Genève</p> <p>16-57 – Continuités cyclables sur le couloir de circulation Thonon-Annemasse (D903 – voie ferrée)</p>

4.4 Opérations stratégiques et mesures

MESURES SUPRARÉGIONALES

NOUVELLE LIAISON AUTOROUTIÈRE A412 ENTRE MACHILLY – THONON

Cette nouvelle autoroute 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 voie de la voie express existante entre le carrefour des Chasseurs en sortie de l'agglomération annemassienne et l'échangeur de Findrol à Nangy. Sa mise en service est prévue à horizon 2029. **Elle constitue la dernière étape du désenclavement routier du Chablais.**

La réalisation de cette autoroute a pour vocation d'améliorer l'accessibilité routière de la partie française du Chablais, depuis la vallée de l'Arve en direction d'Évian et du Haut-Chablais, de **capter le fret routier, de réduire le trafic individuel motorisé et les nuisances sur les routes départementales 1005 et 903 et sur le réseau secondaire et de pacifier les localités traversées** avec une baisse prévue du trafic de 40 à 50 % sur la RD903 et de 10 à 20 % sur la RD1005. Elle vise aussi à **améliorer la sécurité des usagers** : entre 2014 et 2023, il y a eu près de 300 accidents et 26 morts sur les RD903 et RD1005.

Cette infrastructure aura **un impact majeur sur la gestion des flux de mobilité à l'échelle du PACA**. Alternative pour les TIM aux axes saturés de la RD1005 entre Thonon et Douvaine et de la RD903 entre Thonon-les-Bains et Machilly via Bons-en-Chablais, le report d'une partie du trafic d'échange et de transit permettra **d'améliorer l'offre de transports publics sur la RD 1005, de requalifier les traversées urbaines de Sciez, Massongy, Douvaine, Bons-en-Chablais et Perrignier, de réaliser des espaces publics accueillants et sûrs** pour les piétons et la mobilité douce et de mettre en place des TP efficaces sur le réseau actuel.

Pour ce faire, un programme de **mesures de restrictions du trafic** a été adopté entre le Département de la Haute-Savoie, compétent hors agglomération, et les communes concernées, compétentes en traversée d'agglomération, à travers une convention commune et un programme de financement associés. Le programme, réalisable à horizon de la mise en service d'A412, porte sur :

- La régulation et l'apaisement de carrefours en agglomération ;
- L'aménagement des entrées d'agglomération ;
- La réduction de capacité sur le réseau routier (et la facilitation des modes doux) ;
- L'accompagnement de projets communaux de nature à faciliter l'accès au diffuseur central.

Les travaux ont déjà été réalisés à Sciez, Bons-en-Chablais et Perrignier. À l'horizon des PA5 et 6, ces mesures complètent celles prévues dans le cadre de la construction de l'autoroute **(16-59 Mesures d'accompagnement multimodal à la nouvelle autoroute A412 ; EP7-04 Mesures environnementales en accompagnement de la nouvelle autoroute A412 - Ae5)** et s'articulent avec les mesures d'amélioration de l'offre TP et MD décrites ci-après (OS Axe RD 1005 et Axe (Annemasse) - Machilly - Thonon).

Toutefois, cette infrastructure routière **pourrait exercer une concurrence vis-à-vis du Léman Express, en particulier de et vers Annemasse et Genève**, en captant une partie des usagers de mobilité de certains usagers ou en orientant le choix modal de nouveaux usagers vers le TIM. Le projet comporte **un risque d'accroissement du trafic TIM et de report des flux de transit entre Thonon et Genève vers les petites douanes** de Monniaz ou de la Renfile, et pourrait générer des **nuisances en percolation sur le réseau secondaire et dans les villages traversés** (Jussy, Meinier, Machilly, St-Cergues, etc.). **Des mesures complémentaires sont prévues pour réduire ces risques**, notamment dans le cadre du contrat de concession avec l'opérateur désigné (décrites dans la fiche-mesure 16-59 Mesures d'accompagnement multimodal à la nouvelle autoroute A412). En particulier, la tarification, tant de l'autoroute que du Léman Express et des P+R ferroviaires, doit être pensée de façon à trouver un équilibre pour inciter à l'usage du train, sans décourager le trafic de transit d'utiliser l'autoroute.

