

# ANNEXE 1

## Mesures du Projet d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération Grand Genève

# TABLE DES MATIERES

<b>1 INTRODUCTION</b>	<b>5</b>
<b>2 CONTRIBUTION DES MESURES AUX STRATÉGIES DU PROJET D'AGGLOMÉRATION 4</b>	<b>6</b>
<b>3 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE QUALITATIVE DES MESURES</b>	<b>21</b>
3.1 Objectifs et méthodologie	21
Approche et objectifs	21
Démarche	22
3.2 Evaluation	23
3.3 Résultats	24
Cohérence et questions générales	24
Critère d'efficacité 4.1 Air	26
Critère d'efficacité 4.2 Bruit	27
Critère d'efficacité 4.3 Ressources naturelles	27
Sol	27
Eaux	28
Energie	29
Espaces naturels	29
Biodiversité	30
<b>4 FICHES-MESURES</b>	<b>31</b>
4.1 Guide de lecture des fiches-mesures	31
Taux de change	31
Légende des plans de localisation	31
4.2 Liste des mesures en horizon C4 et hors fonds d'infrastructure	33
4.3 Mesures de transport des planifications nationales et suprarégionales	35
4.4 Mesures infrastructurelles de transports avec demande de cofinancement – horizons A et B	49
4.5 Paquets de mesures pouvant bénéficier de contributions fédérales forfaitaires – horizons A et B	213
4.6 Mesures infrastructurelles de transports sans demande de cofinancement – horizons A et B	233
4.7 Mesures urbanisation – horizons A et B	261
4.8 Mesures environnement – paysage – horizons A et B	433



## TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Etat de planification des mesures Mobilité	25
Figure 2 : Niveau d'étude/analyse concernant l'environnement	25
Figure 3 : Modalités de contribution des mesures au CE4.1 (réduction de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre)	26
Figure 4 : Modalités de contribution des mesures au CE4.2 (réduction des nuisances sonores)	27
Figure 5 : Etudes/analyses réalisées en faveur de la réduction de l'utilisation des ressources sols/surfaces	27
Figure 6 : Impact attendu des mesures en matière d'imperméabilisation des surfaces	28
Figure 7 : Impact attendu des mesures en matière d'intégration de pleine terre	28
Figure 8 : Modalités de gestion des eaux de ruissellement	28
Figure 9 : Modalités de contribution des mesures à la réduction de l'utilisation d'énergie	29
Figure 10 : Modalités de contribution des mesures à la préservation et à la valorisation des espaces verts et naturels	29
Figure 11 : Modalités de contribution des mesures à la préservation, à l'amélioration et à la valorisation de la biodiversité	30



# 1 Introduction

Le présent document rassemble l'ensemble des informations relatives aux mesures du Projet d'agglomération 4.

Les mesures représentent la concrétisation du fil conducteur du PA4.

Issues d'un processus de priorisation présenté dans le document principal (Document principal - Chapitre 9 Mesures et leurs priorisation), les mesures sont identifiées dans les trois domaines urbanisation, transports, environnement-paysage, pour les échéances A (2024 - 2027) et B (2028-2031) du Projet d'agglomération 4, en lien cas échéant avec les mesures des planifications nationales et suprarégionales.

Leur contribution aux stratégies sectorielles est développée au chapitre 2.

Pour le Projet d'agglomération 4, une qualification environnementale de chaque mesure a été établie. La synthèse générale est présentée au chapitre 3.

Les mesures sont présentées au chapitre 4 sous forme de fiches-mesures organisées et détaillées selon les directives fédérales pour le programme en faveur du trafic d'agglomération :

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

Les mesures pour l'horizon C (à partir de 2032) ne font pas l'objet de fiches mais sont listées dans un tableau (chapitre 4.2 du présent document).

# **2 Contribution des mesures aux stratégies du Projet d'agglomération 4**



MESURES						STRATÉGIES URBANISATION									STRATÉGIES MOBILITÉ							STRATÉGIES ENVIRONNEMENT-PAYSAGE									
N° PA4	Description de la mesure	Typologie	Niveau	Priorité proposée	Territoire	Maîtriser l'occupation du sol			S'appuyer sur la dynamique économique pour conforter les fonctions de proximité			Veiller à l'acceptabilité de la densification urbaine		Renforcer les réseaux structurants					Pacifier les centres urbains			Accompagner par des solutions transversales		Préserver, restaurer, créer et valoriser le Grand Paysage et ses composantes écologiques		Améliorer le cadre de vie des habitants	Systématiser la prise en compte des enjeux paysagers et environnementaux dans les projets				
						U1 - Fixer les limites à l'urbanisation	U2 - Consolider la ville prioritairement dans les aires urbaines compactes	U3 - Prioriser les sites de développement autour de l'armature multipolaire	U4 - Définir un nouveau accord politique d'équilibre territorial	U5 - Proposer un cadre spatial favorable à une économie locale et diversifiée	U6 - Garantir l'accueil d'activités économiques dans les aires urbaines	U7 Maîtriser la localisation des équipements commerciaux au bénéfice des centres	U8 - Adapter les densités et formes urbaines au contexte	U9 - Améliorer la qualité et le maillage des espaces publics	M1 Préparer les futurs développements ferroviaires	M2 - Adapter le réseau routier régional aux planifications nationales	M3 - Conforter les transports publics structurants pour soutenir la multipolarité	M4 - Renforcer le réseau cyclable structurant transfrontalier	M5 - Faciliter l'intermodalité avec les interfaces multimodales	M6 - Pacifier le trafic dans les espaces bâtis	M7 - Agir sur le stationnement de façon coordonnée	M8 - Favoriser la mobilité piétonne et le séjour dans les espaces publics	M9 - Préfigurer une stratégie marchandises d'agglomération	M10 - Améliorer la sécurité du trafic	M11 - Accompagner la mutation de la mobilité	EP1 - Garantir les continuités naturelles et les corridors biologiques	EP2 - Pérenniser une agriculture durable	EP3 - Aménager les lisières urbaines	EP4 - Régénérer les espaces bâtis, réduire les nuisances	EP5 - Conforter le rôle central du paysage	EP6 - Renforcer la prise en compte des enjeux paysagers et environnementaux dans les projets
30-29	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 1)	Plateforme	Phare	A4	GE		X						X	X					X								X	X	8		
30-45	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2)	Plateforme	Phare	B4	GE		X							X	X				X								X	X	8		
15-29	Aménagement de l'interface multimodale en gare de Marignier	Plateforme	Structurant	A4	F		X						X	X					X							X			6		
32-2-24	Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève	Plateforme	Structurant	B4	GE								X	X													X		5		
30-58	Adaptation de l'infrastructure tram Cornavin - Terreaux du Temple y compris requalification du boulevard James Fazy	Tram	Phare	A4	GE								X	X						X						X	X	7			
32-1-7	Prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand- Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire	Tram	Phare	A4	TR		X								X	X			X							X	X	8			
36-1-11	Prolongement du tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier, y compris requalification des espaces publics	Tram	Phare	A4	F		X								X	X			X							X	X	8			
34-16	Prolongement tram TCOB à Vailly et requalification de l'interface multimodale	Tram	Structurant	A4	GE		X							X		X										X	X	6			
36-1-21	Aménagement d'un BHNS en rabattement du Léman Express: gare d'Annemasse – Cranves-Sales - Bonne-Hôpital CHAL	TP_route	Structurant	A4	F		X												X			X				X		6			
32-2-2	Axe fort TC sud autoroute section Chemin du Pavillon - Pont Pavillon	TP_route	PACA	A4	GE										X	X	X									X		4			
32-2-21	Réaménagement de l'avenue A.F. Dubois en faveur des MD et des TP	TP_route	PACA	A4	TR										X		X									X		4			
32-1-24	Aménagement d'une voie bus sur la route de Colovrex en complément de la mesure 32-1-16 et en accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire	TP_route	PACA	Ae4	GE												X									X		2			
32-2-25	Reconfiguration du Pont Peyrot en faveur des TC et des MD	TP_route	PACA	B4	GE										X	X				X						X		4			
34-13	Aménagement d'un axe TP en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines-Bernex	TP_route	PACA	B4	GE		X								X					X						X	X	6			
39-8	Aménagement d'un transport par câble aérien desservant l'interface multimodale de l'agglomération régionale de Valservhône	TP_autre	PACA	B4	F		X														X					X		5			
12-53	Elargissement de la Voie verte Versoix / Pregny-Chambésy et extensions en direction de Collex-Bossy et de Genève	MD	Structurant	A4	GE									X			X			X						X	X	6			
						Total par mesure (sur 26 stratégies)																									



**MESURES MOBILITE**  
**CONTRIBUTION AUX STRATEGIES SECTORIELLES (1/4)**



**MESURES MOBILITE**  
**CONTRIBUTION AUX STRATEGIES SECTORIELLES (2/4)**



**MESURES MOBILITE**  
**CONTRIBUTION AUX STRATEGIES SECTORIELLES (3/4)**



**MESURES MOBILITE**  
**CONTRIBUTION AUX STRATEGIES SECTORIELLES (4/4)**





**MESURES URBANISATION**  
**CONTRIBUTION AUX STRATÉGIES SECTORIELLES (1/2)**



**MESURES URBANISATION**  
**CONTRIBUTION AUX STRATÉGIES SECTORIELLES (2/2)**



**MESURES ENVIRONNEMENT PAYSAGE  
CONTRIBUTION AUX STRATEGIES SECTORIELLES (1/1)**

# 3 Évaluation environnementale qualitative des mesures

## 3.1 Objectifs et méthodologie

### APPROCHE ET OBJECTIFS

La question environnementale a été traitée de manière proactive et sous plusieurs angles dans les différents Projets d'agglomération du Grand Genève. L'analyse de la performance globale des Projets d'agglomération était privilégiée, par rapport à l'analyse des contributions singulières de chaque mesure d'urbanisation et de mobilité (rapport principal - chapitre 4.2 Évaluation environnementale dans les Projets d'agglomération).

Avec le quatrième projet d'agglomération, une approche complémentaire plus opérationnelle a été réalisée par une évaluation environnementale qualitative sur les mesures elles-mêmes dans leur insertion territoriale, locale et régionale.

Un outil a été spécifiquement développé pour positionner toutes les mesures en fonction de paramètres environnementaux. Il a été matérialisé par un questionnaire organisé sur la base du *Critère d'efficacité n°4 (CE4) Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources* des directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération. Néanmoins, compte tenu des enjeux environnementaux et paysagers du territoire, le Grand Genève a souhaité élargir le champ des thématiques traitées : cohérence avec le projet de territoire, air, bruit, sol, énergie, espaces naturels et biodiversité. Les résultats se présentent sous deux formes :

- **Dans la présente annexe :** une qualification environnementale globale de toutes les mesures visant à évaluer les tendances, conformément aux attentes de la Confédération ;
- **En complément, pour chaque fiche mesure :** un graphique et une description des principales actions intégrant les enjeux environnementaux des mesures et permettant de **voir rapidement les points forts et les points faibles d'une mesure.**

L'équipe du Grand Genève n'est pas maître d'ouvrage des mesures, mais elle est engagée dans un rôle d'alerte et d'accompagnement. Ainsi, l'évaluation environnementale qualitative des mesures du projet d'agglomération 4 poursuit les objectifs suivants :

- Engager les maîtres d'ouvrage à se questionner et à intégrer les enjeux environnementaux dans la conception et le développement de la mesure ;
- Evaluer la maturité environnementale de la mesure et tenir compte des interactions entre les différents thématiques environnementales (approche systémique) ;
- Pointer et orienter, le plus tôt possible, les actions correctrices à entreprendre pour mieux intégrer l'environnement dans le développement des mesures infrastructurelles et d'urbanisation.

Cette nouvelle approche engage le territoire vers la transition écologique afin de préserver et améliorer la qualité de vie de tous les habitants du Grand Genève.

## DÉMARCHE

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

- **Autonomie et engagement** : le questionnaire doit être rempli par les maîtres d'ouvrage de la mesure et non par un bureau externe pour encourager une réflexion sur toutes les questions posées et favoriser la prise de conscience ;
- **Exhaustivité, transversalité et répliquabilité** : les questions doivent être appréhendables par toutes les entités partenaires et maîtres d'ouvrage du territoire (commune, canton, parties française, vaudoise, genevoise, etc.) quel que soit le type de projet (mobilité, urbanisation, environnement-paysage) ;
- **Simplicité et rapidité** : les réponses ne sont pas basées sur des données chiffrées mais sur des éléments plus qualitatifs que quantitatifs, car certaines données ne sont pas disponibles à ce stade précoce de la planification. Si les données quantitatives existent, elles sont mentionnées à titre informatif dans la fiche-mesure ;
- **Responsabilité et confiance** : le questionnaire étant basé sur des questions simples et sur des faits, il est rempli par le maître d'ouvrage et aucune correction n'est faite par l'équipe du Grand Genève, hormis les erreurs flagrantes. De plus, si un résultat interpelle l'équipe du Grand Genève et exige une modification ou une demande de justification, alors une discussion est conduite avec le porteur de la mesure. Tous les questionnaires ont été revus et vérifiés par l'équipe de projet Grand Genève pour l'établissement de la partie «Effet sur l'environnement» des fiches mesures. Enfin, une commission spécifique composée des experts franco-valdo-genevois en matière d'environnement s'est réunie pour examiner et analyser les différents résultats.

La conception du questionnaire d'évaluation environnementale des mesures du Projet d'agglomération 4 a suivi les étapes suivantes :

- Automne 2019 – printemps 2020 : construction du questionnaire par consultation des services métiers et entités du Grand Genève, comme les offices cantonaux de l'environnement, de l'eau, de l'agriculture et de la nature pour le canton de Genève, la direction du développement territorial de la Haute-Savoie pour les partenaires français, la Région de Nyon et le canton de Vaud (Direction générale de l'environnement) pour les partenaires vaudois.
- Printemps 2020 : test de l'outil avec quelques porteurs de mesures ;
- Juin - juillet 2020 : envoi de l'outil à l'ensemble des porteurs de mesures ;
- Septembre 2020 : analyse des premiers résultats ;
- Début octobre 2020 : présentation des premiers résultats au groupe d'experts composé de représentants des partenaires français, vaudois et genevois ;
- Mi-octobre 2020 : présentation des premiers résultats aux élus ;
- 2021 : mise en place d'une stratégie d'amélioration continue des mesures sur le pan environnemental (rapport principal – chapitre 8.1 Stratégies Environnement-paysage - EP6).

Ce questionnaire servira au déploiement de la stratégie *EP6 Evaluer la prise en compte des enjeux paysagers et environnementaux* dans les projets, ainsi qu'à la démarche de transition écologique engagée par le Grand Genève.

## 3.2 Evaluation

L'outil, disponible sur demande, est conçu sous la forme d'un questionnaire à **choix multiples** dans un fichier Excel et porte sur les thématiques suivantes classées dans quatre chapitres :

1. Cohérence avec le périmètre, les lois environnementales et questions générales ;
2. Critère d'efficacité 4.1 Air ;
3. Critère d'efficacité 4.2 Bruit ;
4. Critère d'efficacité 4.3 Ressources naturelles : Sol, Eau, Energie, Espaces naturels, Biodiversité ;

Des questions sur les démarches de concertation et de sensibilisation ont été posées pour toutes les thématiques. Les réponses au questionnaire permettent de générer des graphiques d'évaluation générale. Ils permettent d'évaluer le taux de mesures qui vont conduire une action définie en faveur de l'environnement.

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

- **Négatif** : La mesure a un effet négatif sur l'environnement.
- **Standard** : La mesure est en adéquation par rapport aux exigences et normes légales.
- **Positif / Bon** : La mesure a un effet qui va un cran au-delà des exigences et normes égales.
- **Très positif / Très bon** : La mesure prévoit des effets bénéfiques sur l'environnement et qui sont alignés avec les ambitions de la transition écologique.

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



## 3.3 Résultats

Les résultats de l'évaluation sont présentés dans ce rapport sous la forme de graphiques consolidés pour les mesures éligibles de mobilité (horizon A et B - 51 mesures individuelles et 31 mesures partielles des paquets de mesures forfaitaires) et d'urbanisation (horizon A et B - 49 mesures), et individuellement (y compris celles par paquet). Ce nombre important de mesures permet d'obtenir une **tendance générale** sur l'ensemble. Les mesures environnement-paysage n'ont pas donné lieu à une analyse globale, car leur nombre (7) est restreint.

Des résultats détaillés sont également explicités sur les différents sous-critères du CE4. Lorsqu'une question n'est pas analysée, cela signifie qu'elle n'a pas été bien comprise par les porteurs de projet et/ou que le résultat n'est pas pertinent.

Dans ce rapport, seules les **tendances à l'état actuel des projets** (fin 2020) sont présentées.

### COHÉRENCE ET QUESTIONS GÉNÉRALES

La partie «Questions générales» du questionnaire vérifie la cohérence avec les stratégies et les besoins d'actions du Projet d'agglomération 4. Elle permet de suivre l'étape de projet à laquelle se trouve la mesure et d'identifier les conflits avec la législation en matière d'environnement.

Les questions suivantes ont été posées :

- La mesure s'inscrit-elle dans le cadre d'une stratégie ou politique publique cantonale, régionale, départementale ou nationale en lien avec l'environnement ?
- La mesure prévoit-elle des actions complémentaires aux projets de planification cantonale, régionale, départementale et/ou nationale ?
- Au-delà du périmètre spécifique du projet, votre mesure a-t-elle un impact à une autre échelle ?
- A ce jour, quel est le niveau d'étude/d'analyse de la mesure concernant l'environnement ?
- La mesure présente-elle un ou des conflits avec la législation (fédérale, nationale, régionale ou cantonale) sur la protection de l'environnement ?

Les mesures d'urbanisation contribuent majoritairement aux politiques publiques de la protection de la nature et de la biodiversité, du sol et de l'énergie, alors que les mesures de mobilité contribuent plutôt aux politiques d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction du bruit. 50% des mesures s'inscrivent dans la politique des plans climat. Des politiques publiques complémentaires, de mobilité, de stratégie biodiversité ou d'urbanisme (PLUi côté français) complètent quelque fois les planifications. Les conflits concernent essentiellement la loi sur l'aménagement du territoire pour les surfaces d'assèchement, l'Ordonnance pour la protection contre les accidents majeurs (OPAM) (mesures autour de la Gare Cornavin) ou les lois sur les forêts (défrichement pour la mesure A32-1-7 axe de tram Ferney-Voltaire) et cours d'eau (mesure B30-47 Construction d'une passerelle sur l'Arve) lorsque qu'une mesure empiète sur ces surfaces.

L'état de planification des mesures mobilité priorise les actions afin d'améliorer les projets (rapport principal – chapitre 8.1 Stratégies Environnement-paysage – EP6):

- Pour les mesures en horizon A, pour lesquelles les marges de manœuvre sont limitées en raison de leur maturité et de leur horizon de réalisation, il s'agit surtout de **déployer des actions correctives ciblées** aux stades de conception les plus avancés ;
- Pour les mesures en horizon B, pour lesquelles la maturité est moindre et, en conséquence, les marges de manœuvre plus importantes, **des préconisations plus complètes et ambitieuses** seront énoncées en collaboration avec les maîtres d'ouvrage.

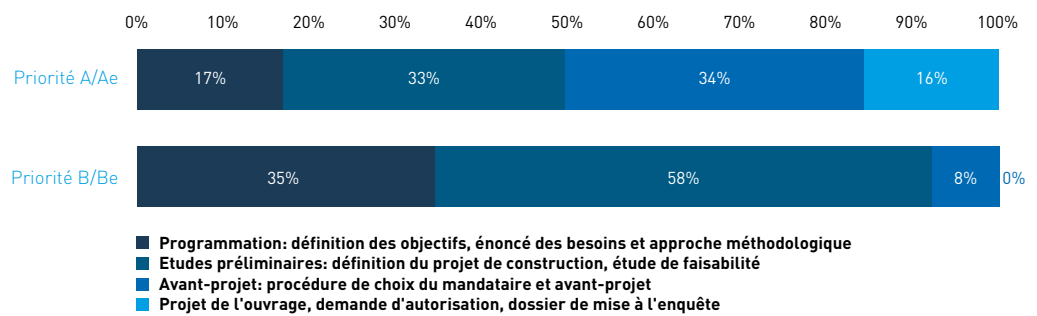


Figure 1 : Etat de planification des mesures Mobilité

Alors que, compte-tenu des exigences locales, la quasi-totalité des maîtres d'ouvrage des mesures d'urbanisation analyse et étudie leurs impacts sur l'environnement, seule la moitié des mesures mobilité a fait l'objet d'analyses environnementales. Ceci découle probablement de la conception des bases légales qui n'ont pas les mêmes exigences en matière d'études d'impact sur l'environnement.

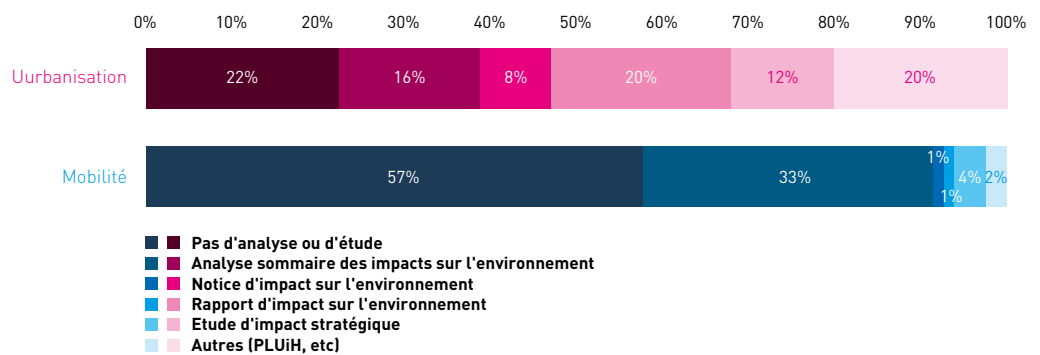


Figure 2 : Niveau d'étude/analyse concernant l'environnement

### CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.1 AIR

Les mesures contribuent à améliorer la qualité de l'air en encourageant les modes doux, la marche et le vélo, en créant des zones piétonnes et de détente, en instaurant des mesures contraignantes pour les TIM (diminution de vitesse) et en favorisant le transfert modal (transports publics et mobilité douce). En plus, les mesures d'urbanisation prévoient des actions pour améliorer la qualité énergétique des bâtiments.

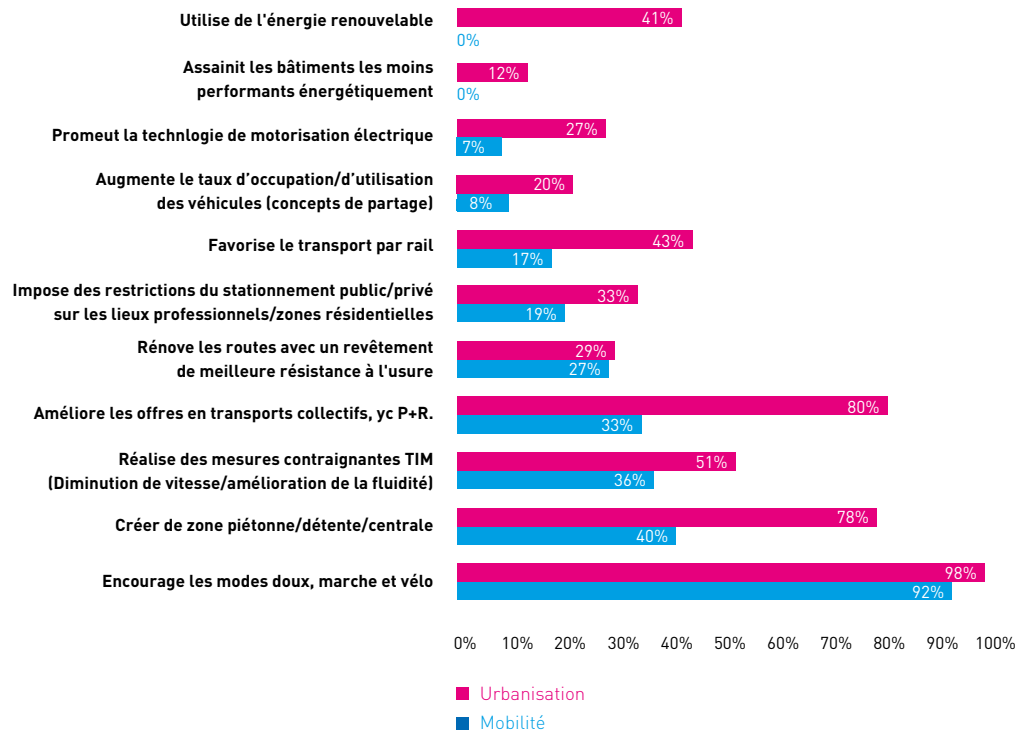


Figure 3 : Modalités de contribution des mesures au CE4.1 (réduction de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre)

### CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.2 BRUIT

Les mesures contribuent à réduire les nuisances sonores en encourageant les modes doux, la marche et le vélo, en favorisant le transfert modal (transports publics et mobilité douce), en instaurant des mesures contraignantes pour les TIM (diminution de vitesse, diminution de la charge de trafic, zone d'interdiction de circuler), ainsi qu'avec des revêtements phonoabsorbants (surtout pour les mesures suisses).

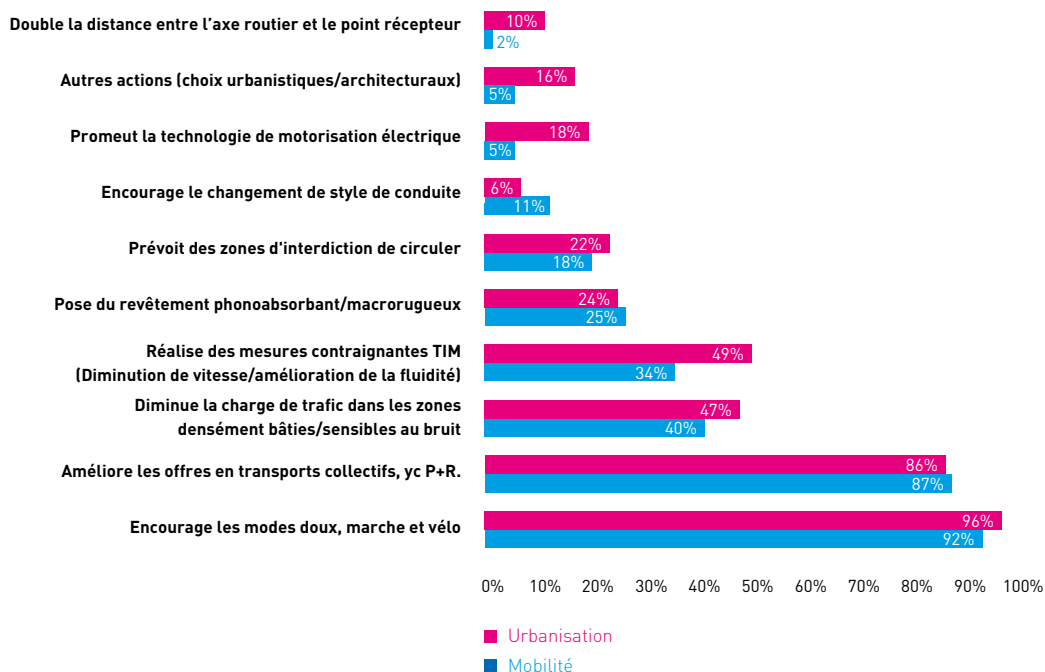


Figure 4 : Modalités de contribution des mesures au CE4.2 (réduction des nuisances sonores)

### CRITÈRE D'EFFICACITÉ 4.3 RESSOURCES NATURELLES

#### Sol

Le sol est une thématique relativement bien étudiée et analysée dans les mesures, sauf pour 27% des mesures de mobilité qui se disent «non concernées». Les impacts sont soit «neutres» soit «standards» sur l'imperméabilisation du sol et l'intégration de pleine terre.

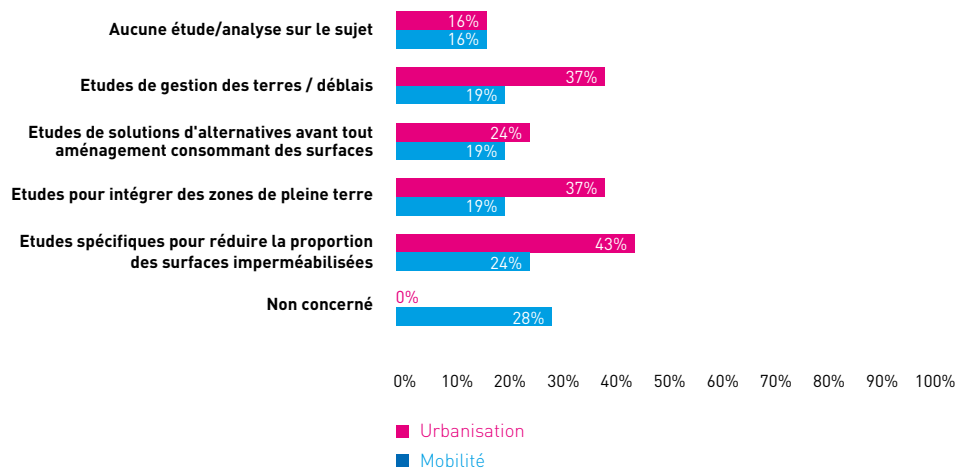


Figure 5 : Etudes/analyses réalisées en faveur de la réduction de l'utilisation des ressources sols/surfaces

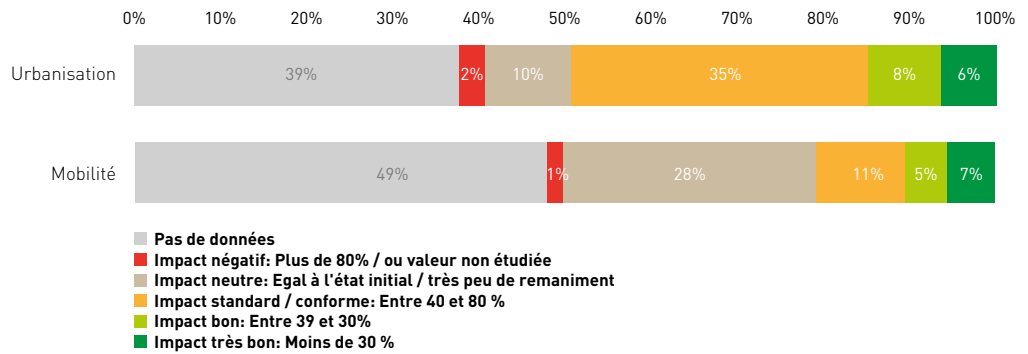


Figure 6 : Impact attendu des mesures en matière d'imperméabilisation des surfaces

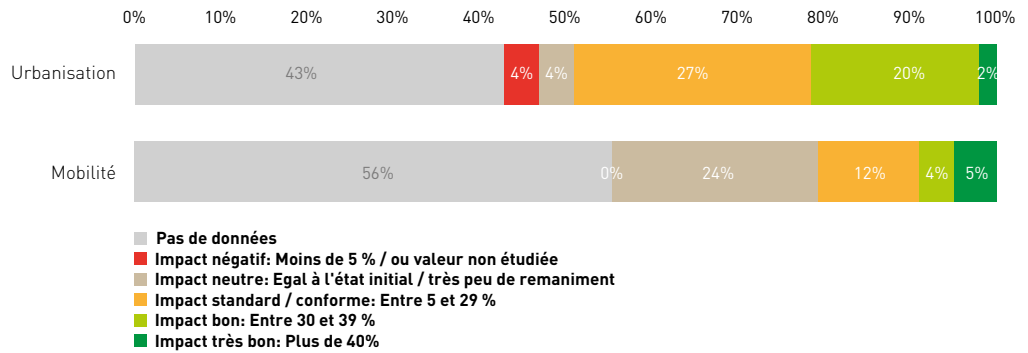


Figure 7 : Impact attendu des mesures en matière d'intégration de pleine terre

### Eaux

La gestion des eaux se fait de manière mixte selon les opportunités et possibilités du terrain.

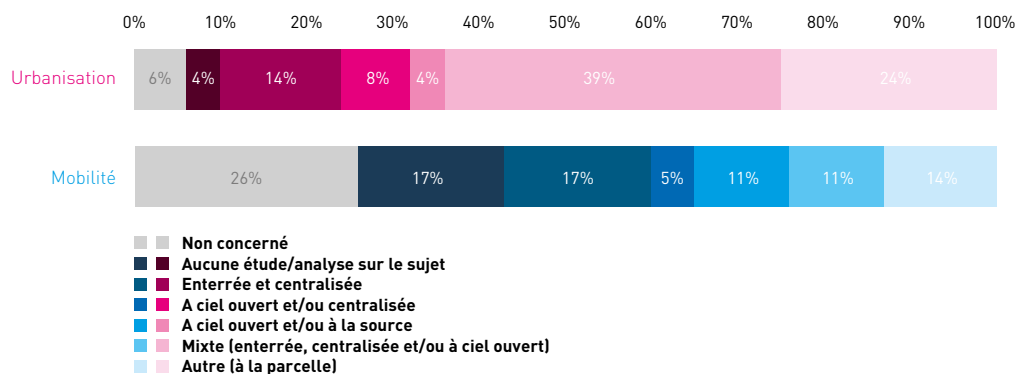


Figure 8 : Modalités de gestion des eaux de ruissellement

### Énergie

Les questions énergétiques concernent essentiellement les mesures d'urbanisation où des efforts sont fait sur les bâtiments, lors de la construction et la mise en place de lieux pour la motorisation électrique. Les mesures de mobilité promeuvent les modes actifs, les systèmes de transport intelligents et l'électromobilité.

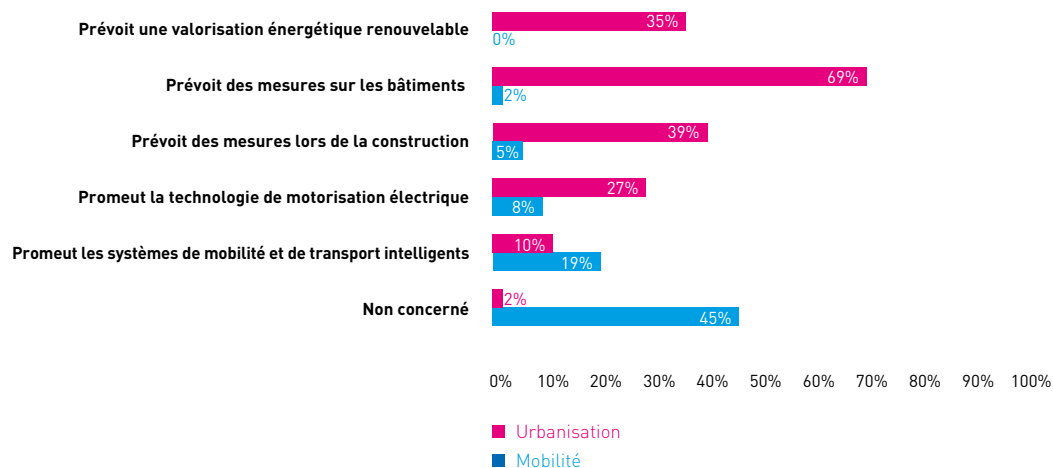


Figure 9 : Modalités de contribution des mesures à la réduction de l'utilisation d'énergie

### Espaces naturels

Les maîtres d'ouvrage sont très attentifs à la valorisation des espaces verts existants et à leur accessibilité en modes doux. Plus de 80% des mesures d'urbanisation et environ 40% des mesures mobilité prévoient la création de nouveaux espaces contribuant ainsi pleinement à l'amélioration de la qualité de vie.

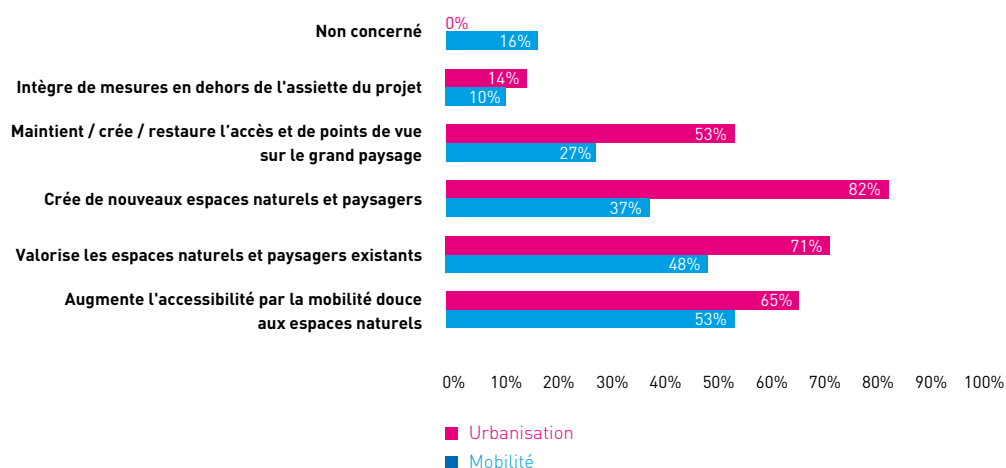


Figure 10 : Modalités de contribution des mesures à la préservation et à la valorisation des espaces verts et naturels

### Biodiversité

Les questions de biodiversité sont essentiellement traitées par la plantation d'espèces végétales indigènes ou adaptables aux changements climatiques, ainsi que l'analyse de l'existant sans péjorer les espaces sensibles voisins. Les îlots de chaleur sont encore trop peu étudiés à ce stade. Les trames vertes, bleues et jaunes sont relativement bien prises en considération.

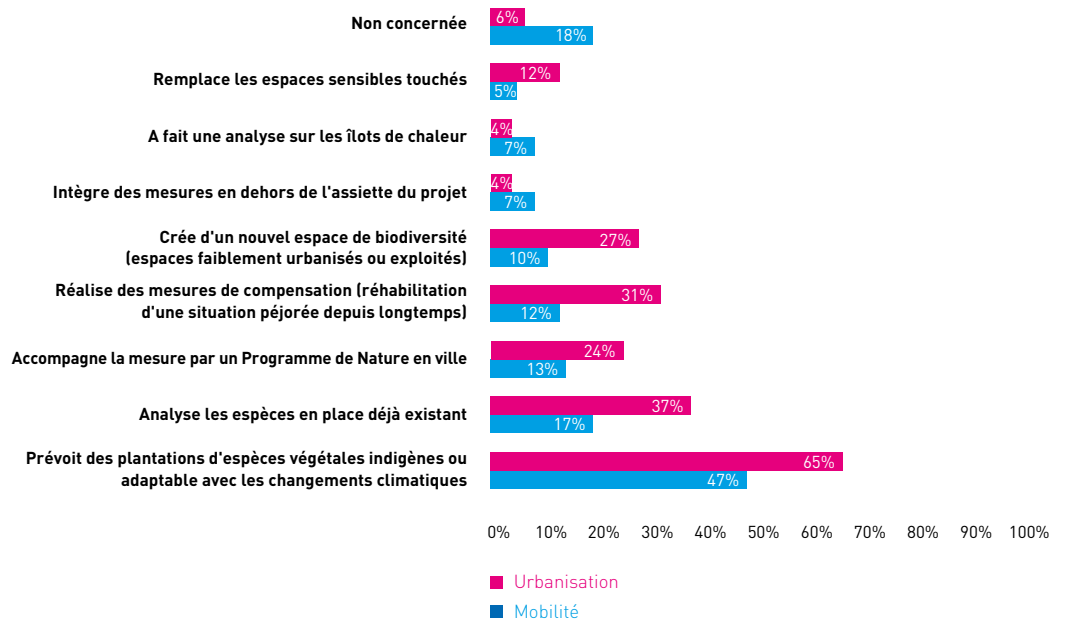


Figure 11 : Modalités de contribution des mesures à la préservation, à l'amélioration et à la valorisation de la biodiversité

# 4 Fiches-mesures






## 4.1 Guide de lecture des fiches-mesures

### TAUX DE CHANGE




Pour les mesures ou parties de mesures situées sur territoire français un taux de change de 1.1 franc pour un euro a été appliqué.