De plus les collectivités locales mobiliseront différents leviers pour **optimiser les effets de l'autoroute sur la qualité de vie** : incitations aux changements de comportement, tarification pertinente, modalités de gestion du trafic aux douanes, évolution de la politique de stationnement....

À plus long terme, il s'agit d'approfondir les **potentialités d'usage multimodal de l'A412** : voie réservée au covoiturage, réflexion sur une ligne de transports publics en direction de la vallée de l'Arve). (BA2-08 Accompagner la réalisation de l'autoroute du Chablais).

Sans contrainte pour les temps de parcours TIM, l'autoroute pourrait aussi être vectrice d'une migration résidentielle des habitants actuels ou futurs. Le PLUIHM en cours d'adoption (approbation finale en 2025) par Thonon Agglomération et ses communes vise à poser des limites claires à l'urbanisation, à réduire la croissance démographique dans les villages et à renforcer l'accueil dans les villes et petites villes du PACA. À une échelle plus large, le SCOT du Chablais, porté par le Syndicat intercommunal d'aménagement du Chablais, encadre déjà le développement urbain.

*Convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière (Convention d'Espoo ; RS 0.814.06)

Par ailleurs, un dialogue Espoo* entre l'OFEV et les autorités françaises est en cours sur les thématiques air, bruit et corridors biologiques pour mieux appréhender les impacts sur le territoire suisse de l'installation. Des analyses complémentaires seront menées dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement (EIE) que réalisera la société concessionnaire afin d'obtenir l'Autorisation Environnementale Unique.

OPÉRATIONS STRATÉGIQUES

OS1 – AXE RD1005 ENTRE THONON ET GENÈVE

La RD1005 assure **la liaison routière entre l'agglomération de Thonon et le canton de Genève**, au sein duquel elle devient la RC1. Elle enregistre **une fréquentation routière journalière largement supérieure à la capacité théorique d'un axe secondaire** (une moyenne de 27'000 véhicules/jour avec une pointe à 40'000 véhicules/jour selon les sections), entraînant de **lourdes nuisances pour les riverains des communes traversés de part et d'autre de la frontière**. L'offre de transport public se trouve pris dans les congestions, dépréciant sa vitesse commerciale, sa ponctualité et in fine son attractivité.

L'autoroute du Chablais offrira à terme une possibilité de délestage de l'axe en repositionnant une partie du trafic de transit et d'échange sur le barreau autoroutier. Des interventions supplémentaires doivent donc être entreprises sur l'axe RD1005 afin de réduire les capacités TIM et inciter à l'usage des TP au moyen d'une priorisation et d'un effet réseau amélioré.

À cet effet, Thonon Agglomération a engagé dès le PA3 des études pour **développer un Bus à Haut niveau de Service sur l'axe RD1005** du Bas Chablais (**6621.3.031/16-20**) Aménagement d'une ligne type BHNS sur la RD 1005- Sciez/Genève). Suite aux changements politiques survenus en 2020 et 2021, le projet a été modifié. Thonon Agglomération, nouvellement autorité organisatrice de transports, a repris la maîtrise d'ouvrage du projet à la place du Département de la Haute-Savoie, avec l'intention d'éviter la dégradation de l'offre sur la ligne actuelle T271 (envisagée dans le cadre du nouveau contrat de prestations du GLCT Transports publics transfrontaliers).

Le programme des travaux a été revu avec comme objectif de **réaliser des aménagements utiles à l'ensemble des lignes TP utilisant la RD 1005**, et non plus seulement au bénéfice d'un BHNS seul. **L'enjeu est de maximiser l'effet réseau et d'affiner la coordination urbanisation-transports par une implantation des arrêts plus intégrée au tissu urbain. Le réaménagement des giratoires et les priorisations aux feux de circulation (16-50)** sont programmés afin de garantir une fluidité de progression pour les TP, et ce en dépit des charges de trafic rencontrées. Les **interfaces multimodales nécessaires aux correspondances et à la mise en réseau (16-50)** sont situées à proximité ou au cœur des espaces urbanisés et n'offrent que peu de possibilités de stationnement TIM afin **d'encourager les rabattements en modes**

actifs au moyen des liaisons cyclables (16-52). Une réflexion spécifique a été menée sur le stationnement, le nombre de parkings et de places, notamment en terme d'économie d'espace en cohérence avec le ZAN. La localisation des aménagements a été pensée de façon à maintenir des coupures d'urbanisation entre les centralités urbaines et préserver les espaces agricoles et forestiers traversés par la RD 1005.