### LÉGENDE DES PLANS DE LOCALISATION DES MESURES







#### Horizon des mesures et opérations d'aménagement

-  PA4 Horizon A (2023-2027)
-  PA4 Horizon B (2028-2031)
-  PA4 Horizon C (après 2031)
-  Horizon avant 2023 réalisé
-  Horizon avant 2023 planifié


#### Mesures mobilité ponctuelles

-  Franchissement, stationnement MD
-  Interface multimodale
-  Contrôle d'accès gestion de trafic



#### Mesures mobilité linéaires

-  Mobilité douce
-  Sécurité
-  Infrastructure routière
-  Autre transport public
-  Transport public sur rail
-  Transport public sur route


#### Mesures mobilité surfaciques

-  Espace public apaisé

#### Mesures urbanisation

-  Mesures urbanisation
-  Opérations d'aménagement

#### Mesures environnement et paysage

-  Mesures environnement et paysage





## 4.2 Liste des mesures en horizon C4 et hors fonds d'infrastructure

### LISTE DES MESURES HORS FI DU PA4

N° PA4	Description de la mesure	Typologie	Priorité proposée	Territoire
33-28	BHNS Genève-St-Genis	TP_route	Hors FI	TR
35-29	Accessibilité du quartier des Cherpines : aménagement du carrefour d'accès à la zone industrielle (route de Base)	TIM	Hors FI	GE

### LISTE DES MESURES HORIZON C DU PA4

N° PA4	Description de la mesure	Typologie	Priorité proposée	Territoire
12-20	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Rolle (2 <sup>ème</sup> phase)	Plateforme	C4	VD
12-57	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Coppet	Plateforme	C4	VD
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	Plateforme	C4	GE
34-15	Réalisation de l'interface multimodale de la Croisée de Bernex	Plateforme	C4	GE
35-7	«Construction d'un P+R à l'entrée Sud de Genève (Bardonnex et/ou Perly)»	Plateforme	C4	GE
36-2-15	P+R Annemasse Sud (en lien avec la nouvelle jonction et le BHNS)	Plateforme	C4	F
36-1-22	Prolongement de l'axe tram du secteur Dussonchet Perrier vers Annemasse sud et/ou construction d'une nouvelle branche vers la gare d'Annemasse (Ville-la-Grand)	Tram	C4	F
31-20	Adaptation de la ligne NStCM dans la partie urbaine (Nyon)	TP_rail	C4	VD
30-65	Aménagements en faveur d'une ligne TP tangentielle en ceinture du cœur d'agglomération	TP_route	C4	GE
32-2-26	Site propre bus Batailleux (Phase 3) : double sens intégral P47 Palexpo Aérogare	TP_route	C4	GE
32-2-28	Axe fort TC sud autoroute section Giratoire pavillon - Palexpo - Pont Peyrot	TP_route	C4	GE
34-23	Aménagements en faveur d'une ligne TP tangentielle structurante en «ceinture urbaine»	TP_route	C4	GE
34-22	Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le Bois de la Bâtie – tronçon Bernex Est et Nord	MD	C4	GE
12-29	Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre Maconnex - Divonne - Nyon : tronçon Crassier - Eysins	MD	C4	VD
12-58	Traversées MD Jonctions autoroutières A1 Gland et Rolle	MD	C4	VD
12-59	Liaison MD Eysins - Chésereux	MD	C4	VD
30-49	Requalification du tronçon Etoile - Grosselin (PAV) : croix MD nord-sud aménagements MD et paysagers	MD	C4	GE
30-63	Parcours de mobilité douce dans le Parc PAV	MD	C4	GE
31-16	Aménagement d'un réseau MD dans le centre régional de Nyon : passage sous-voie Crève-Cœur - ch. Des Ruettes	MD	C4	VD
32-1-21	Promenade des parcs - secteur Aéroport - Cornavin (requalification des espaces publics et aménagements MD sur le mail reliant l'aéroport à Cornavin)	MD	C4	GE
40-22	Aménagements MD sur la Route d'Annecy	MD	C4	GE
12-56	Requalification de la route de Suisse (4 <sup>ème</sup> et 5 <sup>ème</sup> étapes) : tronçons Nyon-Colovray, Crans-près-Céligny, Dully-Bursinel, Perroy	Sécurité	C4	VD
31-23	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et des MD : av. des Eules, routes de l'Oulteret et de l'Etraz (Prangins)	Sécurité	C4	VD
31-40	Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et des MD : av. Alfred Cortot et route de St-Cergue (partie basse)	Sécurité	C4	VD
35-28	Accessibilité du quartier des Cherpines : réaménagement du ch. des Mattines et de la route de Base	Sécurité	C4	GE
35-34	Requalification de la route de St-Julien en faveur des modes doux et mise en site propre du tramway : tronçon Grange-Collomb - Rondeau de Carouge	Sécurité	C4	GE
36-1-26	Transformation de la route blanche (boulevard urbain, couverture ou autoroute de distribution urbaine)	Sécurité	C4	F
32-2-27	Adaptation du réseau cantonal pour la nouvelle jonction "aéropostale"	TIM	C4	GE
36-2-12	Réaménagement routier pour l'amélioration de l'accès sud Annemasse depuis l'A40	TIM	C4	F





# Mesures de transport des planifications nationales et suprarégionales

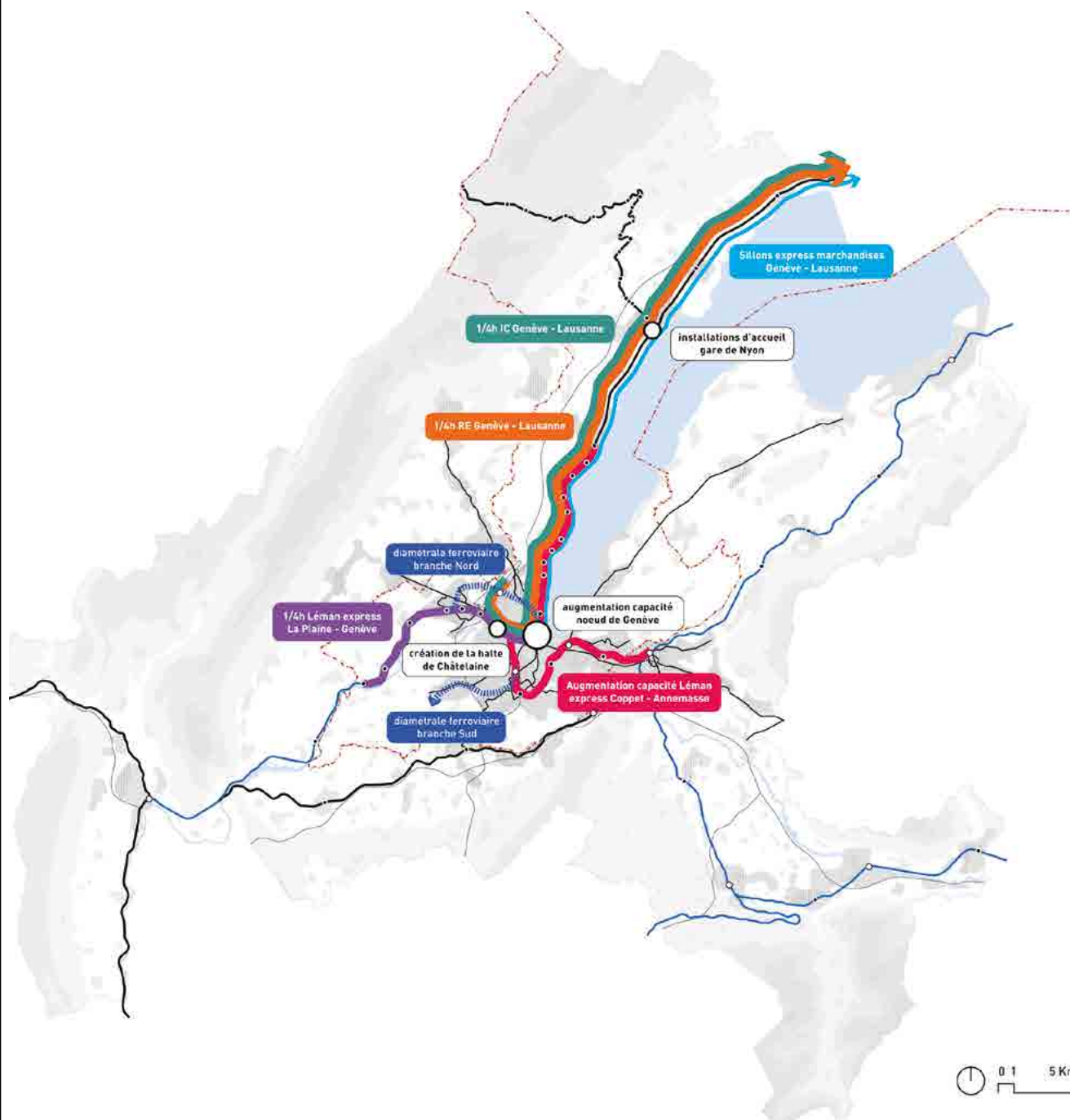
Numéro  
**60-00**

Mesure des planifications  
nationales et suprarégionales

Planifications ferroviaires suisses

Porteurs de projet  
Confédération suisse  
(Office fédéral des transports), CFF

### Plan de localisation



### Description

La mesure est composée de plusieurs projets et étapes d'aménagement (EA) listés ci-dessous. Le message du 31 octobre 2018 relatif à l'étape d'aménagement (EA) 2035 du programme de développement stratégique (PRODES) de l'infrastructure ferroviaire indique que « la demande en transport public de voyageurs augmentera encore de 51 % d'ici à 2040, et elle doublera même dans certaines régions telles que Zurich-Winterthour ou dans l'Arc lémanique ». Cette croissance est également projetée pour le trafic marchandises, surtout sur l'axe est-ouest. En ce qui concerne le Grand Genève, l'EA 2035 prévoit que « les fortes surcharges sur les sections Genève–Lausanne–Yverdon-les-Bains seront éliminées dans une large mesure. Entre Genève et Lausanne, les trains IC et les trains RE circuleront à la cadence au quart d'heure. Entre Annemasse et Coppet, des trains plus longs permettront de maîtriser la demande en trafic RER. Une densification entre Genève et La Plaine pour atteindre la cadence au quart d'heure augmente encore l'attrait du RER ». L'introduction de sillons express pour le fret en Genève et Lausanne est également prévue.

N° mesure partielle	Nom de la mesure partielle	Horizon de mise en service	Description et effets
60-01	Augmentation de capacité du nœud de Genève Cornavin (extension souterraine de la gare)	2031-2032	Pour répondre aux objectifs du programme Léman 2030, il faut réaliser deux voies supplémentaires. La mesure a été définitivement approuvée dans l'étape d'aménagement 2025. Une solution d'extension souterraine a été retenue et l'avant-projet est en cours. Le début du chantier est envisagé en 2026, mais certains travaux, devant être menés préalablement à la construction de la gare souterraine, ont été anticipés. 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 (30-29 – A4 ; 30-58 – A4 ; 30-45 – B4 ; 30-64 – C4).
60-02	Augmentation de capacité entre Annemasse et Coppet sur le RER Léman Express grâce à des trains plus longs (et adaptations de quais)	2035 (à préciser)	La mesure figure dans le message PRODES EA 2035 adopté en 2019. Elle permet de renforcer la capacité au cœur du réseau Léman Express pour absorber la demande en attendant de futures extensions du réseau ferroviaire à plus long terme, notamment le projet de diamétrale et qui fera l'objet d'une demande d'inscription par le canton de Genève dans la prochaine étape d'aménagement PRODES EA 2040.
60-03	Mise au ¼ d'heure des Intercity sur la ligne Genève – Lausanne	2035 (à préciser)	La mesure figure dans le message PRODES EA 2035 adopté en 2019. Elle est dépendante de l'extension de capacité de la gare de Genève Cornavin (voir mesure 60-01 plus haut). Concernant la gare de Genève Aéroport, la construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport permet d'accompagner cette évolution de l'offre ferroviaire (32-2-24 –B4).
60-04	Mise au ¼ d'heure des Regio Express Genève – Lausanne (première étape éventuelle jusqu'à Nyon) avec desserte de Genève – Aéroport	2035 (à préciser)	La mesure figure dans le message PRODES 2035 adopté en 2019. Plusieurs mesures ont déjà été engagées pour accompagner le développement de l'offre RegioExpress entre Genève et Lausanne qui avait déjà franchi une étape en décembre 2012 avec l'introduction de la fréquence à la 1/2h toute la journée et du nouveau matériel roulant plus capacitaire (RegioDosto). A la gare de Gland, un nouveau passage inférieur (6624.2.026 / 31-5 – A2) a été mis en service en 2017 et un autre est planifié (6621.3.081 / 31-6 – A3). D'autres mesures sont planifiées dans les gares de Versoix (6621.2.056 / 12-21 – Ae2 et 6621.3.004 / 12-17 – A3), de Coppet (6621.2.003 / 12-10 – A2 et 12-57 – C4), de Rolle (6621.2.005 / 12-19 – A2 et 6621.2.008 / 12-18 – A2) et de Nyon (voir mesure 60-05 ci-dessous). Des mesures de rabattement TP sont également prévues (6621.2.004 / 12-8 – A2), ainsi que des projets de densification et développement urbain à proximité des gares (6621.3.171 / UD1-04, 6621.3.173 / UD1-06 et 6621.3.174 / UD1-07).
60-05	Amélioration des installations d'accueil de la gare de Nyon (augmentation, élargissement et prolongement de quais, nouveau passage inférieur y c. rampes d'accès)	2035 (à préciser)	La mesure figure dans le message PRODES EA 2035 adopté en 2019. Le réaménagement de la gare de Nyon va améliorer la fonctionnalité et la sécurité de la gare pour accompagner l'augmentation du nombre de voyageurs. Des mesures visant à améliorer l'accessibilité MD et le fonctionnement de l'interface multimodale sont déjà planifiées afin d'accompagner cette refonte de la gare (6621.2.027 / 31-3 – A2 et 6621.3.081 / 31-7 – A3) et des projets de densification urbaine sont prévus à proximité (6621.3.172 / UD1-05).

N° mesure partielle	Nom de la mesure partielle	Horizon de mise en service	Description et effets
60-06	Aménagement de sillons express pour le trafic marchandises sur la ligne Genève – Lausanne	2035 (à préciser)	La mesure figure dans le message PRODES EA 2035 adopté en 2019. Elle est en lien avec la stratégie sectorielle M9 « Préfigurer une stratégie marchandises d'agglomération » du PA4.
60-07	Mise au ¼ d'heure des RER Léman Express sur la ligne Genève – la Plaine	2035 (à préciser)	La mesure figure dans le message PRODES EA 2035 adopté en 2019. Les aménagements prévus sur la ligne de la Plaine (reconfiguration de la gare de La Plaine) permettront une desserte au quart d'heure de l'ensemble des gares de la ligne entre La Plaine et Genève. L'augmentation de l'offre sur cette ligne Léman Express nécessitera des renforcements des lignes de bus et itinéraires MD de rabattements. Par exemple l'accessibilité MD à la halte de Vernier (6621.2.033 / 33-10 – A2) et la réorganisation des espaces publics autour de la gare de Satigny (6621.2.010 - 13-12 A2) sont déjà planifiées. Une nouvelle halte à Châtelaine est prévue sur ce tronçon pour s'intégrer avec l'interface multimodale déjà planifiée (6621.3.024 /13-20 - Ae3) en articulation avec la Voie verte d'agglomération et le BHNS Genève-Vernier-Zimeysaver notamment. La densification urbaine se poursuit autour des différentes gares de la ligne (Châtelaine, ZIMEYSAYER, Satigny).

### Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

L'accroissement de la population et des emplois dans le Grand Genève va entraîner une augmentation significative de la fréquentation des transports publics sur l'ensemble des réseaux, notamment sur le réseau ferroviaire qui structure la multipolarité de l'agglomération transfrontalière. Les simulations effectuées pour le PA4 au moyen du modèle multimodal transfrontalier (MMT) ont montré une augmentation de 1.1 millions de déplacements par jour en 2040 par rapport à 2020, soit un accroissement d'environ 25%. Environ 20% de cette augmentation sera absorbée par les transports publics dont le réseau ferroviaire constitue la « colonne vertébrale ». Le réseau ferroviaire est également un lien essentiel qui connecte le Grand Genève avec la Suisse et la France.

Pour l'agglomération, l'amélioration de l'offre ferroviaire liée au programme Léman 2030 est un socle important qui contribue à la réalisation de la vision d'ensemble. Elle induit des besoins d'accompagnement en termes de rabattement TIM-TP-MD vers les interfaces multimodales et de réaménagement fonctionnel et qualitatif de ces dernières afin de maximiser le potentiel de report modal en faveur des modes alternatifs au TIM. L'amélioration de l'offre ferroviaire constitue également un élément fort pour structurer le développement urbain autour du concept de l'agglomération multipolaire. Les densifications et développements urbains à proximité des interfaces multimodales permettent de réduire le recours au TIM « à la source » et appuyer ainsi la concrétisation d'une métropole des proximités.

Pour la partie suisse de l'agglomération, la mise en service du Léman Express et des nouvelles interfaces du tronçon Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (6621.001 / 10-3 – A1) en décembre 2019 a conduit à une réorganisation importante du réseau de rabattement afin que chaque commune dispose d'un lien direct vers une gare ou halte ferroviaire. Combiné avec le développement des axes TP structurants (trams et BHNS) qui permettent de requalifier des axes urbains, les développements ferroviaires offrent des alternatives efficaces au TIM et favorisent ainsi une gestion plus volontariste du trafic, particulièrement dans le cœur d'agglomération. L'étape d'aménagement 2035 du PRODES de l'infrastructure ferroviaire est une étape importante pour l'agglomération et la stratégie M1 « Préparer les futurs développements ferroviaires » du PA4 s'inscrit pleinement dans cette optique. Sa concrétisation est intimement liée à l'augmentation de capacité du nœud de Cornavin qui a atteint son niveau actuel de saturation suite à la mise en service du Léman Express.





Numéro  
**61-00**

Mesure des planifications  
nationales et suprarégionales

Modernisation de l'infrastructure  
ferroviaire en Haute-Savoie

Porteurs de projet  
Région Auvergne-  
Rhône-Alpes, Etat  
français

#### Plan de localisation



#### Description

La mesure est concentrée dans la Vallée de l'Arve dont les niveaux de pollution de l'air sont parmi les plus élevés de l'agglomération transfrontalière. Avec la construction de points de croisement, elle permet d'introduire par étapes des trains supplémentaires sous forme de « navettes » entre la Roche-sur-Foron et St-Gervais d'un côté, et Annecy de l'autre, afin de répondre à la demande de déplacements croissante. La modernisation de ces tronçons permet de fiabiliser la desserte ferroviaire afin de garantir la tenue des horaires. Enfin les lignes TER qui desservent ces deux tronçons seront adaptées en fonction de l'évolution de l'offre du Léman Express.

N° mesure partielle	Nom de la mesure partielle	Horizon de mise en service	Description et effets
61-01	Modernisation de l'infrastructure ferroviaire dans la vallée de l'Arve – mise à la ½ heure entre la Roche-sur-Foron et Saint-Gervais	2026	Cette mesure permettra une fréquence à la ½ heure en heures de pointe pour la ligne Léman Express L3 entre le nœud ferroviaire de La Roche-sur-Foron et le terminus de la ligne à Saint-Gervais-les-Bains-Le-Fayet, grâce à la mise en service de navettes TER en renfort de la ligne Léman Express L3. Un accord sur le financement a été trouvé en 2019 entre l'Etat français, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Département de la Haute-Savoie. L'étude d'avant-projet est en cours. L'aménagement de l'interface multimodale de Marignier (15-29 – A4) accompagne la progression de l'offre sur ce tronçon ferroviaire, ainsi que plusieurs mesures partielles du paquet avec contributions fédérales forfaitaires MD A4 en rabattement vers les gares, en particulier 15-26 (Bonneville), 15-27 (Bonneville et St-Pierre-en-Faucigny), 15-28 (La Roche-sur-Foron et St-Pierre-en-Faucigny) et 15-30 (Marignier). La densification urbaine se poursuit dans ces différents centres.
61-02	Modernisation de l'infrastructure ferroviaire sur le couloir d'Annecy – mise à la ½ heure entre la Roche-sur-Foron et Annecy	2030 (à préciser)	Cette mesure permettra une fréquence à la ½ heure en heures de pointe pour la ligne Léman Express L2 entre le nœud ferroviaire de La Roche-sur-Foron et le terminus de la ligne à Annecy. Elle permettra de remplacer avec des trains certaines courses Léman Express qui sont aujourd'hui effectuées par des cars faute de capacité ferroviaire. L'étude préliminaire est en cours.

### Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération

L'accroissement de la population et des emplois dans le Grand Genève va entraîner un accroissement significatif de la fréquentation des transports publics sur l'ensemble des réseaux, notamment sur le réseau ferroviaire qui structure la multipolarité de l'agglomération transfrontalière. Les simulations effectuées pour le PA4 au moyen du modèle multimodal transfrontalier (MMT) ont montré une augmentation de 1.1 millions de déplacements par jour en 2040 par rapport à 2020, soit un accroissement d'environ 25%. Environ 20% de cette augmentation sera absorbée par les transports publics dont le réseau ferroviaire constitue la « colonne vertébrale ». Le réseau ferroviaire est également un lien essentiel qui connecte le Grand Genève avec la Suisse et la France.

Pour l'agglomération, l'amélioration de l'offre ferroviaire liée au programme Léman 2030 est un socle important qui contribue à la réalisation de la vision d'ensemble. Elle induit des besoins d'accompagnement en termes de rabattement TIM-TP-MD vers les interfaces multimodales et de réaménagement fonctionnel et qualitatif de ces dernières afin de maximiser le potentiel de report modal en faveur des modes alternatifs au TIM. L'amélioration de l'offre ferroviaire constitue également un élément fort pour structurer le développement urbain autour du concept de l'agglomération multipolaire. Les densifications et développements urbains à proximité des interfaces multimodales permettent de réduire le recours au TIM « à la source » et appuyer ainsi la concrétisation d'une métropole des proximités.

Pour la partie française de l'agglomération, la mise en service du Léman Express et de l'interface réaménagée de la gare d'Annemasse (6621.001 / 10-3 – A1) en décembre 2019 a conduit à une amélioration des offres de rabattement TP et du développement de P+R sur toutes les lignes ferroviaires du périmètre. D'autres interfaces multimodales font également l'objet de mesures de réaménagement réalisées ou projetées (6621.3.028 / 15-11 - A3, 6621.3.147 / 37-13 - A3, 6621.3.027 / 15-1 - Ae3, 6621.3.033 / 16-33 - Ae3, 6621.3.037 / 16-37 - Ae3, 37-12 - A4) et de densification urbaine en lien avec les développements de l'offre ferroviaire. Combiné avec le développement des axes TP structurants (trams et BHNS) qui permettent de requalifier des axes urbains, les développements ferroviaires offrent des alternatives efficaces au TIM et favorisent une gestion plus volontariste du trafic, particulièrement à Annemasse dans le cœur d'agglomération. La modernisation de l'infrastructure ferroviaire dans la Vallée de l'Arve est une prochaine étape d'amélioration du Léman Express et la stratégie M1 « Préparer les futurs développements ferroviaires » du PA4 s'inscrit pleinement dans cette optique. Les hypothèses de renforcement de l'offre sur les autres branches du Léman Express (Bellegarde – La Plaine, Evian-les-Bains - Annemasse, La Roche-sur-Foron - Annemasse) et sur la ligne TER Bellegarde – Annemasse (Pied du Salève) restent à étudier.

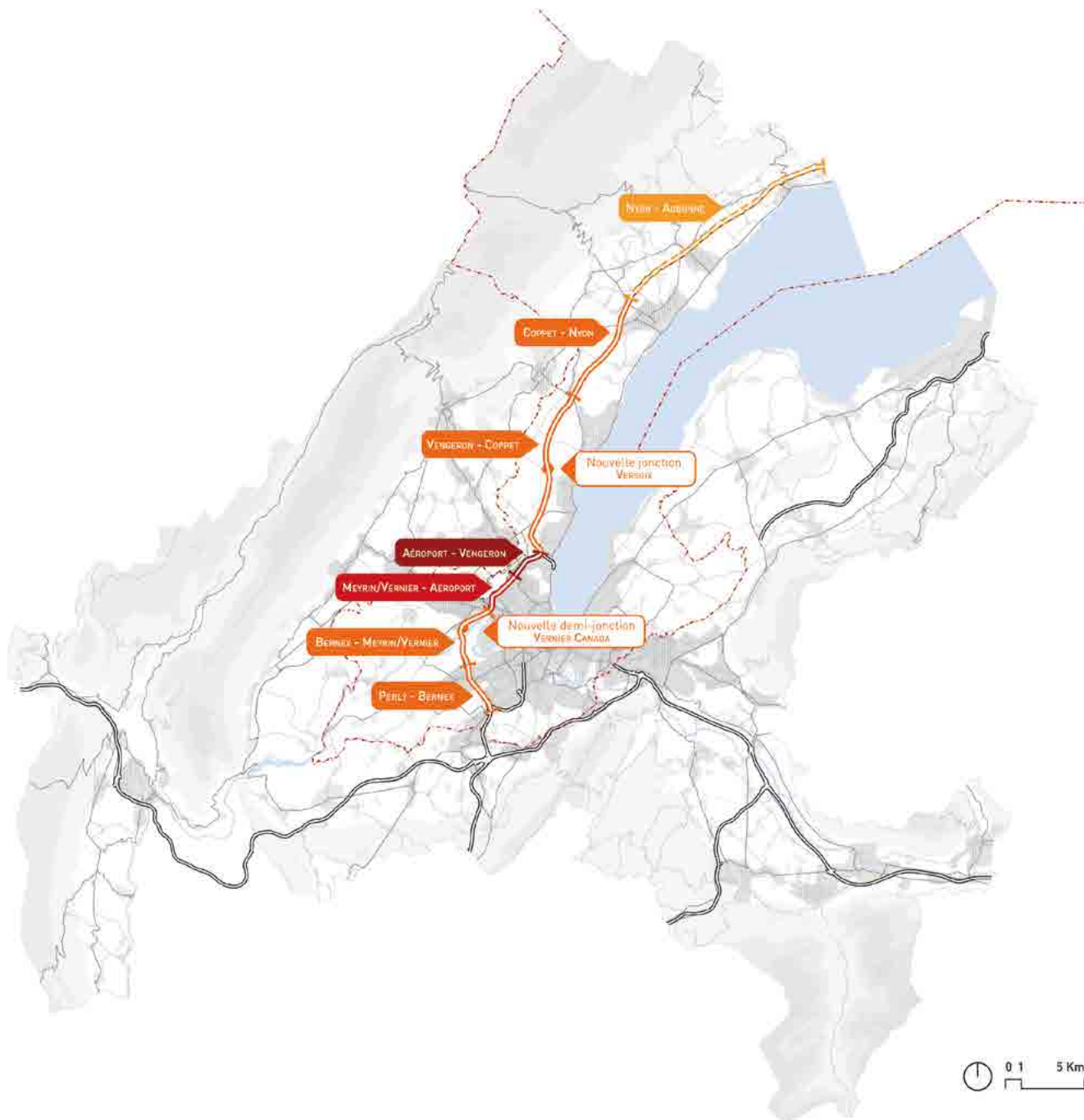
Numéro  
**62-00**

## Mesure des planifications nationales et suprarégionales

Élargissement de l'autoroute A1 entre  
l'échangeur de Perly (GE) et la jonction  
de Nyon (VD)

Porteurs de projet  
Confédération suisse  
(Office fédéral des  
routes)

### Plan de localisation



### Description

La mesure est composée de plusieurs tronçons et étapes d'aménagement (EA) listés ci-dessous. Selon le message du 14 septembre 2018 relatif au programme de développement stratégique (PRODES) des routes nationales, « le Conseil fédéral propose d'élargir la route nationale à six voies sur tous les tronçons entre l'échangeur de Perly et la jonction de Nyon » en réponse aux problèmes de congestion de ce goulet d'étranglement (degré de surcharge III) sur lequel « il faut s'attendre d'ici à 2040 à des perturbations du trafic quotidiennes et durables ». Toujours selon le Conseil fédéral, « l'aménagement des tronçons de routes nationales concernés conforte le souhait d'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, améliore l'accès à l'agglomération urbaine et crée des synergies avec les mesures prévues dans le domaine du trafic ferroviaire et d'agglomération ». « Pour l'ensemble des tronçons, une étude partenariale canton de Genève – Confédération est en cours de manière à déterminer l'opportunité de réserver des voies pour les véhicules à occupation multiple (transports publics et covoiturage) dans le cadre des projets de suppression des goulets d'étranglement. »

N° mesure partielle	Nom de la mesure partielle	Horizon de mise en service	Description et effets
62-01	Mise à 2x3 voies de l'autoroute A1 – section Aéroport - Vengeron, yc jonction	2027 (PRODES – EA 2014 déjà approuvée)	<p>Le projet général de cet élargissement à 2x3 voies de circulation a été approuvé par le Conseil fédéral en 2017. Les travaux sont déjà engagés pour le réaménagement de la jonction du Grand-Saconnex et la nouvelle route des Nations. La fin de ces travaux permettra de déclencher le prolongement transfrontalier du tram à Ferney-Voltaire (32-1-7 – A4) et ses nombreuses mesures d'accompagnement. La reconstruction du PS Pavillon près de Palexpo dans le cadre des travaux de la jonction est liée à la mesure 32-2-2 - A4 qui porte sur l'accroche TP/MD du PS au sud de l'autoroute.</p> <p>Ce tronçon s'articule aussi avec des adaptations des configurations des entrées et sorties le long de la façade aéroportuaire, notamment la réalisation de la nouvelle jonction « aéropostale » dédiée au fonctionnement de l'aéroport qui permettra de réduire le niveau du trafic de transit sur les routes cantonales.</p>
62-02	Mise à 2x3 voies de l'autoroute A1 – section Coppet - Nyon	2035 (à préciser par PRODES – EA 2022)	<p>La planification de ce tronçon a été avancée à l'horizon 2030 au lieu de 2040 dans le cadre du message PRODES EA 2018. Le projet général est à l'étude.</p> <p>Le réaménagement de la jonction de Nyon lié à l'élargissement de l'autoroute nécessitera des adaptations du réseau routier cantonal adjacent pour lesquelles les études sont engagées.</p>
62-03	Mise à 2x3 voies de l'autoroute A1 – section Vengeron - Coppet	2035 (à préciser par PRODES – EA 2022)	<p>Le projet général est à l'étude. La réalisation d'un élargissement du Vengeron à Nyon en une seule étape devrait permettre de réduire l'ampleur des adaptations à apporter à la jonction de Coppet et donc au réseau routier cantonal adjacent. Sur ce tronçon un projet de nouvelle jonction à Versoix permettrait de conforter le rôle de l'autoroute et de délester la route Suisse (RC1) le long du lac, laquelle fait l'objet de plusieurs mesures de requalification réalisée ou en projet (6621.057 / 52-1 – A1, 6621.2.006 / 12-16 – A2 et 12-28 – A4).</p>
62-04	Mise à 2x3 voies de l'autoroute A1 – section Meyrin/ Vernier - Aéroport	2032 (à préciser par PRODES – EA 2022)	<p>Le projet général est à l'étude.</p>
62-05	Mise à 2x3 voies de l'autoroute A1 – section Bernex - Meyrin/Vernier	2035 (à préciser par PRODES – EA 2022)	<p>Le projet général est à l'étude. Sur ce tronçon la réalisation de la demi-jonction de Vernier-Canada soulagera le trafic dans le tunnel de Vernier et offrira une nouvelle accessibilité à la Zimeysaver en lien avec le futur barreau routier de Montfleury (6621.3.100 / 33-14 – Ae3) qui déclenche plusieurs mesures de réaménagement du réseau routier cantonal dans le secteur inscrite au PA4.</p>

<b>Mesure 62-00</b>	<b>Elargissement de l'autoroute A1 entre l'échangeur de Perly (GE) et la jonction de Nyon (VD)</b>	<b>Confédération suisse (Office fédéral des routes)</b>
-------------------------	--	---

N° mesure partielle	Nom de la mesure partielle	Horizon de mise en service	Description et effets
62-06	Mise à 2x3 voies de l'autoroute A1 – section Perly - Bernex	2035 (à préciser par PRO-DES – EA 2022)	Le projet général est à l'étude. Sur ce tronçon une étude d'opportunité sera menée par l'OFROU et le canton de Genève pour la couverture de l'autoroute au sud du tunnel de Confignon suite à des demandes locales (commune de Confignon et milieu associatif) de protéger les habitations du bruit de l'autoroute. L'étude examinera également si la couverture apportera des avantages pour l'agriculture, la nature, et les aspects urbanistiques en lien avec le développement urbain des Cherpines.
62-07	Mise à 2x3 voies de l'autoroute A1 - section Nyon – Aubonne	Non défini (ultérieur à 2040)	-
62-08	Mise à 2x3 voies de l'autoroute A1 – section Perly - Etoile	-	Projet éliminé du PRODES des routes nationales dans le cadre du message PRODES EA 2018.

#### **Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération**

L'accroissement de la population et des emplois dans le Grand Genève va entraîner un accroissement significatif du trafic routier sur l'ensemble des réseaux, notamment sur l'autoroute A1 en raison de son élargissement, à proximité des jonctions autoroutières et sur le réseau routier local. Les simulations effectuées pour le PA4 au moyen du modèle multimodal transfrontalier (MMT) ont montré une augmentation de 1.1 millions de déplacements par jour en 2040 par rapport à 2020, soit un accroissement d'environ 25%. Environ 40% de cette augmentation sera imputée au transport individuel motorisé. Sur l'autoroute de contournement de Genève, le MMT a identifié des augmentations des charges de trafic journalières allant d'env. +10'000 à +30'000 véhicules/jour par sens selon les tronçons par rapport à l'état actuel.

Pour l'agglomération, l'élargissement de l'autoroute induit des besoins d'accompagnement au niveau de la gestion du trafic et de l'aménagement du réseau routier local afin de garantir la sécurité et la fonctionnalité multimodale des axes ; il constitue une opportunité pour améliorer la desserte de certains secteurs comme celui des Nations (réaménagement en cours de la jonction du Gd-Saconnex et nouvelle Route des Nations), la Zimeysaver (nouvelle jonction de Vernier-Canada et barreau de Montfleury), Versoix (nouvelle jonction de Versoix) pour connecter la huitième commune la plus peuplée du canton de Genève, et la Ville de Nyon (réaménagement de la Route Blanche en parallèle du réaménagement de la jonction avec l'arrivée de l'autoroute à 2x3 voies). La stratégie M2 « Adapter le réseau routier régional aux planifications nationales » du PA4 s'inscrit pleinement dans cette optique.

D'autre part, au regard des prévisions d'augmentation du trafic sur l'autoroute, les réflexions en cours concernant les voies pour des véhicules à occupation multiples (voir chapitre description ci-dessus) pourraient permettre de mettre à profit les capacités supplémentaires planifiées en faisant circuler plus de personnes sans pour autant augmenter le nombre de véhicules. Cela s'inscrirait notamment dans l'optique de renforcer la compétitivité des transports publics sur les tangentielles, en complément des mesures 34-23 - C4 et 30-65 - C4.

Au niveau du canton de Genève, l'accompagnement de l'élargissement de l'autoroute de contournement passe par la mise en œuvre de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) qui organise et hiérarchise le trafic dans le centre-ville et des centralités de première couronne telles que Meyrin, Vernier, Onex, Bernex, Lancy, en interface avec des jonctions autoroutières. Le développement des axes TP structurants (trams et BHNS) permet de requalifier des axes urbains et d'appliquer le concept de gestion du trafic (mesure 50-4 Ae4 et paquet de mesures 50-0 du PA4), à proximité des jonctions autoroutières notamment, de sorte à inciter au report modal vers les TP et les MD. Par exemple, la mise en œuvre du BHNS Genève-Vernier-Zimeysaver (6621.3.099 / 33-13 - A3), le prolongement du tram 14 à Bernex (6621.013 / 34-5 - A1), le prolongement transfrontalier du tram 15 à St-Julien (6621.2.040 / 35-14 - A2), le prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand-Saconnex-Ferney-Voltaire (6621.3.086 / 32-1-2 - A3, 32-1-7 - A4) s'inscrivent pleinement dans cette optique. Ils s'accompagnent de la création d'interfaces multimodales, comme l'interface multimodale P47-P49 (6621.3.087 / 32-1-20 - A3) qui connecteront directement le réseau autoroutier au réseau TP structurant.



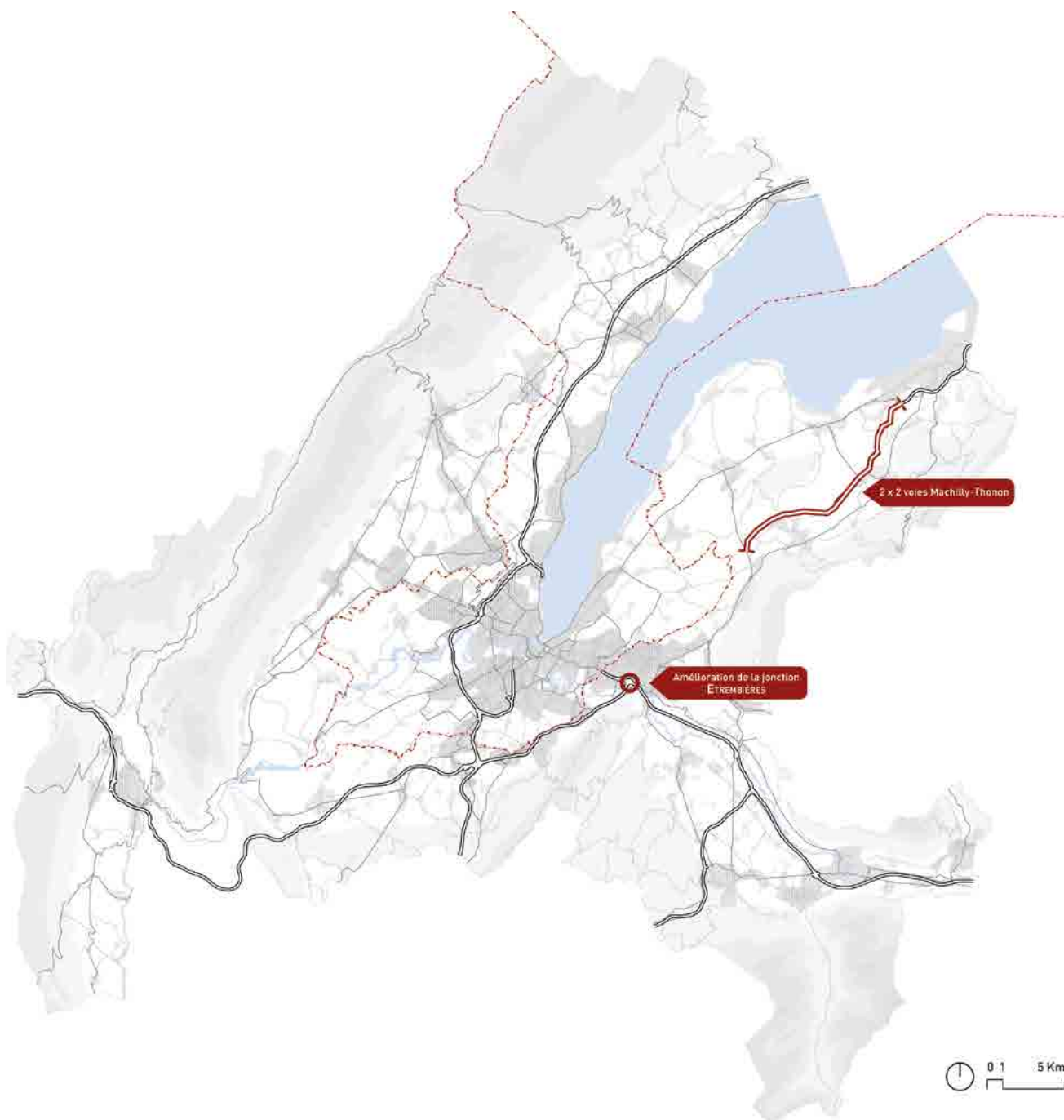
Numéro  
**63-00**

Mesure des planifications  
nationales et suprarégionales

Adaptations du réseau autoroutier  
français

Porteurs de projet  
Etat français,  
Département de la  
Haute-Savoie, ATMB

### Plan de localisation



### Description

La mesure regroupe plusieurs projets situés dans la partie haut-savoiarde du Grand Genève. Au niveau des collectivités publiques, ce sont essentiellement l'Etat français et le Département de la Haute-Savoie qui sont impliqués dans le portage et/ou le financement de ces mesures. Conformément à la pratique française de mise en concession des autoroutes, la société des Autoroutes et tunnel du Mont-Blanc (ATMB) dont plus de 90% du capital est détenu par l'Etat et les collectivités publiques territoriales (dont le canton de Genève), qui gère déjà 130 km d'autoroute en Haute-Savoie, est fortement impliquée.

N° mesure partielle	Nom de la mesure partielle	Horizon de mise en service	Description et effets
63-01	Nouvelle liaison 2x2 voies Machilly – Thonon (désenclavement du Chablais)	2025	<p>Portée par l'Etat, la mesure consistant à réaliser un tronçon d'autoroute à péage de 16.5 km a été déclarée d'utilité publique en 2019, ouvrant la voie à sa concrétisation. Trois jonctions sont prévues à Machilly, Perrignier (avec gares de péages) et Anthy-sur-Léman. La suppression de deux passages à niveau avec le train sont également prévus dans le secteur de Perrignier. La nouvelle autoroute se raccordera au contournement existant de Thonon-les-Bains. L'appel à concessionnaire a été publié en février 2021.</p> <p>La réalisation de ce barreau autoroutier dont la vocation est de désenclaver la partie française du Chablais et de la relier, dans une seconde phase, à l'autoroute A40 à Nangy (projet de requalification à 2x2 voies de la RD903 entre l'A40 et la RD1206 au carrefour des Chasseurs actuellement en phase d'étude sous maîtrise d'ouvrage du Département de la Haute-Savoie) devrait avoir un impact important sur la gestion des flux de mobilité à l'échelle du PACA. Alternative pour les TIM aux axes surchargés de la RD1005 entre Thonon-les-Bains et la frontière suisse à Anières et de la RD903 de Thonon-les-Bains à Machilly via Bons-en-Chablais, elle permettrait de requalifier les traversées urbaines de Sciez, Massongy, Douvaine et Bons-en-Chablais et de réaliser des espaces publics plus qualitatifs en faveur de la mobilité douce. Toutefois, le projet comporte aussi un risque d'accroissement du trafic TIM et de report des flux de transit entre Thonon et Genève vers les douanes de Monniaz ou de la Renfile générant des nuisances en percolation sur le réseau secondaire genevois et dans les villages traversés (Jussy, Meinier, Presinge, etc.). Un usage multimodal (transport public, covoiturage) de cette nouvelle infrastructure est envisagé afin d'optimiser son usage et les changements de comportements, en complémentarité avec le Léman Express.</p>
63-02	Amélioration de la jonction d'Etrembières (Annemasse Sud)	A définir	<p>Une étude préalable a été réalisée par l'Etat, le Département de la Haute-Savoie, ATMB et Annemasse Agglo. Les phases d'études ultérieures sont à engager.</p> <p>A l'horizon du PA5 et suivants, cette mesure pourrait contribuer à limiter le trafic de transit, à libérer l'espace routier aux profits d'autres usages à l'intérieur de l'aire urbaine centrale et diminuer les nuisances (bruit / air), sous réserve de mettre en place des mesures d'accompagnement et de gestion du TIM (développement quantitatif et qualitatif de l'offre TP et MD, amélioration de la sécurité, connexions et rabattement avec des interfaces performantes en limite d'aire urbaine).</p>
63-04	Mise à 2x3 voies de l'A40 entre Saint-Julien et Annemasse	-	<p>Projet d'élargissement non retenu par ATMB au profit d'aménagements ponctuels aux extrémités de la section Annemasse – Saint-Julien. Des voies de covoiturage ont ainsi été aménagées à la douane de Thônex-Vallard, et une voie de covoiturage à la douane de Bardonnex fait l'objet de discussions avancées.</p>



**Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération**

L'accroissement de la population et des emplois dans le Grand Genève va entraîner un accroissement significatif du trafic routier sur l'ensemble des réseaux, notamment sur le réseau autoroutier français de l'agglomération, à proximité des jonctions autoroutières et sur le réseau routier local. Les simulations effectuées pour le PA4 au moyen du modèle multimodal transfrontalier (MMT) ont montré une augmentation de 1.1 millions de déplacements par jour en 2040 par rapport à 2020, soit un accroissement d'environ 25%. Environ 40% de cette augmentation sera imputée au transport individuel motorisé.