De plus, **l'offre TP à Douvaine sera renforcée par la mise en place d'un rabattement vers la gare de Bons-en-Chablais** (ligne P) et éventuellement vers les communes de Saint-Cergues et Machilly dans la perspective de desservir les nouveaux établissements scolaires situés à Douvaine et à Saint-Cergues. Pour finir, l'offre TP depuis le secteur de la Presqu'île sera repensée en vue d'une meilleure coordination avec le reste du réseau (horaires, capacités).

Des dispositions ont été prises dans le PLUIHM de Thonon Agglomération validé en 2024 afin d'assurer une compacité et un maintien de l'enveloppe urbaine dans ses limites actuelles. À cet effet, les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) incluses dans le PLUIHM programment **l'accueil des futures populations et emplois en cohérence avec la future offre de transports publics renforcée**. Les petites villes traversées par la RD1005 accueillent ainsi l'essentiel du potentiel urbain du Bas Chablais (**UD7-06 Sciez ; UD7-07 Douvaine ; UD7-10 Veigy-Foncenex**). Douvaine est aussi une polarité accueillant une diversité d'activités, services et équipements publics, notamment sportifs et culturels, en plein développement. Les grands équipements publics existants (collège, cinéma, médiathèque dès fin 2024) et attendus à Douvaine à partir de 2028 (lycée, équipements sportifs) seront aussi desservis par l'offre de transport public renforcé. À cet effet, une refonte du plan de circulation de la commune est entreprise afin de **contraindre l'accès routier et ainsi inciter à l'usage des modes alternatifs**.

Le renforcement de la desserte en TP sur cet axe est complémentaire à l'offre Léman Express, dont la ligne 1 est à l'heure actuelle la branche la plus utilisée du réseau. Cette desserte transfrontalière sur le secteur du Bas-Chablais complète l'offre de transports existante en desservant la rive gauche du canton de Genève, dans des secteurs non-desservis par le Léman Express (Anières, Vézenaz, Collonge-Bellerive, Cologny) et complète la desserte du quartier des Eaux-Vives.