Pour l'agglomération, les projets de tronçon autoroutier ou liés à des jonctions induisent des besoins d'accompagnement au niveau de la gestion du trafic et de l'aménagement du réseau routier local afin de garantir la sécurité et la fonctionnalité multimodale des axes. Ils peuvent contribuer à orienter le trafic de transit pour requalifier des axes qui traversent des localités subissant les nuisances associées au trafic routier (pollution de l'air, bruit, dangerosité), et améliorent la desserte routière des secteurs concernés. La stratégie M2 « Adapter le réseau routier régional aux planifications nationales » du PA4 s'inscrit pleinement dans cette optique.

Globalement, un effort est porté par ATMB sur le rôle multimodal que peut jouer l'autoroute, en témoignent les projets d'aménagement des jonctions autoroutières de Bonneville, Nangy, Archamps et Eloise d'ici 2025 qui visent à favoriser les possibilités de covoiturage, l'interface avec les lignes TP et les rabattements MD dans le but de mieux utiliser les capacités autoroutières existantes.

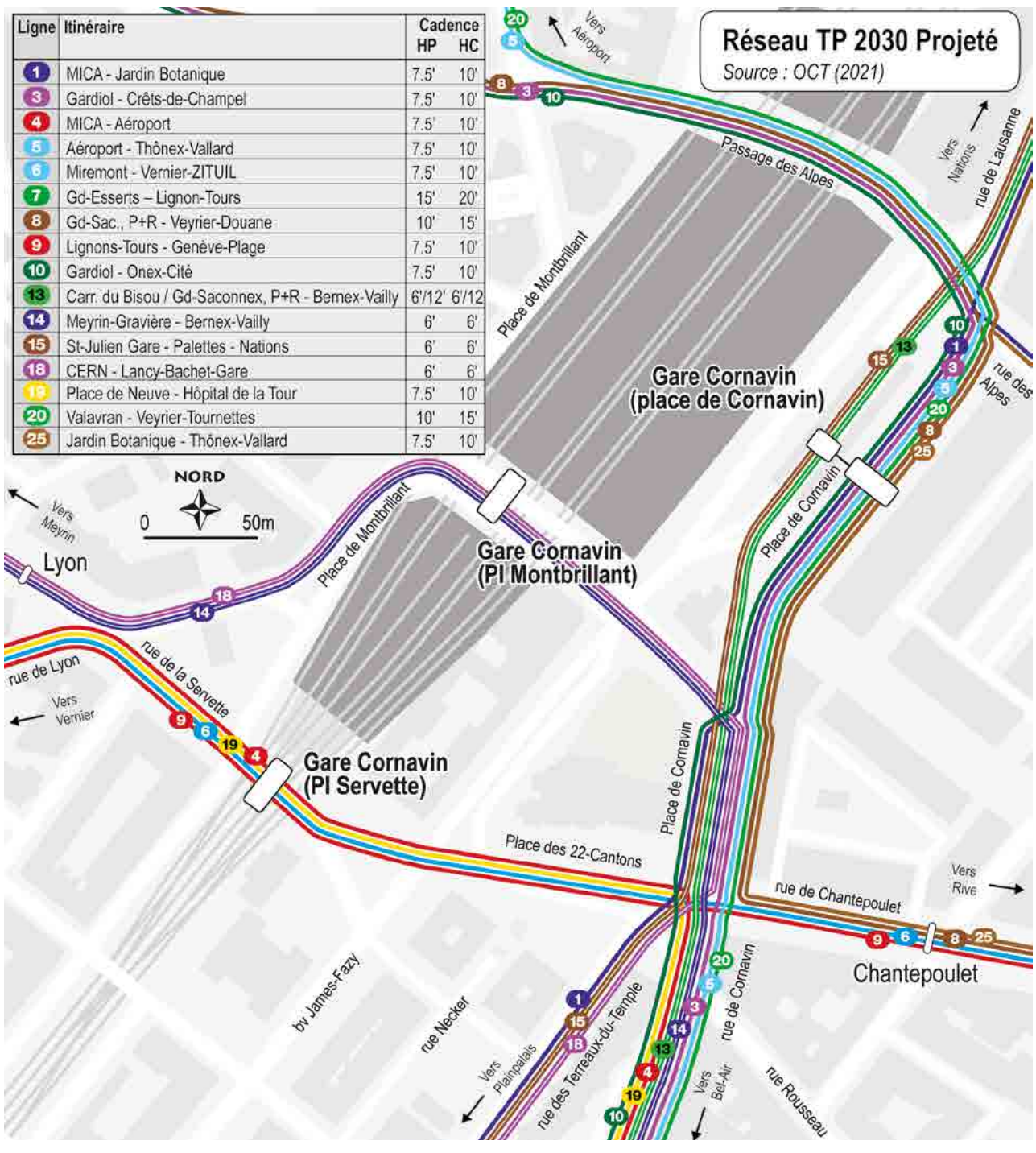


# Mesures infrastructurelles de transports avec demande de cofinancement Horizons A et B

Mesure 6621.013 - 34-5 Construction d'un axe tram entre la Croisée  
de Confignon et Bernex-Vailly (travaux en cours)

<p><b>Numéro</b> <b>30-29</b></p>	<p><b>Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 1)</b></p>		
<p><b>Priorité</b> <b>A4</b></p>	<p><b>Historique</b> 6621.3.044 (B3) avec intégration de la mesure B2 10-13, 6621.2.123</p>	<p><b>Coût : 45.5 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Plateformes multimodales</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Ville de Genève <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Parking public de Cornavin SA</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>Le réaménagement de l'interface multimodale de Cornavin accompagne l'extension souterraine de la gare ferroviaire de Genève Cornavin, prévue dans le cadre du programme ferroviaire Léman 2030 avec mise en service prévue en 2031. Avec cette extension souterraine, 100'000 voyageurs par jour transiteront par la gare de Cornavin. En surface, il s'agit d'aménager des espaces publics de qualité et de réorganiser l'interface multimodale autour de la gare pour assurer le confort optimal et la sécurité des usagers dans le cadre d'une connexion performante avec le réseau des transports publics urbain, le cœur d'agglomération et les accès aux quais de la gare.</p> <p>La mesure A4 30-29, première étape du réaménagement de l'interface, concerne le secteur de la Place de Cornavin sur le front sud-est de la gare. Les travaux de cette première étape doivent être achevés avant le démarrage des travaux d'extension de la gare prévu en 2026 pour conserver, durant la période de chantier, une fonction d'interface multimodale performante.</p> <p>La mesure, inscrite au Plan directeur cantonal genevois (état de coordination actuel « en cours ») porte sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La requalification des espaces publics de la place de Cornavin (environ 20'000 m<sup>2</sup>) et de l'interface multimodale : amélioration qualitative des correspondances TP, de la circulation MD de manière à faciliter l'intermodalité et les transbordements. Cela comprend en particulier : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réorganisation des arrêts TP actuellement dispersés autour de la gare et regroupement en trois points stratégiques (voir image du réseau TP projeté ci-dessous) pour faciliter les transbordements et l'accès au réseau urbain.</li> <li>• Adaptation du couvert abritant les arrêts TP sur la place de Cornavin aux nouveaux quais permettant d'accueillir simultanément plusieurs trams et bus.</li> <li>• Plantation d'arbres dits majeurs, en nombre limité mais dans des conditions de croissance adéquates.</li> </ul> </li> </ul>			

- La réorganisation importante des circulations visant à réduire fortement la présence de l'automobile au profit des piétons, des vélos et des transports publics, avec la fermeture de la Place de Cornavin à la circulation des TIM qui s'élève actuellement à env. 12'000 véhicules par jour (véh/j). Cette ambition globale prévoit des réductions importantes de trafic sur les axes adjacents, de l'ordre de -50% sur la Place des 22-Cantons (25'800 véh/j actuellement) et sur la Rue des Alpes (11'600 véh/j actuellement), et jusqu'à -70% sur la Rue de Lausanne (12'600 véh/j actuellement).
- La création d'une vélostation de 800 places minimum (reprise de la mesure 10-13 - 6621.2.123), la création d'une station taxis et de stationnements pour les deux-roues motorisés en souterrain en réaffectant une partie de l'usage du parking souterrain de Cornavin existant. Des renforcements structurels du parking et le déplacement des trémies d'entrée/sortie en surface sont nécessaires au réaménagement de l'espace public en surface.
- La valorisation des espaces et plantations en surface, notamment pour lutter contre les ilots de chaleur :
  - Le parvis de la basilique Notre-Dame sera réaménagé pour créer des jardins (plantations, revêtements perméables, mobilier invitant à la détente).
  - Le parvis de la gare de Cornavin sera dégagé afin de recevoir efficacement les voyageurs sortant de la gare. L'espace au sud-est de la place pourra accueillir des plantations, probablement en bacs afin d'aménager des espaces de détente et d'apporter de l'ombre proche des terrasses.

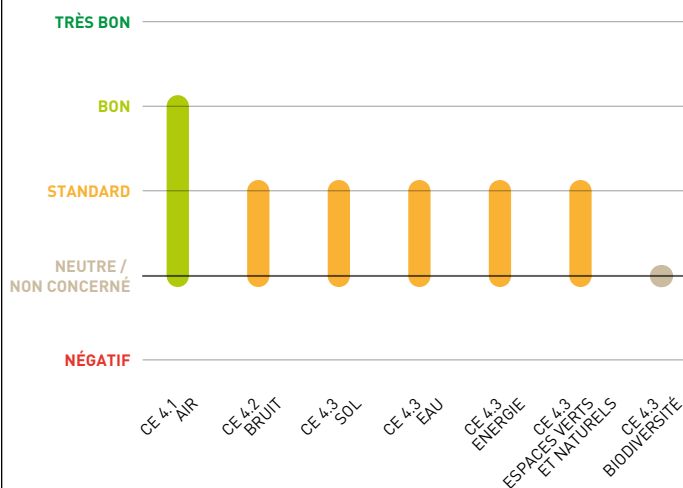


Mesure 30-29	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 1)	Coût: 45.5 MF
		Priorité: A4
<p>Cette mesure est étroitement liée et coordonnée à la mesure A4 30-58 Adaptation de l'infrastructure tram Cornavin - Terreaux du Temple y compris requalification du boulevard James Fazy visant à simplifier la circulation des trams aux abords de la nouvelle place de Cornavin. Les études sont coordonnées entre les deux mesures afin d'aboutir à un aménagement fonctionnel et concerté, garant d'une intégration architecturale réussie d'un axe fort TP qui traverse le secteur de la gare. Le réaménagement de l'interface nord-ouest de la gare Cornavin (espace public et vélostations Montbrillant) et le traitement des passages sous-voies Servette et Alpes seront effectués dans une deuxième étape, concomitamment à la mise en service de la gare souterraine, et font l'objet de la mesure B4 30-45. Le réaménagement du passage inférieur des Grottes, la création d'un passage inférieur vers la Haute Ecole d'art et de design (HEAD) et la construction d'une vélostation supplémentaire dans le quartier des Grottes font l'objet de la mesure C4 30-64.</p> <p>L'ensemble de ces mesures donne suite à près de 10 ans de réflexion et d'études menées entre la Ville de Genève, le canton de Genève et les CFF. Depuis le PA3, la connaissance du projet a considérablement progressé. Un concept de réaménagement du pôle urbain de Cornavin a été défini, sur la base d'un concours (mandat d'études parallèles) jugé en avril 2018. Les études de faisabilité conduites depuis 2018 ont permis de vérifier les conditions de mise en œuvre et de régler les coordinations entre des partenaires multiples (CFF, canton de Genève, privés). Ce concept a été traduit en instrument d'aménagement par l'adoption d'un plan directeur de quartier (PDQ) adopté début 2021, liant les autorités cantonale et communale. Ce PDQ fixe les objectifs, définit les coordinations à mettre en œuvre, fixe les responsabilités des différents partenaires. Enfin, la Ville de Genève a adjudgé en juillet 2020 un mandat d'études et de réalisation en vue de valider un avant-projet en juin 2021 coordonné avec l'avant-projet de la gare conduit simultanément par les CFF.</p>		
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La mesure contribue essentiellement aux stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>U3</b> par un fonctionnement adéquat de l'interface multimodale principale de l'agglomération qu'est Cornavin.</li> <li>• <b>U9</b> par un réaménagement complet des espaces publics favorisant la fonctionnalité et l'attractivité des lieux dans un contexte urbain dense.</li> <li>• <b>M1</b> par la coordination de la mesure avec le projet d'augmentation des capacités de la gare Cornavin dans le cadre de Léman 2030.</li> <li>• <b>M5</b> par une meilleure lisibilité et perméabilité des espaces permettant de faciliter les transbordements entre MD, tramway, bus et train.</li> <li>• <b>M8</b> par un travail à l'échelle de la métrique piétonne et du mobilier urbain permettant d'aménager des lieux de détente ;</li> <li>• <b>M10</b> par la fermeture de la Place de Cornavin au trafic TIM et la réduction importante des charges de trafic dans le secteur en faveur des MD et des TP.</li> <li>• <b>EP4</b> en agissant de manière volontariste sur le trafic TIM et en donnant plus d'espace aux MD et aux TP pour encourager le report modal.</li> <li>• <b>EP6</b> par une opportunité de plantations d'arbres permise par la mesure pour lutter contre les îlots de chaleur.</li> </ul> <p>En termes de mobilité, la gare de Cornavin est l'interface principale du Grand Genève. A l'horizon 2030, avec l'extension de la gare dans le cadre du programme « Léman 2030 », 100'000 voyageurs par jour circuleront sur les lignes CFF Genève – Lausanne. A sa mise en service, le Léman Express réalisait déjà 25'000 montées et descentes par jour en gare de Cornavin, ce qui en fait également la première gare du nouveau RER transfrontalier. Aujourd'hui, déjà 140'000 montées et descentes par jour se font dans les lignes TPG au niveau de l'interface de Cornavin, dont plus de la moitié pour les 3 lignes de tramway (n°14, 15 et 18). A l'horizon 2030, il est prévu une augmentation de 15% de cette fréquentation. Les lignes TPG 14 et 18 génèrent le plus de déplacements pour l'interface de Cornavin. Enfin, près de 70% des passagers des TPG transbordent, montent ou descendent à Cornavin ce qui en fait de loin la première interface du réseau TPG.</p> <p>Le pôle urbain de Cornavin est un espace actuellement fortement péjoré par le trafic individuel motorisé. Lieu de vie et d'échanges, les espaces actuels résultent essentiellement des plans de développement imaginés au 19<sup>ème</sup> siècle. De nombreux édifices ont une valeur patrimoniale avérée. Les espaces publics, rues et places sont limités dans leurs emprises et doivent accueillir pratiques urbaines, usages et fonctionnalités dans un espace qui n'est pas extensible. La mesure contribue à préserver et mettre en valeur un espace urbain porteur de fortes valeurs symboliques et patrimoniales tout en assurant les fonctionnalités nécessaires aux mobilités du 21<sup>ème</sup> siècle. Elle vise à privilégier les qualités d'usage du site et la qualité de vie en supprimant les obstacles et la présence de l'automobile sur la place de Cornavin au profit d'un espace partagé entièrement accessible aux piétons. L'objectif est de permettre tous les échanges au niveau du sol pour une intermodalité efficace.</p> <p>La mesure permet d'atténuer le caractère essentiellement minéral des lieux par des plantations d'arbres pour offrir une qualité de séjour et des îlots de fraîcheur qui s'inscrivent dans l'adaptation au réchauffement climatique.</p> <p>La mesure contribue à améliorer la sécurité en lien avec la suppression du trafic TIM sur la place de Cornavin et une réaffectation des espaces en faveur des modes doux et des TP, dans le cadre d'un aménagement urbain lisible et de qualité réduisant les potentiels conflits entre les modes. Plus spécifiquement, la mesure permet de traiter ou de contribuer au traitement de 3 zones d'accumulation d'accidents « à assainir » (Carrefour Cornavin-Place des 22-Cantons, Place de Cornavin, Carrefour Cornavin-Rue des Alpes) qui impliquent toutes des piétons, usagers parmi les plus vulnérables.</p>		

<b>Mesure 30-29</b>	<b>Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 1)</b>	<b>Coût: 45.5 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>

L'ensemble du projet (3 mesures A4, B4, C4) permettra de requalifier par étapes l'intégralité des espaces publics emblématiques situés de part et d'autre de la gare et d'améliorer les perméabilités à travers le faisceau ferroviaire des CFF. Tout cela s'inscrit dans la continuité du choix opéré en 2015 de privilégier une extension souterraine de la gare Cornavin pour préserver les qualités patrimoniales du quartier de la gare.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail; prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité. La forte réduction du trafic TIM dans le secteur sera au bénéfice des nombreux usagers de l'interface multimodale mais aussi des plus de 2'000 habitants riverains.

Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie les possibilités d'optimiser les surfaces, notamment de pleine terre; surface imperméable identique à l'état initial et zone de pleine terre entre 5 et 29%; objectif fixé dans le PDQ de planter des sujets en pleine terre (100 m<sup>3</sup> minimum) non quantifié à ce stade (dépend du projet définitif); gère les eaux de ruissellement de façon enterrée et centralisée; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité et valorise les existants; prévoit des plantations d'espèces indigènes et adaptables aux changements climatiques. Même si aucune étude « ilot de chaleur » n'a été réalisée, la requalification des espaces publics ne génère pas d'emprise sur des surfaces actuellement perméables et permet au contraire une réallocation des usages du sol favorable à la lutte contre le réchauffement climatique en diminuant la surface imperméabilisée et en augmentant la part de végétation, par le biais entre autres de plantation d'arbres majeurs favorables à la biodiversité.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures du PA4

- SUPRA 60-01 Augmentation de capacité du noeud de Genève Cornavin (extension souterraine de la gare)
- A4 30-58 Adaptation de l'infrastructure tram Cornavin - Terreaux du Temple y compris requalification du boulevard James Fazy
- B4 30-45 Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2)
- C4 30-64 Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 3): construction PI HEAD, amélioration PI Grottes, et vélostation îlot 5-7 du quartier des Grottes

### Jalons et état de planification

Étude préliminaire	terminée en 2018
<b>Étude d'avant-projet</b>	<b>10.2020 / 06.2021</b>
Étude de projet	07.2021 / 06.2022
Autorisation / permis de construire	10.2022 / 10.2023
Travaux	01.2024 / 12.2026
Mise en service	01.2027

### Coût

- Estimation du coût global: 45.5 MF HT
- Estimation du coût imputable: 45.5 MF HT

### Répartition du financement

Répartition à définir entre la Ville de Genève et le canton de Genève.

### Documents mis à disposition

- Plan directeur de quartier (PDQ), Mars 2021
- Avant-projet, Juin 2021

<p><b>Numéro</b> <b>30-45</b></p>	<p><b>Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2)</b></p>		
<p><b>Priorité</b> <b>B4</b></p>	<p>Historique C3</p>	<p><b>Coût : 92 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Plateformes multimodales</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Ville de Genève <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Canton de Genève, CFF</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>Le réaménagement de l'interface multimodale d'agglomération de Cornavin accompagne l'extension souterraine de la gare ferroviaire de Genève Cornavin, inscrite au programme ferroviaire Léman 2030 et dont la mise en service est prévue en 2031. Avec cette extension souterraine, 100'000 voyageurs par jour transiteront par la gare de Cornavin. Il s'agit d'aménager des espaces publics de qualité et de réorganiser l'interface multimodale autour de la gare pour assurer le confort optimal et la sécurité des usagers dans le cadre d'une connexion performante avec le réseau des transports publics urbain, le cœur d'agglomération et les accès aux quais de la gare.</p> <p>La mesure 30-45 – B4, deuxième étape du réaménagement de l'interface de Cornavin, concerne le secteur de la Place de Montbrillant sur le front nord-ouest de la gare, ainsi que deux passages sous-voies adjacents Servette et Alpes. Elle s'inscrit dans la continuité du réaménagement de la Place de Cornavin, de l'autre côté des voies CFF, réalisé en phase 1 qui fait l'objet de la mesure 30-29 – A4. Elle ne pourra être mise en service qu'à l'issue des travaux d'extension souterraine de la gare (2031).</p> <p>La mesure, inscrite au Plan directeur cantonal genevois (état de coordination actuel «information préalable») porte sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le réaménagement de la totalité des espaces publics (27'000 m<sup>2</sup>) donnant accès au front nord-ouest de la gare, débarrassés du trafic individuel motorisé au profit des piétons, des vélos et des TP, de manière à offrir une bonne cohabitation entre les modes et plus de confort et de sécurité en matière d'intermodalité.</li> <li>• La plantation d'arbres dits majeurs, en nombre limités mais dans des conditions de croissance adéquates.</li> </ul>			



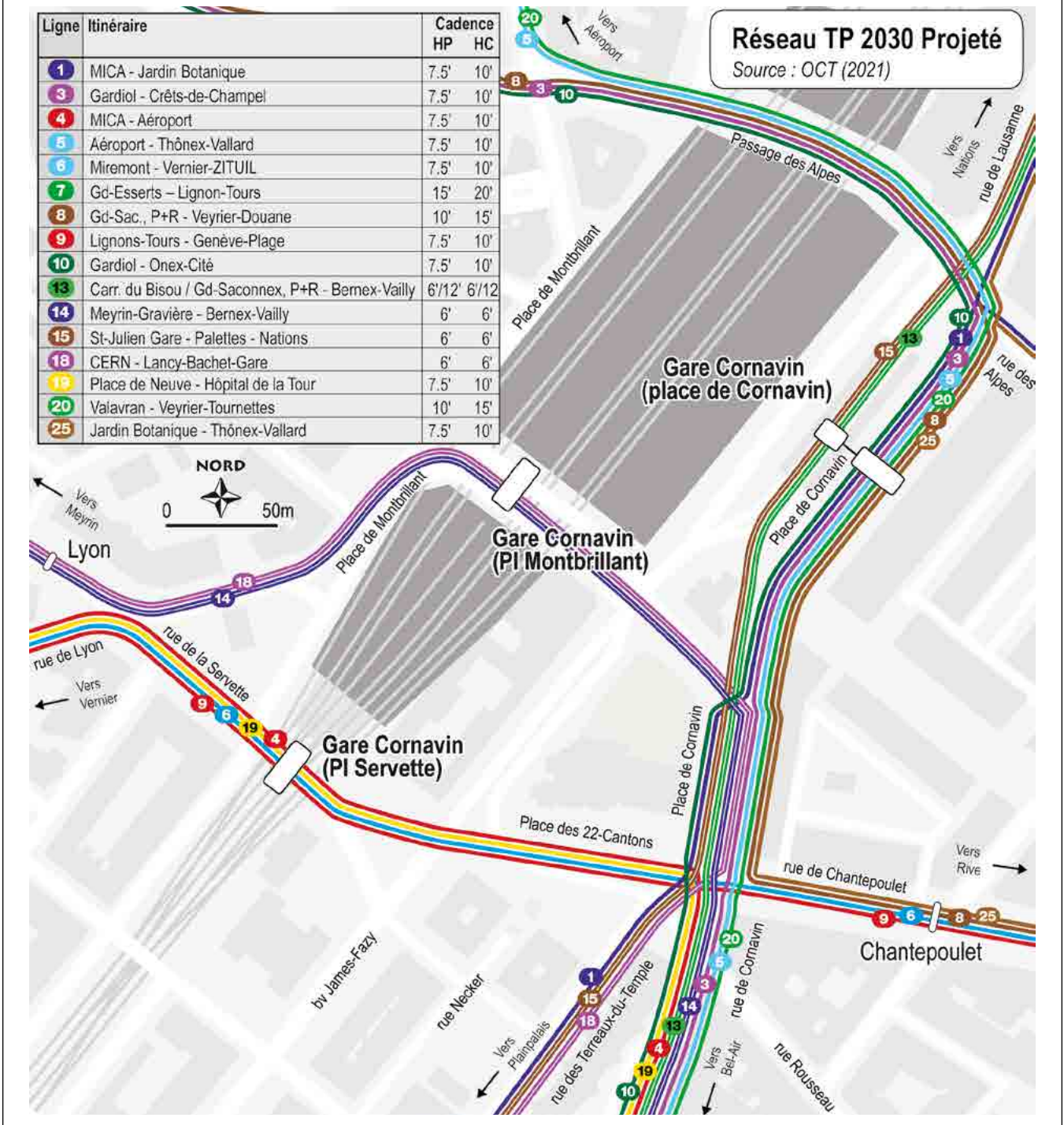
Mesure 30-45	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2)	Coût: 92 MF
		Priorité: B4
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La réorganisation importante des circulations visant à réduire fortement la présence de l'automobile au profit des piétons, des vélos et des transports publics, avec la fermeture de la Place de Montbrillant à la circulation des TIM qui s'élève actuellement à env. 6'300 véhicules par jour (véh/j). De plus cette ambition globale prévoit des réductions importantes de trafic sur les axes adjacents, de l'ordre de -50% sur la Place des 22-Cantons (25'800 véh/j actuellement) et sur la Rue des Alpes (11'600 véh/j actuellement), et jusqu'à -70% sur la Rue de Lausanne (12'600 véh/j actuellement).</li> <li>• Le réaménagement et l'élargissement des passages inférieurs (PI) Servette et Alpes (hors PI internes au bâtiment de la gare) permettant d'améliorer les connexions de l'interface multimodale avec le maillage de mobilité douce et les quartiers de part et d'autre des voies CFF.</li> <li>• La réorganisation d'un arrêt TP dans le passage inférieur de la Servette permettant une meilleure orientation de la clientèle du réseau TPG en lien avec l'interface multimodale de Cornavin (voir réseau 2030 projeté ci-dessous).</li> <li>• La construction de plusieurs ouvrages architecturaux destinés à constituer une façade nord-ouest à la gare et à protéger et fermer les nouveaux accès à la gare souterraine.</li> <li>• La création de deux vélostations souterraines réparties sur le site.</li> </ul> <p>En complément, le réaménagement du passage inférieur des Grottes, la création d'un passage inférieur vers la Haute Ecole d'art et de design (HEAD) et la construction d'une vélostation supplémentaire dans le quartier des Grottes font l'objet de la mesure 30-64 – C4.</p> <p>L'ensemble de ces mesures donne suite à près de 10 ans de réflexion et d'études menées entre la Ville de Genève, le canton de Genève et les CFF. Depuis le PA3, la connaissance du projet a considérablement progressé. Un concept de réaménagement du pôle urbain de Cornavin a été défini, sur la base d'un concours (mandat d'études parallèles) jugé en avril 2018. Les études de faisabilité conduites depuis 2018 ont vérifiées conditions de mise en œuvre et réglé les coordinations entre des partenaires multiples (CFF, canton, privés). Ce concept a été traduit en instrument d'aménagement par l'adoption d'un plan directeur de quartier (PDQ) adopté début 2021, liant les autorités cantonale et communale. Ce PDQ fixe les objectifs, les coordinations à mettre en œuvre et les responsabilités des différents partenaires. Enfin la Ville de Genève a adjugé en juillet 2020 un mandat d'études et de réalisation en vue de valider un avant-projet en juin 2021 coordonné avec l'avant-projet de la gare conduit simultanément par les CFF.</p>		
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La mesure contribue essentiellement aux stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>U3</b> par un fonctionnement adéquat de l'interface multimodale principale de l'agglomération qu'est Cornavin.</li> <li>• <b>U9</b> par un réaménagement complet des espaces publics favorisant la fonctionnalité et l'attractivité des lieux dans un contexte urbain dense.</li> <li>• <b>M1</b> par la coordination de la mesure avec le projet d'augmentation des capacités de la gare Cornavin dans le cadre de Léman 2030.</li> <li>• <b>M5</b> par une meilleure lisibilité et perméabilité des espaces permettant de faciliter les transbordements entre MD, tramway, bus et train.</li> <li>• <b>M8</b> par un travail à l'échelle de la métrique piétonne et du mobilier urbain permettant d'aménager des lieux de détente.</li> <li>• <b>M10</b> par la fermeture de la Place de Montbrillant au trafic TIM et la réduction importante des charges de trafic dans le secteur en faveur des MD et des TP.</li> <li>• <b>EP4</b> en agissant de manière volontariste sur le trafic TIM et en donnant plus d'espace aux MD et aux TP pour encourager le report modal.</li> <li>• <b>EP6</b> par une opportunité de plantations d'arbres permise par la mesure pour lutter contre les îlots de chaleur.</li> </ul> <p>En termes de mobilité, la gare de Cornavin est l'interface principale du Grand Genève. A l'horizon 2030, avec l'extension de la gare dans le cadre du programme «Léman 2030», 100'000 voyageurs par jour circuleront sur les lignes CFF Genève – Lausanne. A sa mise en service, le Léman Express réalisait déjà 25'000 montées et descentes par jour en gare de Cornavin ce qui en fait la première gare du nouveau RER transfrontalier. Aujourd'hui, déjà 140'000 montées et descentes par jour se font dans les lignes TPG au niveau de l'interface de Cornavin, dont plus de la moitié pour les 3 lignes de tramway (n°14, 15 et 18). A l'horizon 2030, il est prévu une augmentation de 15% de cette fréquentation. Ainsi les lignes TPG 14 et 18 sont les plus gros générateurs de déplacement de l'interface de Cornavin. Enfin, près de 70% des passagers des TPG arrivant à Cornavin transbordent, montent ou descendent à Cornavin ce qui en fait de loin la première interface du réseau TPG.</p> <p>Le pôle urbain de Cornavin est un espace actuellement fortement péjoré par le trafic individuel motorisé. Lieu de vie et d'échanges, les espaces actuels résultent des plans de développement imaginés au 19<sup>ème</sup> siècle. De nombreux édifices ont une valeur patrimoniale avérée. Les espaces publics, rues et places sont limités dans leurs emprises et doivent accueillir pratiques urbaines, usages et fonctionnalités dans un espace qui n'est pas extensible. La mesure contribue à préserver et mettre en valeur un espace urbain porteur de fortes valeurs symboliques et patrimoniales tout en assurant les fonctionnalités nécessaires aux mobilités du 21<sup>ème</sup> siècle. Elle vise à privilégier les qualités d'usage du site et la qualité de vie en supprimant les obstacles et la présence de l'automobile sur la place de Cornavin au profit d'un espace partagé entièrement accessible aux piétons. L'objectif est de permettre tous les échanges au niveau du sol pour une intermodalité efficace.</p>		

<b>Mesure 30-45</b>	<b>Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2)</b>	<b>Coût: 92 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>

La mesure atténue le caractère essentiellement minéral des lieux par des plantations d'arbres qui offrent une qualité de séjour et des îlots de fraîcheur qui s'inscrivent dans l'adaptation au réchauffement climatique.

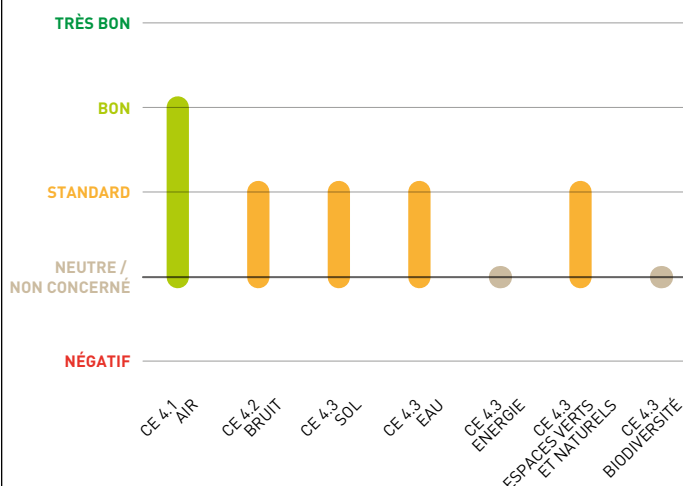
La mesure améliore la sécurité en lien avec la suppression du trafic TIM sur la place de Montbrillant et une réallocation des espaces en faveur des modes doux et des TP, dans le cadre d'un aménagement urbain lisible et de qualité réduisant les potentiels conflits entre les modes. Plus spécifiquement la mesure permet de traiter 1 zone d'accumulation d'accidents (à l'extrémité du périmètre côté Rue de la Servette) qui implique des piétons, usagers parmi les plus vulnérables.

L'ensemble du projet (3 mesures A4, B4, C4) permettra de requalifier par étapes soutenables l'intégralité des espaces publics emblématiques situés de part et d'autre de la gare et d'améliorer les perméabilités à travers le faisceau ferroviaire des CFF. Tout cela s'inscrit dans la continuité du choix opéré en 2015 de privilégier une extension souterraine de la gare Cornavin visant à préserver les qualités patrimoniales du quartier de la gare.



<b>Mesure 30-45</b>	<b>Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2)</b>	<b>Coût: 92 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD et le rail, encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler. Le pôle urbain de Cornavin est une interface multimodale doublée d'un lieu de vie très fréquenté. L'enjeu est de réduire au maximum la présence de l'automobile au profit d'un espace partagé entièrement accessible aux piétons. L'objectif est de permettre tous les échanges au niveau du sol en tant que niveau de référence. Pour les habitants riverains, il s'agit de leur offrir un cadre de vie agréable, malgré les nuisances qui découlent de la présence de la gare (bruit, incivilités, risques OPAM).

Ressources naturelles: Le site, entièrement bâti depuis la construction de la première gare au XIX<sup>ème</sup> siècle, est constitué d'un tissu urbain dense, peu favorable à la préservation de la biodiversité. Les ouvrages souterrains existants ou futurs ont une forte influence sur l'imperméabilisation des sols. Le projet prévoit la plantation d'arbres dits majeurs, en nombre limité mais dans des conditions leur permettant de se développer (fosses de 100 m<sup>3</sup> minimum; pleine terre). La qualité des plantations est privilégiée. Le bénéfice pour la biodiversité, compte tenu du contexte préexistant, reste toutefois limité.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures du PA4

- SUPRA 60-01 Augmentation de capacité du noeud de Genève Cornavin (extension souterraine de la gare)
- A4 30-29 Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 1)
- A4 30-58 Adaptation de l'infrastructure tram Cornavin - Terreaux du Temple y compris requalification du boulevard James Fazy
- C4 30-64 Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 3): construction PI HEAD, amélioration PI Grottes, et vélostation îlot 5-7 du quartier des Grottes

### Jalons et état de planification

Étude préliminaire	Terminée
<b>Étude d'avant-projet</b>	<b>01.2021 / 06.2022</b>
Étude de projet	07.2022 / 03.2023
Autorisation / permis de construire	04.2023 / 04.2025
Travaux	01.2029 / 12.2031
Mise en service	12.2031

### Coût




- Estimation du coût global: 108 MF HT
- Estimation du coût imputable: 92 MF HT

### Répartition du financement

Répartition à préciser entre la Ville et le Canton de Genève.

### Documents mis à disposition

PDQ, mars 2021  
 Avant-projet, juin 2021

<p><b>Numéro</b> <b>15-29</b></p>	<p><b>Aménagement de l'interface multimodale en gare de Marignier</b></p>		
<p><b>Priorité</b> <b>A4</b></p>	<p><b>Historique</b> Nouvelle mesure</p>	<p><b>Coût: 6.1 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Plateformes multimodales</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> CCFG (Communauté de communes Faucigny-Glières) <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Ville de Marignier, Région Auvergne Rhône Alpes, Conseil Départemental de la Haute Savoie</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>La mesure vise à optimiser le report modal vers l'offre ferroviaire et l'offre du Léman express, en aménageant une interface multimodale en gare de Marignier.</p> <p>La mesure porte sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'amélioration de l'accès pour les transports collectifs (aménagement aire de stationnement avec a minima 2 arrêts),</li> <li>• l'amélioration de l'offre en stationnement aux abords de la gare pour faciliter le rabattement TIM (37 places dont 2 PMR et a minima 2 stationnements pour recharges électriques) et modes actifs,</li> <li>• l'amélioration de la desserte en modes doux entre les quartiers situés de part et d'autre de la gare,</li> <li>• via une passerelle piétons/cycles en articulation avec la véloroute Léman Mont-Blanc (longueur estimée à 28m pour traverser les voies SNCF),</li> <li>• l'aménagement d'un parc urbain et d'un parvis gare propice à la rencontre, qui assurera par ailleurs une connexion avec l'hyper centre de la commune, dans une logique de mail paysager, et de nature en ville. Les aménagements verts seront pensés pour s'adapter aux changements climatiques.</li> </ul> <p>La mesure s'articulera avec le projet de requalification du centre-ville entre 2021 et 2023 s'appuyant notamment sur la requalification des espaces publics, la construction de 95 logements, d'une crèche et de commerces, pour conforter le maillage modes doux en connexion inter-quartiers des rives droite et gauche.</p> <p>Elle s'inscrit en cohérence avec l'aménagement d'itinéraires cyclables en rabattement vers l'interface multimodale, programmé dans le cadre du schéma cyclable de la CCFG. Il s'agira ainsi d'assurer les conditions favorables au rabattement modes actifs vers le Léman Express des secteurs d'urbanisation compris dans un rayon de 3/4km.</p>			

<b>Mesure 15-29</b>	<b>Aménagement de l'interface multimodale en gare de Marignier</b>	<b>Coût: 6.1 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>

Les études de faisabilité sont lancées avec l'ensemble des parties prenantes dans le cadre de la modernisation de l'offre ferroviaire dans la vallée de l'Arve.

### Opportunité et utilité

L'aménagement de l'interface multimodale à Marignier s'inscrit dans la vision d'ensemble d'une agglomération multipolaire et de proximité. En particulier, elle matérialise les stratégies d'agglomération visant à renforcer le réseau d'armature et à pacifier les centres urbains.

La mesure répond principalement aux stratégies suivantes :

- **U3** en confortant le statut de l'interface multimodale pour la multipolarité.
- **U9** en améliorant la qualité des espaces publics de l'interface.
- **M1** en lien avec la modernisation de l'offre ferroviaire dans la vallée de l'Arve.
- **M5** à travers les aménagements de cette interface pour renforcer la connexion au réseau structurant du Léman Express pour l'ensemble des modes, améliorer la compétitivité des modes alternatifs à la voiture pour les déplacements frontaliers.
- **M10** à travers l'aménagement de la passerelle cycle et piétons pour franchir la voie ferrée en sécurité et des aménagements urbains de qualité et des espaces verts.
- **EP4** en favorisant le report modal vers les TP/MD.

Ce projet vise en effet à limiter l'usage de la voiture individuelle en encourageant le report modal, en favorisant l'attractivité de l'offre ferroviaire et en facilitant et sécurisant les déplacements modes doux. Il s'agira ainsi de diminuer le trafic TIM dans les déplacements domicile travail vers le cœur d'agglomération notamment.

La requalification des espaces publics s'inscrit également dans l'objectif de veiller à l'acceptabilité et l'appropriation des projets par les habitants (stratégie urbanisation 1.9) ainsi que celui de viser des espaces publics de qualité et lutter contre le réchauffement climatique (stratégie environnement 3.4).

La mesure est en cohérence avec le projet de densification autour du secteur gare dont l'attractivité sera croissante à moyen termes avec le confortement futur de l'offre Léman Express.

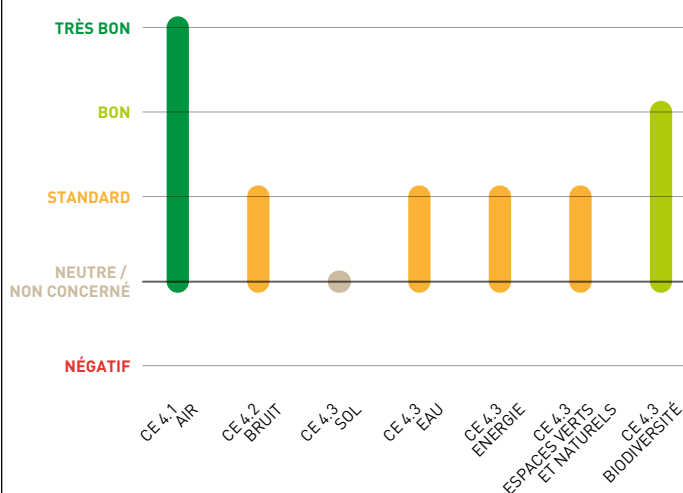
L'aménagement de l'interface multimodale à Marignier s'inscrit en cohérence avec le Schéma cyclable de la CCFG, qui vise à l'aménagement d'un réseau structurant maillé et continu. Il prévoit également le développement de services à la mobilité (service de location de vélo, animations territoriales, etc.) pour inciter au changement de comportement et rendre pleinement attractif les modes actifs et l'intermodalité.

### Effets sur Suisse

La mesure permet de renforcer l'armature ferroviaire du Grand Genève, de favoriser l'attractivité de l'offre ferroviaire le plus en amont possible pour réduire le nombre de kilomètres parcourus quotidiennement en voiture individuelle par les frontaliers.

- Effet réseau : la mesure est 100% comprise dans la communauté tarifaire Léman Pass et permet une amélioration de connexion au réseau LEX et local
- Fréquentation potentielle : La commune de Marignier accueille 6 306 habitants, parmi lesquels 392 actifs titulaires d'un permis frontalier dans le canton de Genève en 2018. Les communes de Vougy, de Thyez, de Marnaz, de Saint-Jeoire et de Mieussy, qui réunissent au total 19 007 habitants et 1 273 actifs frontaliers dans le canton de Genève, sont situées à moins de 10 minutes en voiture et/ou à 3/4km en modes actifs de la future interface multimodale.
- Report modal : En favorisant le report modal, la mesure permettra ainsi de diminuer le trafic TIM dans les déplacements domicile-travail en direction du Canton de Genève.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : mesure en accord avec la stratégie d'agglomération et le plan de protection de l'atmosphère de la Vallée de l'Arve ; améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM ; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité.