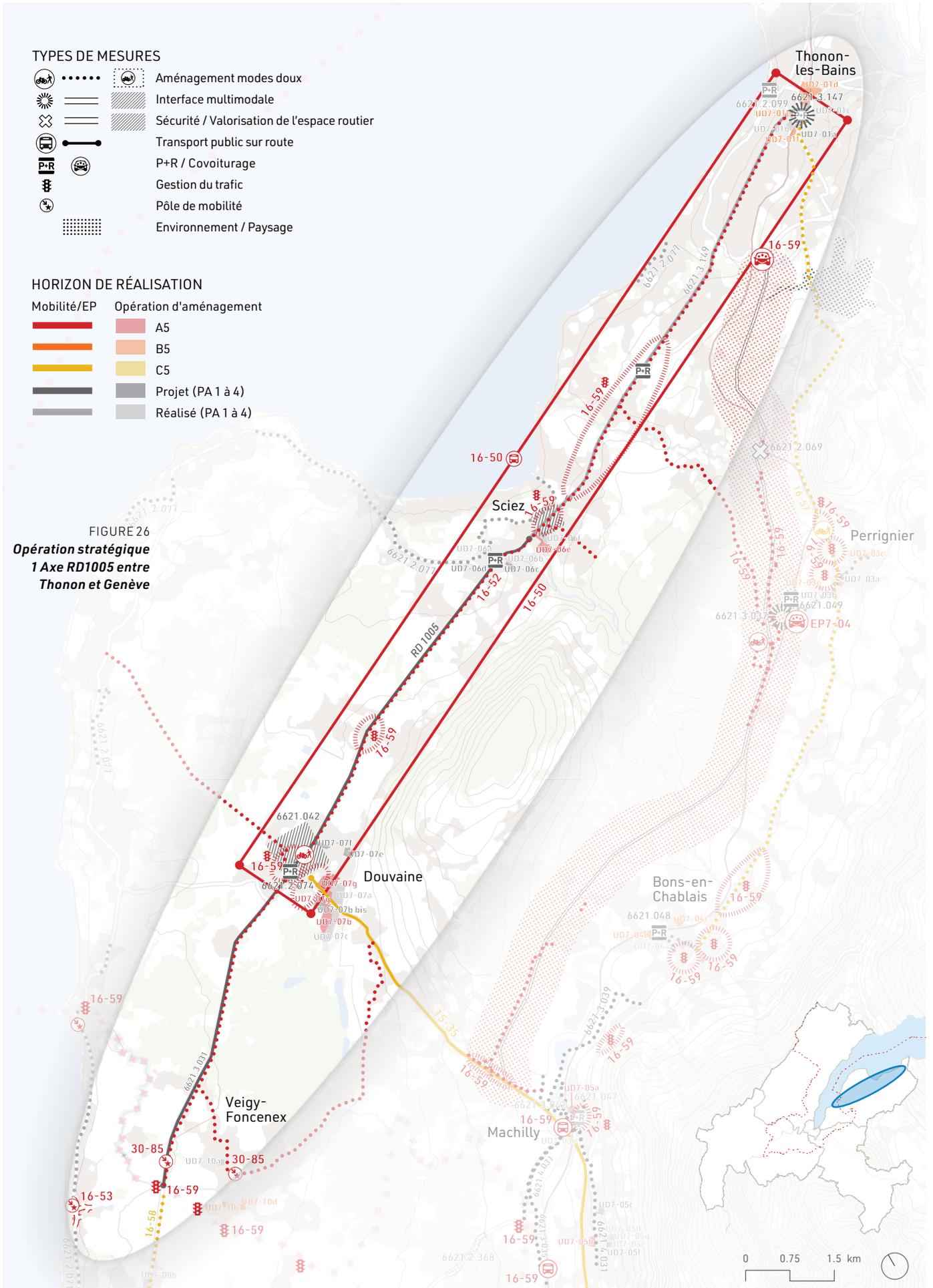


TABLEAU 28
**Mesures inscrites
dans l'OS1 du PACA
Chablais. Les mesures
structurantes sont
indiquées par un
fond de couleur.**

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Priorité PA5	Terr	Entité pilote étape en cours	Date de début des travaux
16-50	Priorisation des transports publics sur voiries et aménagements d'interfaces multimodales de transports publics – modes doux sur l'axe 1005 Thonon-Genève	TP_route	A5	F	Thonon Agglo	2028
16-52	Continuités et rabattements cyclables sur l'axe 1005 Thonon-Genève	MD	A5	F	Thonon Agglo	2028
UD7-06	Sciez	Bourgs et petites villes – densification	As5	F	Thonon Agglo – commune	En cours
UD7-07	Douvaine	Bourgs et petites villes – densification	As5	F	Thonon Agglo – commune	En cours
UD7-10	Veigy-Foncenex	Bourgs et petites villes – densification	Bs5	F	Thonon Agglo – commune	

**Saturation du trafic
sur la RD1005 entre
Thonon et Genève**



Pierre Thiriet

OS2 – AXE (ANNEMASSE) MACHILLY – THONON

La ligne L1 qui dessert la partie française du PACA Chablais **est la ligne la plus fréquentée du RER Léman Express**. Les importantes charges de voyageurs enregistrées en heure de pointe démontrent l'intérêt pour sa desserte ferroviaire transfrontalière mais contribuent à déprécier son attractivité et ne permettent pas de report modal supplémentaire à moyen terme pour les trajets pendulaires vers Annemasse et Genève. Toutefois, un **report modal supplémentaire est possible pour les trajets internes au PACA**, et en direction de Thonon ou Évian.

Dans l'horizon de réalisation de la nouvelle autoroute A412 (mise en service 2029), des mesures multimodales favoriseront l'interconnexion route / rail / modes actifs, avec une connexion directe à la gare de Perrignier, la mise en œuvre d'itinéraires cyclables en rabattement vers les jonctions de Machilly et Perrignier et le **déploiement d'aires de stationnement et covoiturage**, également aux jonctions autoroutières **(16-59)**. L'amélioration cyclable en accompagnement de la mise à 2x2 voies de la voie express reliant l'A40 à l'A412 en connexion avec la véloroute Léman Mont-Blanc **(16-49)** complète le dispositif. Les mesures environnementales, paysagères et agricoles **contribueront à atténuer l'impact environnemental de l'autoroute**, notamment en préservant les continuités biologiques et hydrologiques **(EP7-04)**.