Protection et valorisation des ressources naturelles : étude les possibilités d'optimiser les surfaces avec des alternatives (emprise complémentaire limitée pour les besoins de la passerelle modes doux et le parking P+R) ; gère les eaux de ruissellement de façon enterrée et centralisée ; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique ; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et valorise les existants (préservation du parc urbain jouxtant la gare) ; prévoit des plantations d'espèces indigènes.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

Mesure 15-29	Aménagement de l'interface multimodale en gare de Marignier	Coût: 6.1 MF												
		Priorité: A4												
<p><b>Lien avec d'autres mesures du PA4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• SUPRA 61-01 Modernisation de l'infrastructure ferroviaire dans la vallée de l'Arve – mise à la ½ heure entre la Roche-sur-Foron et Saint-Gervais</li> <li>• Paquet forfaitaire MD A4 15-30 Aménagement modes doux en rabattement vers l'interface multimodale de Marignier</li> <li>• UD6-04 Requalification du centre-ville de Marignier</li> </ul>														
<p><b>Jalons et état de planification</b></p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Étude préliminaire</td> <td>12.2020 / 05.2021</td> </tr> <tr> <td><b>Étude d'avant-projet</b></td> <td><b>06.2021 / 12.2021</b></td> </tr> <tr> <td>Étude de projet</td> <td>01.2022 / 12.2022</td> </tr> <tr> <td>Procédures administratives et consultation des entreprises (permis de construire)</td> <td>01.2023 / 12.2023</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>01.2024 / 11.2026</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>12.2026</td> </tr> </tbody> </table>			Étude préliminaire	12.2020 / 05.2021	<b>Étude d'avant-projet</b>	<b>06.2021 / 12.2021</b>	Étude de projet	01.2022 / 12.2022	Procédures administratives et consultation des entreprises (permis de construire)	01.2023 / 12.2023	Travaux	01.2024 / 11.2026	Mise en service	12.2026
Étude préliminaire	12.2020 / 05.2021													
<b>Étude d'avant-projet</b>	<b>06.2021 / 12.2021</b>													
Étude de projet	01.2022 / 12.2022													
Procédures administratives et consultation des entreprises (permis de construire)	01.2023 / 12.2023													
Travaux	01.2024 / 11.2026													
Mise en service	12.2026													
<p><b>Coût</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global: 6.1 MF</li> <li>• Estimation du coût imputable: 6.1 MF</li> </ul>		<p><b>Répartition du financement</b></p> <p>Maîtres d'ouvrage (CCFG): 100 %</p> <p>Les parts de la Région, du Département de la Haute-Savoie, de la ville de Marignier et de la SNCF restent à confirmer.</p>												
<p><b>Documents mis à disposition</b></p> <p>Étude de faisabilité, mai 2021</p>														



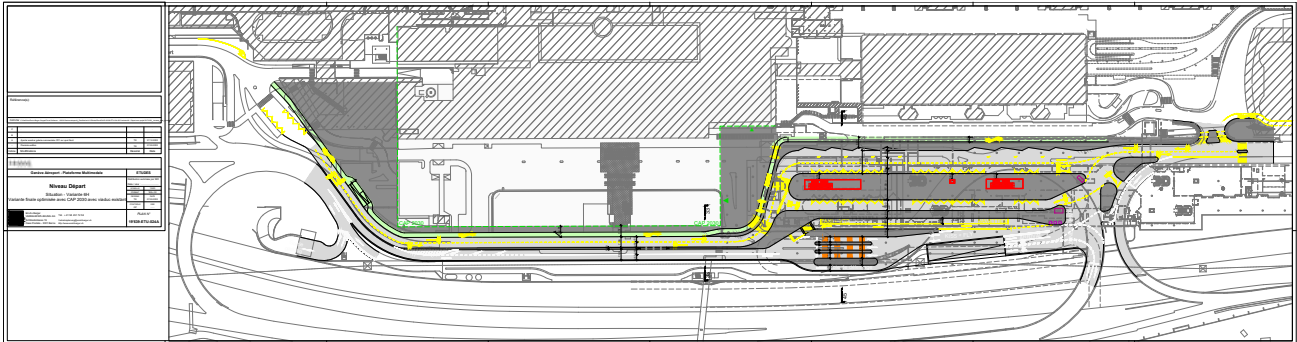
<p><b>Numéro</b> <b>32-2-24</b></p>	<p><b>Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève</b></p>		
<p><b>Priorité</b> <b>B4</b></p>	<p><b>Historique</b> remplace la mesure 32-2-9 A2 abandonnée, 6621.2.046</p>	<p><b>Coût : 33.4 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Plateformes multimodales</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Genève Aéroport <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> CFF, Canton de Genève</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>La parcelle est située sur la commune du Grand-Saconnex, dans la zone premium de l'aéroport de Genève (moins de 10 minutes à pied du terminal). Elle est propriété du Canton de Genève, sur des droits de superficie (DDP) au bénéfice des CFF et de Genève Aéroport.</p> <p>La présente mesure inscrite au Plan directeur cantonal genevois fait partie du projet Cap2030 qui vise à agrandir le terminal passagers de l'aéroport et à réaménager complètement les infrastructures de mobilité dans la zone premium de l'aéroport, afin de pouvoir accueillir 25'000 personnes par jour.</p> <p>Elle nécessite de démolir les locaux CFF de la superstructure de la gare (toiture, restaurant, locaux techniques, local d'enclenchement) actuellement situés au niveau 0 (check-in) et à les relocaliser au niveau -1 (arrivée). Ainsi la nouvelle interface multimodale sera construite au-dessus de la galerie commerciale de la gare CFF. Elle permettra d'accueillir les transports publics urbains et régionaux actuels et futurs, d'améliorer l'accès pour les modes doux et leurs infrastructures, ainsi que les fonctionnalités de déposer des autres modes (taxis, cars, voitures privées) en offrant une connexion directe entre le terminal, la gare et l'accès au réseau autoroutier.</p> <p>L'interface accueillera les fonctionnalités et infrastructures suivantes, qui font l'objet de la mesure à financer :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement de 10 arrêts de bus TPG représentant un linéaire de 200 m, complété d'un espace de manœuvres de 90 m avec quai central intégrant des circulations verticales permettant des liaisons directes avec la galerie CFF.</li> <li>• Création d'un site propre bus bidirectionnel.</li> <li>• Création d'un site propre MD bidirectionnel (piste cyclable) au niveau 0.</li> <li>• Construction d'une vélostation d'environ 200 places, gérée par Genève Aéroport.</li> <li>• Aménagements de 6 arrêts sur un linéaire de 90m pour les cars de ligne.</li> <li>• Réorganisation et sécurisation des circulations piétonnes.</li> </ul>			



- Réalisation de la dalle de couverture au-dessus de la gare CFF permettant d'accueillir l'interface.
- Aménagements urbains (place, mobilier, végétalisations, autre)

La mesure porte sur un total de 9'000 m<sup>2</sup> d'aménagements pour la partie MD et TP sur 17'000 m<sup>2</sup> de surface totale de l'interface multimodale. La partie de l'infrastructure permettant d'accueillir les autres fonctionnalités telles que les navettes, les taxis et VTC (dépose) ainsi que les voitures privées (dépose) ne fait pas l'objet de la demande de subvention et seront entièrement financées par Genève Aéroport. Cette partie sera intégrée dans les travaux préparatoires du projet qui débiteront avant la partie TP et MD faisant l'objet de la présente mesure.

La faisabilité du projet a été démontrée au niveau structurel, génie civil, capacitaire et fonctionnel dans le cadre des premières études. Les besoins et les contraintes des parties prenantes (canton de Genève, CFF, TPG) sont intégrés au projet. Enfin, la mesure tient compte des développements planifiés dans le secteur, notamment l'élargissement de l'autoroute.



### Opportunité et utilité

La mesure contribue essentiellement aux stratégies :

- **U6** par un fonctionnement adéquat de l'interface multimodale de l'aéroport qui connecte le Grand Genève à l'international.
- **U9** par un réaménagement complet des espaces publics favorisant la fonctionnalité et l'attractivité des lieux dans un contexte très contraint.
- **M1** par une meilleure articulation de l'interface en surface avec la gare souterraine CFF de Genève-Aéroport desservie par les grandes lignes.
- **M5** par une meilleure lisibilité et perméabilité des espaces permettant de faciliter les transbordements entre MD, bus, taxi et train.
- **EP4** en réduisant l'espace TIM et les flux de transit afin de favoriser le report modal vers les TP / MD.

Le terminal passager de l'aéroport, datant de 1968, est aujourd'hui vétuste et en sous capacité. Il doit être rénové et agrandi, notamment pour s'adapter aux normes d'accueil, de sécurité et à la croissance des passagers aériens évaluée à l'horizon 2030-2040. Le projet d'agrandissement du terminal (projet Cap2030) prévoit un avancement du bâtiment jusqu'au début du viaduc routier actuel, ce qui nécessite une relocalisation de l'ensemble des fonctionnalités de mobilité (TP, taxis, dépose) au sein d'une nouvelle interface multimodale directement connectée avec la gare CFF de Genève Aéroport.

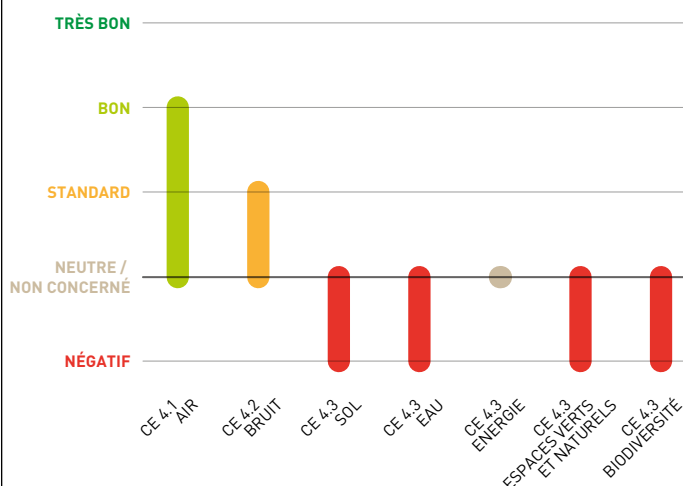
Le projet se justifie sous plusieurs angles :

- **Transports** : accroissement de la capacité d'accueil des TP et amélioration de la qualité d'accueil (quai central) pour un minimum de 1'295 passages de bus par jour (situation actuelle); regroupement des arrêts de bus et amélioration de la signalétique et des cheminements piétons; liaisons optimisées et de grande capacité entre les bus, le train et le terminal passagers; amélioration des connexions multimodales; accessibilité à la gare CFF et à Palexpo / Arena (centre de congrès et d'exposition); clarification des flux, réduction du trafic individuel motorisé par la diminution du transit, suppression de places de parkings (suppression du parking courte durée de 147 places), itinéraires modes doux, augmentation et sécurisation du stationnement vélos (vélostation).
- **Urbanisation** : création d'une esplanade piétonne qualitative et de cheminements piétons et modes doux sécurisés, concept architectural et paysager qualitatif, notamment grâce au dégagement créé.
- **Sécurité** : sécurisation des cheminements piétons et vélos, ainsi que des accès aux TP et des transbordements, application des normes LHand sur l'ensemble du projet, de même que sur les cheminements, amélioration des accès pour les Personnes à Mobilité Réduite.
- **Environnement** : accroissement de l'usage des TP et MD par les passagers et les employés, réduction du nombre de places de stationnement.

Les aménagements prévus vont accroître la capacité d'accueil des TP et MD et en améliorer l'accès, que ce soit en terme de confort et de sécurité. En complément, Genève Aéroport met en place des mesures incitatives pour favoriser l'usage des TP et MD par les passagers et les employés et ne planifie pas d'augmentation de la capacité des parkings malgré l'accroissement du nombre de passagers aériens.

<b>Mesure 32-2-24</b>	<b>Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève</b>	<b>Coût: 33.4 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD, encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo). Le projet aura globalement un effet positif en terme de bruit et de qualité de l'air : la mesure fait partie de la stratégie de Genève Aéroport visant à réduire l'usage des transports individuels motorisés (cf Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique).

Ressources naturelles : L'objectif est de porter attention à la qualité urbanistique et paysagère du site, notamment grâce au dégagement induit par la suppression des locaux CFF, aux circulations piétonnes sécurisées et à l'esplanade piétonne créée entre le terminal et la plateforme multimodale. En termes de biodiversité et d'imperméabilisation, le projet aura un impact négatif puisqu'il va induire le défrichage et l'imperméabilisation d'environ 4'100 m<sup>2</sup> de surface arborée (total de la surface de la

plateforme y compris MD, TIM et TP). Ces surfaces seront compensées. Une étude d'impact sur l'environnement sera réalisée conformément aux dispositions réglementaires.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures du PA4

- SUPRA 60-03 Mise au ¼ d'heure des Intercity sur la ligne Genève – Lausanne
- SUPRA 60-04 Mise au ¼ d'heure des RegioExpress Genève – Lausanne (première étape éventuelle jusqu'à Nyon) avec desserte de Genève –Aéroport
- A4 32-2-2 Axe fort TC sud autoroute section Chemin du Pavillon - Pont Pavillon
- B4 32-2-25 Reconfiguration du Pont Peyrot en faveur des TC et des MD
- C4 32-2-28 Axe fort TC sud autoroute section Giratoire pavillon - Palexpo - Pont Peyrot
- C4 32-2-26 Site propre bus Batailleux (Phase 3) : double sens intégral P47 Palexpo Aérogare
- C4 32-2-27 Adaptation du réseau cantonal pour la nouvelle jonction «aéropostale»
- C4 34-23 Aménagements en faveur d'une ligne TP tangentielle structurante en «ceinture urbaine»
- UD2-08 Vernier - Meyrin - Aéroport
- UD2-14 Mail sud aéroport
- UD2-03a Grand-Saconnex

### Jalons et état de planification

Étude préliminaire	05.2020 / 04.2021 (terminée)
Études d'avant-projet et de projet	11.2022 / 04.2024 (mandat d'études parallèles)
Autorisation / permis de construire	02.2025
Début des travaux préparatoires (gros œuvres, TIM, déplacement locaux CFF)	06.2025
Début des travaux plateforme TP et MD	01.2028 (objet de la présente mesure)
Mise en service	12.2029

### Coût

- Coût total de la plateforme multimodale (financement Genève Aéroport-CFF-canton de Genève) : 80 MF HT
- Coût imputable : 33.4 MF HT (estimation du coût des parties TP et MD faisant l'objet de la mesure 32-2-24)

### Répartition du financement

Canton de Genève : 9.9 MF  
Participation financière des CFF à définir pour le déplacement des locaux d'aiguillage.  
Le solde sera à charge de Genève Aéroport.




### Documents mis à disposition

Étude de faisabilité, 2020

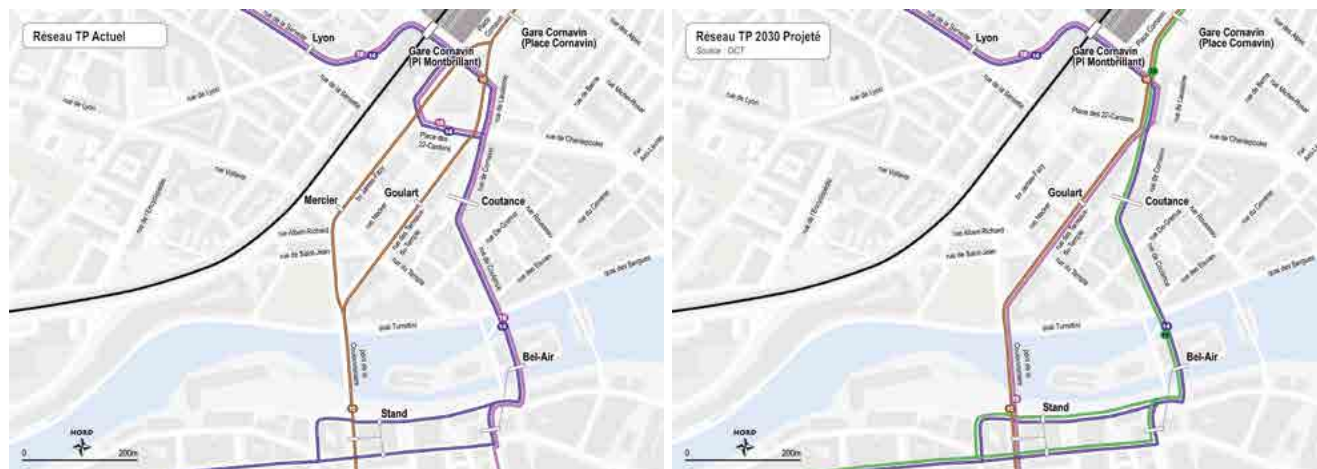
Étude sur le déplacement des infrastructures CFF : bureau Amstein et Walthert, Équipe de projet CFF

*Expression des besoins* : Offres et infrastructures de transport pour l'aéroport - Planification 2019-2040 – éléments d'orientation pour Cap2030.



<p><b>Numéro</b> <b>30-58</b></p>	<p><b>Adaptation de l'infrastructure tram Cornavin - Terreaux du Temple y compris requalification du boulevard James Fazy</b></p>		
<p><b>Priorité</b> <b>A4</b></p>	<p><b>Historique</b> C3</p>	<p><b>Coût: 35 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Tramway/chemins de fer urbains</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Canton de Genève <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Ville de Genève</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>En étroite coordination avec la mesure A4 30-29 Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 1), la présente mesure porte sur une surface totale de 9'400 m<sup>2</sup> et prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La simplification de la circulation des tramways par un regroupement des voies à l'est de la basilique Notre-Dame jouxtant la Place de Cornavin. Ces travaux se dérouleront avant le démarrage des travaux de la gare souterraine de Cornavin, prévus en 2026, de manière à faciliter leur déroulement. Ce basculement de la circulation des tramways induit une modification de parcours du tramway 15, qui circule aujourd'hui sur le boulevard James-Fazy en direction de la rive gauche et sur la rue des Terreaux-du-Temple dans l'autre sens (schéma fonctionnement actuel ci-dessous). Le projet prévoit une circulation à double sens sur la rue des Terreaux-du-Temple sur le même tracé que les lignes de tramway 14 et 18 dont les voies seront également regroupées sur la Place de Cornavin selon le schéma du fonctionnement futur ci-dessous. Ces modifications concernent un linéaire d'environ 400 m pour chacune des trois lignes de tram.</li> <li>• Le réaménagement de « façade-à-façade » de la rue des Terreaux-du-Temple, comprenant la création d'une piste cyclable bidirectionnelle sur toute la longueur et la fermeture de la rue aux transports individuels motorisés qui seront reportés sur le boulevard James Fazy.</li> <li>• Le réaménagement de « façade-à-façade » du boulevard James-Fazy avec enlèvement des rails existants, remise à double-sens TIM de l'axe, intégration d'équipements cyclables sécurisés et continus dans chaque sens de circulation et plantation d'arbres supplémentaires.</li> <li>• Une reprise/adaptation de l'infrastructure tramway sur la Place de Cornavin et le carrefour de la Place des 22-Cantons. La présente mesure s'occupe uniquement du remplacement et de l'adaptation de l'infrastructure pour les trams, y compris mâts et lignes aériennes, sur le périmètre du faisceau de voies de tramway. L'aménagement de surface du périmètre de la place Cornavin est réalisé de manière coordonnée dans le cadre de la mesure A4 30-29 pilotée par la Ville de Genève.</li> </ul>			

- Un réaménagement fonctionnel (marquage et petites adaptations de l'infrastructure induites par le projet principal) sur la Place des 22-Cantons, les rues A.-Richard, Saint-Jean, Temple et Necker et la place Isaac-Mercier.
- La mesure est liée au Plan directeur cantonal genevois vu son imbrication étroite avec le réaménagement du secteur de Cornavin dont l'état de coordination est « en cours ».



### Opportunité et utilité

La mesure contribue essentiellement aux stratégies :

- **U9** par un réaménagement complet des espaces publics favorisant la fonctionnalité et l'attractivité des lieux dans un contexte urbain dense.
- **M1** par la coordination de la mesure avec le projet d'augmentation des capacités de la gare Cornavin dans le cadre de Léman 2030.
- **M3** par l'amélioration de vitesse commerciale et de la fiabilité du réseau tram et bus, notamment en passage des carrefours.
- **M5** par un meilleur rabattement MD et TP sur l'interface multimodale de Cornavin et une meilleure lisibilité des espaces pour faciliter les transbordements.
- **M10** par la fermeture de la rue des Terreaux-du-Temple au trafic TIM, l'aménagement de voies dédiées pour les vélos et l'augmentation de la surface dévolue aux piétons.
- **EP4** en agissant de manière volontariste sur le trafic TIM et en donnant plus d'espace aux MD et aux TP pour encourager le report modal.
- **EP6** par une opportunité de végétalisation permise par la mesure pour lutter contre les îlots de chaleur.

L'opportunité du projet est issue du mandat d'études parallèle (MEP) jugé en avril 2018 portant sur le secteur de Cornavin. Cette démarche menée conjointement par le Canton et la Ville de Genève fait écho au projet de gare souterraine en cours d'étude par les CFF (voir fiches-mesures A4 30-29 et B4 30-45 concernant les étapes de réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Cornavin). Lors des premiers ateliers du MEP, l'opportunité d'optimiser et de simplifier le fonctionnement du pôle TP sur la Place de Cornavin a été identifiée pour s'adapter à la demande croissante de mobilité multimodale dans le secteur.