À moyen terme, et en concomitance avec l'amélioration de la capacité d'emport du Léman Express, des **rabattements cycles sont programmés en horizon C5 (16-57)** depuis les villages et hameaux aux abords de la RD903 vers les gares de Bons-en-Chablais et Perrignier. L'objectif est de maximiser les possibilités de rabattement alternatifs à la voiture individuelle car les possibilités de développement du stationnement en gare sont limitées et peu souhaitées.

Ces **communes ont fait l'objet de récentes densifications (UD7-04 Bons-en-Chablais; UD7-05 Machilly, UD7-03 Perrignier, UD7-01 Thonon-Les-Bains) et continuent leurs efforts de compacité**. Elles ont également bénéficié de **réaménagements de leurs interfaces gare** (gares de Perrignier **6621.3.037/16-37** et de Machilly avec la réalisation d'un P+R - **16-2**, Thonon avec le réaménagement complet des abords de la gare ferroviaire **6621.3.147/37-13** et **6621.3.148/37-16**) ou en bénéficieront prochainement (Bons-en-Chablais, **6621.3.033/16-33**).

Cet axe ferroviaire dessert également plusieurs zones d'activités industrielles, comme à Perrignier ou à Bons en Chablais. La ZI des Bracots a d'ailleurs été labellisé comme Parc d'activités industrielles d'intérêt régional par la Région Auvergne-Rhône-Alpes. (+ Programme entrez dans la boucle en faveur de l'économie circulaire, Thonon Agglo ; Initiative lancée en 2022 sur la ZAE des Bracots, extension en 2024 sur 3 zones de Thonon dont Vongy).

L'optimisation des possibilités d'usage du Léman Express se fait par ailleurs dans la **perspective de la réouverture de la halte ferroviaire de Vongy (37-19 et UD7-02)** dont l'opportunité a été soulignée par la Vision Territoriale Transfrontalière. La zone industrielle de Vongy offre un important potentiel foncier et de densification par la relocalisation de certaines de ses activités les plus extensives. De plus, le secteur dispose d'aménités naturelles de grande qualité (réserve naturelle du Delta de la Dranse au nord est, Natura 2000 à l'ouest) susceptibles de permettre une offre touristique «verte» accessible en transport publics. La réorganisation de cet espace de 13ha est en cours d'étude pour déterminer les surfaces à densifier et celles à désartificialiser et renaturer, en tenant compte des objectifs environnementaux, d'accessibilité publique et d'accueil d'activités économiques.

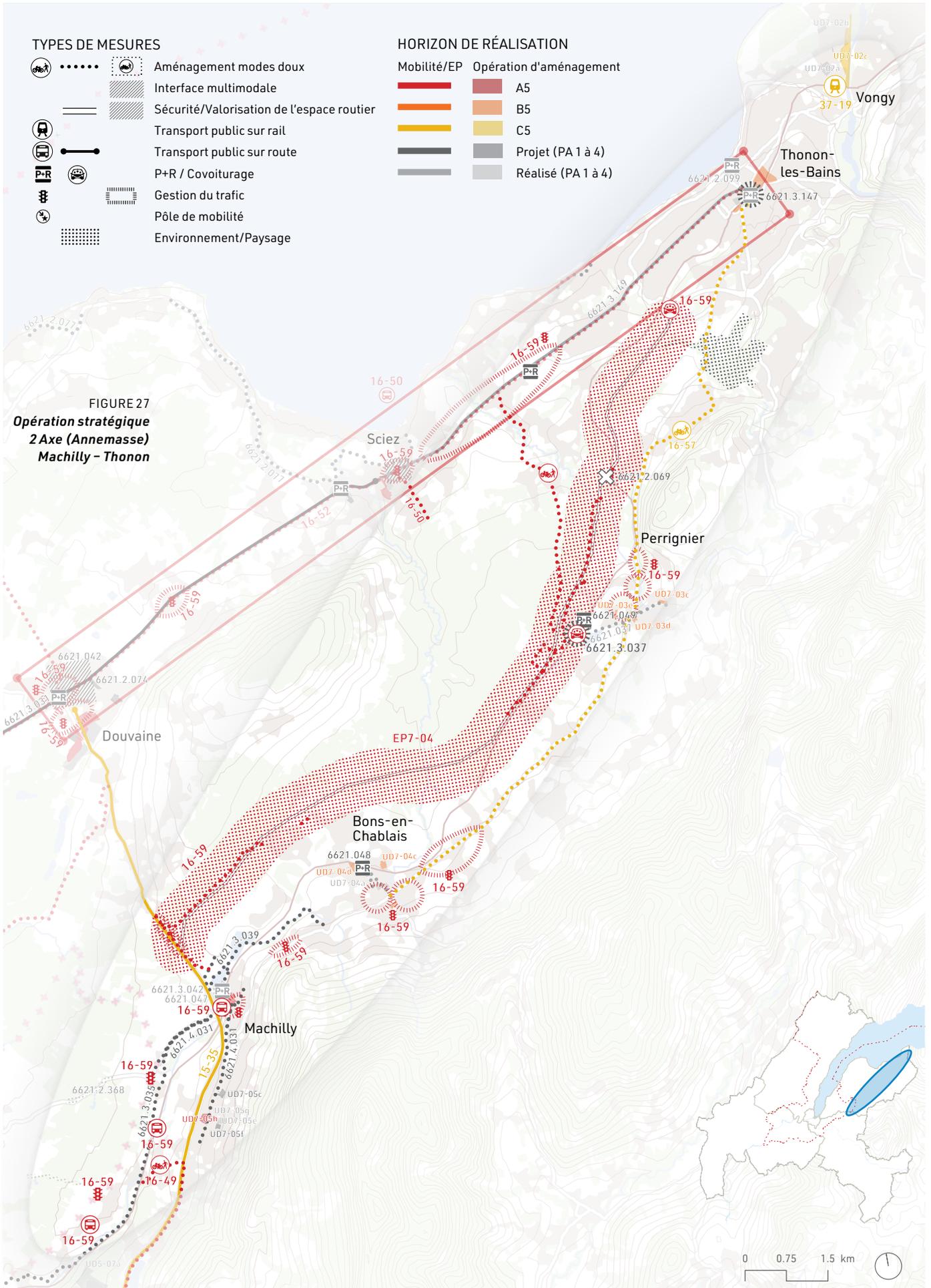


TABLEAU 29
**Mesures inscrites
dans l'OS2 du PACA
Chablais. Les mesures
structurantes sont
indiquées par un
fond de couleur.**

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Priorité PA5	Terr.	Entité pilote étape en cours	Date de début des travaux
16-49	Dessertes cyclables du Mont-Blanc / Léman et autres axes structurants frontaliers dans le secteur des Voirons	MD	Paquet MD A5	F	Département de la Haute-Savoie	2028
16-59	Mesures d'accompagnement multimodales à la nouvelle liaison autoroutière A412	Gestion du trafic	Ae5	F	Amadea (concessionnaire)	2026
EP7-04	Mesures d'accompagnement multimodales à la nouvelle liaison autoroutière A412	Enviro.-Paysage	Ae5	F	Amadea (concessionnaire)	2026
UD7-05	Machilly	Bourgs et petites villes densification	As5	F	Annemasse Agglo - commune	En cours
UD7-01	Thonon-les-Bains - centre et gare	Ville-densification	As5-Bs5	F	Thonon Agglo - commune	En cours
UD7-04	Bons-en-Chablais	Bourgs et petites villes densification	As5-Bs5	F	Thonon Agglo - commune	En cours
UD7-03	Perrignier	Bourgs et petites villes densification	Bs5	F	Thonon Agglo - commune	En cours
16-57	Continuités cyclables sur le couloir de circulation Thonon-Annemasse (D903 - voie ferrée)	MD	C5	F	Thonon Agglo	-
37-19	Réouverture de la Halte ferroviaire de Vongy (site PPDE - Thonon-les-Bains)	Interface	C5	F	Thonon Agglo	-
UD7-02	Vongy - site PPDE	Site économique-densification	C5	F	Thonon Agglo - commune	-

AUTRES MESURES DU PACA CHABLAIS

Plusieurs mesures d'amélioration et de sécurisation des itinéraires de mobilité douce et piétonne sont programmées en horizon A et C.

58), l'amélioration des connexions MD dans l'espace rural genevois du PACA Chablais (**16-55** et **16-56**) et l'amélioration de la fluidité TP à la Pallanterie (**16-54**).

TABLEAU 30
Autres mesures du PACA Chablais
Les mesures structurantes sont indiquées par un fond de couleur.

En horizon A est prévu la sécurisation du village d'Anières (**16-53**).

À plus long terme sont envisagés la réalisation d'un axe fort vélo entre Genève et Anières (**16-**

N° mesure	Intitulé mesure	Typologie	Priorité PA5	Terr.	Entité pilote étape en cours	Début des travaux
16-53	Sécurisation de la traversée du village d'Anières	Sécurité	Paquet Sécurité A5	GE	Anières	2029
16-54	Aménagements pour améliorer la desserte TP de la zone d'activités de la Pallanterie	TP_route	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	–
16-55	Aménagements MD route de Compois – secteur chemin du Champ de la Grange – route de Meinier	MD	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	–
16-56	Aménagements MD route de Jussy – secteur Compois – village de Jussy	MD	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	–
16-58	Aménagement d'un axe fort vélo entre Genève et Hermance	MD	C5	GE	Canton de Genève (OCT)	–

ZOOM CŒUR D'AGGLOMÉRATION

À l'échelle du PACA Chablais, le cœur d'agglomération est concerné par deux sites à enjeux, dont l'évolution est intrinsèquement liée. Le secteur ne fait pas l'objet de mesures inscrites au PA.

Le quartier déjà dense et multifonctionnel des Eaux-Vives, entre la gare des Eaux Vives et le lac.

Dans une perspective d'adaptation au changement climatique et de réduction des nuisances, il s'agit prioritairement de **reconfigurer les espaces publics en faveur de la mobilité douce**, renforcer la qualité des cœurs d'îlots, augmenter la végétalisation, tout en maintenant la diversité des activités en rez-de-chaussée (commerces, services, mais aussi artisanat). Le quartier des Eaux Vives présente un potentiel d'amélioration conséquent pour favoriser les continuités biologiques et paysagères, réduire les émissions de GES et les nuisances environnementales (air, bruit). Les axes de travail identifiés par la Ville dans son projet de Plan directeur communal sont les suivants : **réaménagement d'axes routiers en zones piétonnes ou de rencontre, suppression d'aires de stationnement en vue d'une désimperméabilisation des surfaces, augmentation significative de la surface de canopée (potentiel de plantation d'environ 300 arbres supplémentaires en pleine terre), aménagement d'axes d'écoulement à ciel ouvert, déploiement de réseaux thermiques.**

Rade, port, plage et quartier des Eaux-Vives, en direction du Chablais

La rade de Genève (rive gauche)

Site patrimonial majeur, construit dès la moitié du XIX^{ème} et inscrit à l'inventaire des sites construits d'importance nationale (ISOS), la rade, de même que le premier rang des bâtiments qui l'entoure, doivent être préservés (composition historique, vues, valeurs naturelles) tout en s'adaptant aux enjeux actuels et notamment à la forte fréquentation du site.

La **valorisation de la rade par la poursuite de la requalification des espaces publics** et l'accessibilité au lac pour les habitants est un projet phare pour la Ville de Genève.

Ces dernières années, la fréquentation des bords du lac augmente et cette tendance va se renforcer avec les effets du changement climatique. Si l'objectif est de faciliter et d'augmenter les accès à l'eau, source de fraîcheur, il convient aussi de **renforcer et sécuriser les liaisons entre la ville et le lac** : les franchissements des voies de circulation par les piétons mais aussi les vues depuis la ville.

La Ville de Genève souhaite poursuivre les aménagements engagés ces dernières années dans la continuité de la réalisation de la plage des Eaux Vives, en s'assurant de la cohérence entre les aménagements réalisés et les pratiques multiples qu'ils accueillent : activités professionnelles, accès de la population à l'eau, mobilités actives, détente, espaces festifs et événements... La rade est par essence un espace mixte.





©AdobeStock

GLCT GRAND GENEVE – 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 GENEVE – 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 GÉNEVOIS FRANÇAIS – T +33 (0)4 50 04 54 08 – info@genevoisfrancais.org