Actuellement, 3 lignes de tramway circulent sur la place Cornavin : les lignes 14 et 18 entre le nord et le sud de la place ; la ligne 15 entre le nord-est et le sud-ouest de la place. Le projet prévoit une simplification de la lisibilité des lignes de transports publics, des tramways en particulier, dans le périmètre par :

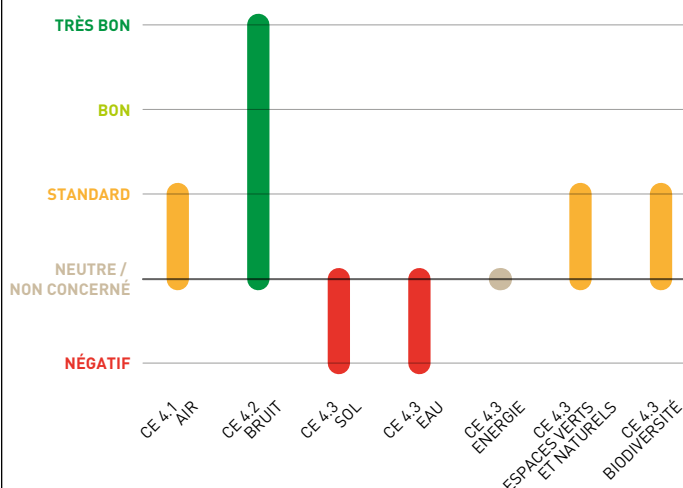
- un désenchevêtrement des lignes de tramways et des lignes de bus ;
- une optimisation de la gestion des carrefours, notamment carrefour Fazy – Chantepoulet – Servette et Terreaux-du-Temple – Chantepoulet – Cornavin (Place des 22-Cantons) ;
- un gain de vitesse commerciale et une meilleure fiabilité du réseau ;
- une meilleure lisibilité de la séparation de la voirie entre les transports publics et les véhicules individuels ;

En termes d'espaces publics, le projet lie les différentes places du quartier et restaure des continuités MD dans un environnement aujourd'hui dédié principalement à la voiture.

Le projet améliore également grandement la sécurité du trafic dans le secteur. En effet, les différents modes de transport se voient aménager des voies dédiées et sécurisées, notamment pour les vélos et les piétons. Plus spécifiquement, la mesure permet de traiter ou de contribuer au traitement de 3 zones d'accumulation d'accidents « à assainir » (Carrefour Cornavin-Place des 22-Cantons, Place de Cornavin, Croisement Rue du Temple-Rue des Terreaux-du-Temple) qui impliquent toutes des piétons, usagers parmi les plus vulnérables.

<b>Mesure 30-58</b>	<b>Adaptation de l'infrastructure tram Cornavin - Terreaux du Temple y compris requalification du boulevard James Fazy</b>	<b>Coût: 35 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et des MD (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité; prévoit des revêtements phonoabsorbants.

Protection et valorisation des ressources naturelles: aucune analyse sur le sol et la gestion l'eau à ce stade du projet; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; valorise les espaces existants; prévoit des plantations d'espèces indigènes et des mesures de compensation; s'accompagne d'un programme « Nature en ville »; a fait une analyse sur les îlots de chaleur. Plus précisément, le projet prévoit la réalisation d'environ 1'400 m<sup>2</sup> de zones perméables (y compris entre les rails de tram) en améliorant les zones de

plantations existantes ou en créant de nouvelles zones de plantation (entre 30 et 50 nouvelles plantations), ce qui va réduire l'effet « îlot de chaleur » sur le périmètre concerné qui est un des plus chauds du canton.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures du PA4

- SUPRA 60-01 Augmentation de capacité du noeud de Genève Cornavin (extension souterraine de la gare)
- A4 30-29 Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 1)
- B4 30-45 Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2)
- C4 30-64 Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 3): construction PI HEAD, amélioration PI Grottes, et vélostation îlot 5-7 du quartier des Grottes

### Jalons et état de planification

Étude préliminaire	terminée en 2018 dans le cadre des études du secteur de Cornavin
Étude d'avant-projet	03.2020 / 12.2020
<b>Étude de projet</b>	<b>01.2021 / 09.2021</b>
Autorisation / permis de construire	10.2021 / 03.2023
Travaux	01.2024 / 05.2025
Mise en service	06.2025

Il est possible que la mesure fasse l'objet d'une demande de démarrage anticipé des travaux en 2023 afin de permettre une meilleure articulation des phases de travaux avec le projet de réaménagement de la Place de Cornavin (mesure A4 30-29) dont le début des travaux est aussi prévu en janvier 2024. L'objectif est de mettre en service ces deux mesures avant le début des travaux de la gare souterraine prévu en 2026.

### Coût

- Estimation du coût global: 35 MF HT
- Estimation du coût imputable: 35 MF HT

### Répartition du financement

La répartition détaillée des coûts entre le Canton de Genève et la Ville de Genève sera précisée dans les phases ultérieures du projet.

### Documents mis à disposition

- Dossier d'avant-projet tram Terreaux-du-Temple et boulevard James-Fazy, décembre 2020
- Dossier PAP (octobre 2021)
- Dossier de projet d'ouvrage (fin 2021)



Numéro  
**32-1-7**

**Prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand-Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire**



Priorité  
**A4**

**Historique**  
C3 avec intégration de la mesure Be3 32-2-20, 6621.3.166

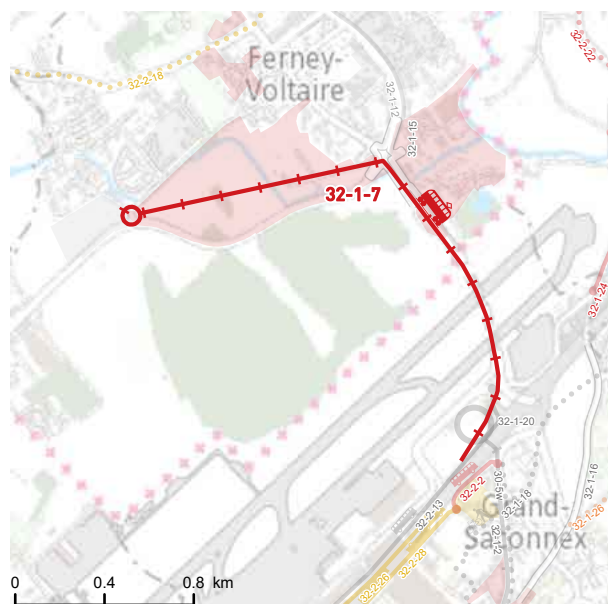
**Coût : 84 MF**  
**Avec demande de cofinancement**

**Catégorie de mesures**  
Tramway/chemins de fer urbains

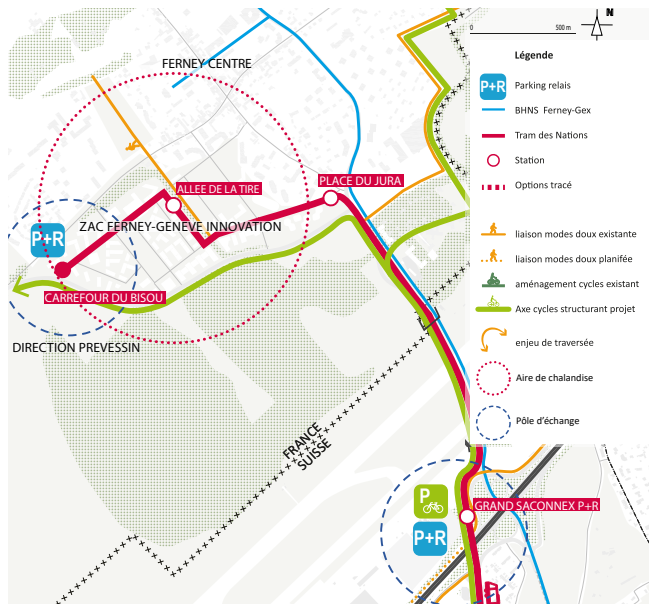
**Maître d'ouvrage pilote de la mesure**  
Canton de Genève (tronçon suisse), Pays de Gex Agglo (tronçon français)

**Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)**  
Société publique locale (SPL) Terrinnov, Communes du Grand-Saconnex et de Ferney-Voltaire

**Plan de localisation**



**Représentation explicative de la mesure**



**Description et faisabilité**

Cette mesure concerne le prolongement de la ligne du tramway Nations – Grand-Saconnex (mesure 6621.3.086 / 32-1-2 - A3) par la réalisation de 2'570 mètres linéaires d'infrastructure tramway entre l'interface multimodale P47-P49 sur la commune du Grand-Saconnex et le centre régional de Ferney-Voltaire, de l'autre côté de l'aéroport international de Genève. Pour le tronçon français depuis la place du Jura, trois variantes de prolongement ont été étudiées : est (avenue du Jura), centre (rue de Genève) et ouest (ZAC Ferney-Genève Innovation). La variante ouest, en direction du carrefour du Bisou, est apparue comme étant la plus favorable à l'atteinte d'une part modale TP qui limiterait la croissance du TIM, notamment grâce aux développements urbains prévus et à la complémentarité avec le BHNS Gex-Ferney-Genève.

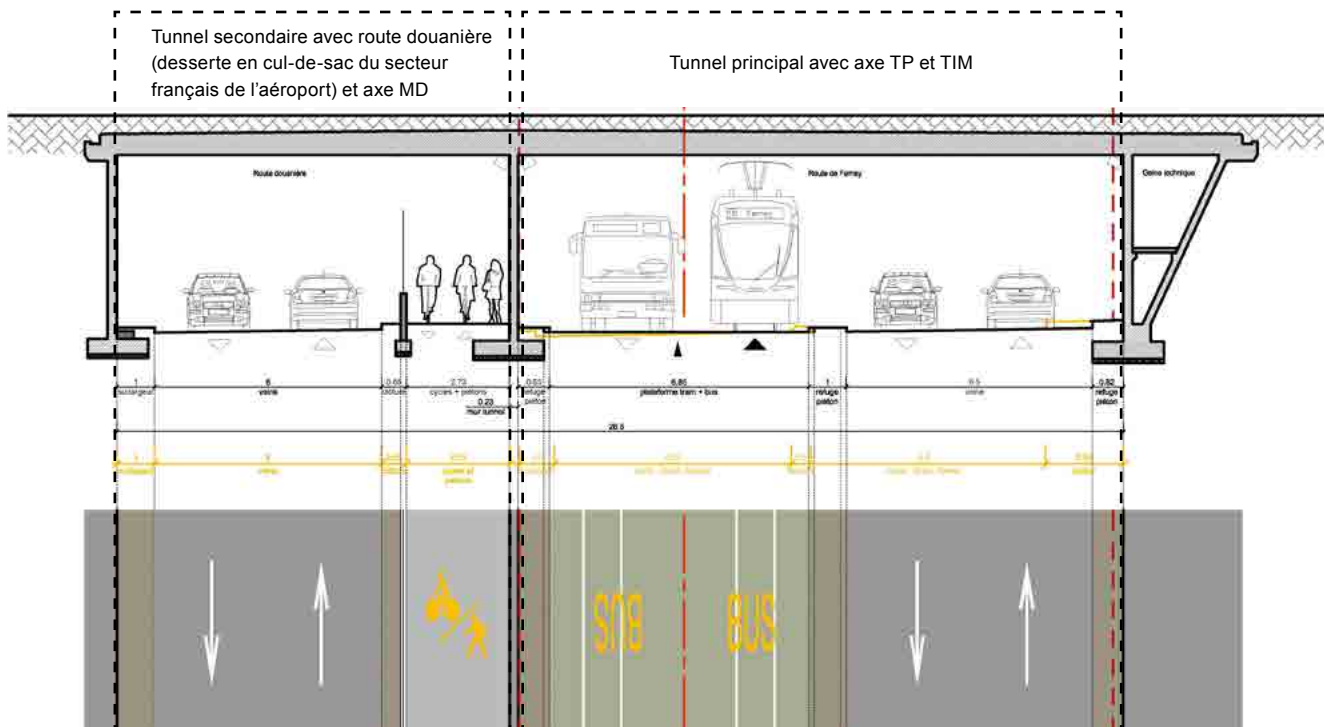
Cette mesure transfrontalière comprend deux tronçons, français et suisse, portés par deux maîtres d'ouvrage ; leur réalisation est coordonnée, tant sur le plan technique que temporel, et fait l'objet de comité de pilotage transfrontalier notamment aux étapes clés.

Le tronçon suisse de la mesure concerne un linéaire de 770 m et prévoit :

- l'accroche à l'ouvrage d'art de franchissement de l'autoroute (réalisé dans le cadre de la mesure 6621.3.086 / 32-1-2 - A3) et à l'interface multimodale P47-P49 (mesure 6621.3.087 / 32-1-20 - A3) par la construction de 290 mètres linéaires de rampe d'accès et viaduc (hauteur 8 m) qui permettent le raccordement jusqu'à la trémie d'accès au tunnel sous l'aéroport.
- la construction d'une rampe hélicoïdale pour améliorer la liaison MD depuis la route de Bois-Brûlé impactée par l'arrivée du tramway.
- le franchissement sous l'aéroport incluant :



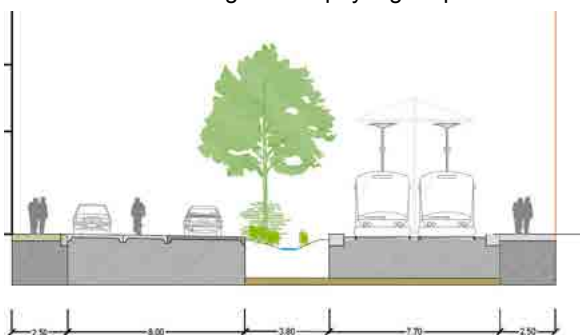
- le réaménagement complet du tunnel principal d'une longueur d'environ 700 m pour intégrer l'infrastructure tramway et bus latérale, et le mettre aux normes de sécurité pour le tramway (issues de secours, etc.)
- l'amélioration qualitative de la piste MD existante dans le tunnel secondaire (route douanière fermée au trafic individuel motorisé) par une mise en lumière artistique afin d'améliorer le confort de la traversée (voir illustration ci-dessous)



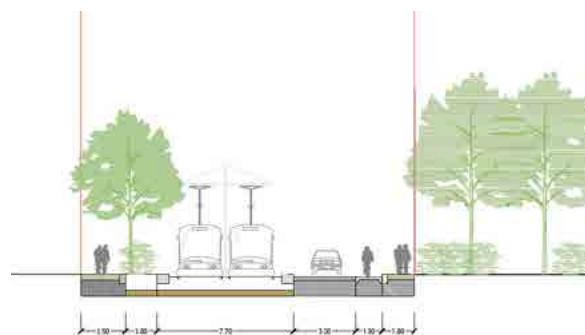
Le tronçon français de la mesure concerne un linéaire de 1'800 m et prévoit les aménagements suivants :

- franchissement de la douane de Ferney-Voltaire en site propre latéral (dans la continuité du franchissement sous l'aéroport) et création d'un arrêt technique à la demande des services douaniers permettant le contrôle des passagers en cas de besoin. Un réaménagement complet de la plateforme douanière est prévu hors projet d'agglomération ; seuls les aménagements strictement liés au passage du tramway (y compris démolition/reconstruction du bâtiment de la douane impacté) sont imputés à la présente mesure d'agglomération.
- intégration du tramway en site propre sur la route RD1005 entre la douane de Ferney-Voltaire et le carrefour de l'avenue du Jura (Place du Jura) avec un réaménagement complet de la voirie existante et du plan de circulation pour prioriser le tramway, sans augmentation des capacités TIM, représentant une surface totale de 8'900 m<sup>2</sup>.
- création d'un axe de desserte au sein du nouveau quartier Ferney-Genève Innovation (UD2-03), de la Place du Jura au carrefour du Bisou, d'une longueur de 1'200 m environ avec aménagement de l'espace public (27'000m<sup>2</sup>) avec différents typologies d'espaces publics :

- Le Cours : gabarit moyen de 26m intégrant un site propre pour le tramway, jusqu'à deux voies TIM avec stationnement latéral, une voie MD, une noue paysagère et plantée pour la gestion des eaux pluviales.
- L'Allée de la Tire : gabarit moyen de 18m le long du cours d'eau renaturé intégrant un site propre pour le tramway et des aménagements paysagers plantés de part et d'autre.
- La rue des Champs : gabarit moyen de 18m intégrant un site propre pour le tramway, une voie TIM, une voie MD et des aménagements paysagers plantés.



Coupe-type: tronçon « Le Cours »



Coupe-type: la « rue des Champs »

Mesure 32-1-7	Prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand-Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire	Coût: 84 MF
		Priorité: A4
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Création de 3 arrêts de tramway, accessibles aux personnes à mobilité réduite, avec une interdistance d'environ 500 m : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Place du Jura: en entrée de ville de Ferney-Voltaire, aménagement d'une interface en lien avec le BHNS Gex-Cornavin et les rabattements MD.</li> <li>• Allée de la Tire: au cœur du futur quartier Ferney-Genève Innovation et des maillages MD qui le connecteront avec les quartiers existants de Ferney-Voltaire.</li> <li>• Carrefour du Bisou (terminus du tramway): interface multimodale (intégration de la mesure 6621.3.166 / 32-2-20 - Be3) en lien avec les rabattements modes doux et TP (lignes de bus TPG 64 et 66), et comprenant un P+R de 500 places (hors mesure tramway).</li> </ul> </li> <li>• Réalisation d'un axe MD continu en site propre (piste bidirectionnelle d'un gabarit de 3 m au minimum) entre la Place du Jura et le franchissement sous l'aéroport le long de la RD1005. Il permettra de raccorder de manière sécurisée la voie verte Gex-Ferney et l'itinéraire qui longe la RD35 en direction de St-Genis avec la piste MD réalisée sur la partie suisse qui traverse le tunnel sous l'aéroport.</li> <li>• Végétalisation de la plateforme sur la totalité du parcours: 900 mètres linéaires, en dehors des carrefours, des stations et de la section mutualisée avec le BHNS.</li> <li>• Déviation des réseaux et reprise des ouvrages d'art (renforcement/élargissement) impactés par le passage du tramway.</li> </ul> <p>La mesure de prolongement du tramway est complémentaire à la mesure BHNS Gex - Cornavin (6621.2.043 / 32-1-2 - A2). Une mutualisation des sites propres tramway et BHNS est prévue entre le pont de franchissement de l'autoroute et la Place du Jura, notamment dans le tunnel sous l'aéroport et au passage de la douane de Ferney-Voltaire, afin d'améliorer leur performance et de réduire les conflits avec les autres modes de transport (TIM, MD) sur cette section physiquement contrainte (tunnel, douane, carrefour routier important).</p> <p>La faisabilité de la mesure de prolongement du tramway a été étudiée et permet une réalisation facilitée et optimisée sur l'ensemble du tracé, notamment sur l'extension sur la partie française. En effet, le foncier et les autorisations administratives nécessaires sont déjà maîtrisés, notamment dans le cadre du nouveau quartier Ferney-Genève Innovation conduit par la société publique locale SPL Territoire d'Innovation (société au capital 100% public).</p> <p>Le tracé a fait l'objet de différentes options évaluées au regard de multiples critères et a été soumis à concertation publique (2020) menant au choix de la solution présentée: une extension du réseau de tramway venant compléter le réseau TP (notamment le BHNS Gex-Cornavin), desservant le centre régional de Ferney-Voltaire (et communes alentours), en coordination avec le développement de l'urbanisation.</p>		
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>Cette mesure réduit l'effet frontière avec un réseau structurant et transfrontalier de TP sans rupture de charge au sein de l'agglomération centrale. L'enjeu est de favoriser un fort report modal sur les TP et MD le plus en amont du passage de la douane. Dans cette optique la mesure répond principalement aux stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>U3</b> par le développement d'une offre structurante TP en coordination avec l'urbanisation de secteurs à fort potentiel d'accueil.</li> <li>• <b>U9</b> par la contribution majeure du projet à la qualité et à la structuration des espaces publics tant côté suisse que français.</li> <li>• <b>M2</b> par la coordination du projet avec la réorganisation des circulations dans le secteur de la jonction autoroutière du Gd-Saconnex.</li> <li>• <b>M3</b> par l'extension du réseau de tramway du coeur d'agglomération vers le centre régional de Ferney-Voltaire.</li> <li>• <b>M5</b> à travers l'organisation du rabattement TP, MD et TIM au terminus du tram (interface du Bisou) et la complémentarité avec le BHNS (Place du Jura).</li> <li>• <b>M7</b> à travers la réflexion pour minimiser la création de places de stationnement dans les futurs quartiers desservis (ZAC) et la création d'un P+R au terminus.</li> <li>• <b>EP4</b> grâce au fort report modal attendu en faveur des TP/MD, et à la gestion volontariste du TIM (fermeture aux TIM d'un tronçon de la route de Ferney côté genevois).</li> <li>• <b>EP6</b> par une attention particulière portée à la végétalisation et à la qualité apportée par les aménagements.</li> </ul> <p>Le fonctionnement en termes de mobilité de l'axe urbain Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire de l'agglomération centrale va connaître une modification substantielle dans les prochaines années, compte-tenu son urbanisation importante et de nouvelles infrastructures de mobilité en cours de réalisation liées à une mesure de planification nationale (élargissement de l'autoroute A1 incluant le réaménagement de la jonction autoroutière du Grand-Saconnex, en lien avec la Route des Nations).</p> <p>Dans le cadre des études du tramway Nations – Grand-Saconnex (6621.3.086 / 32-1-2 - A3) une profonde modification des comportements de mobilité est apparue nécessaire pour satisfaire la demande de déplacements de ce secteur en forte mutation. Un plan stratégique multimodal a été mis au point pour assurer le fonctionnement global du système de mobilité dans un périmètre élargi pour assumer cette forte ambition. Dans ce cadre le prolongement transfrontalier du tramway est nécessaire pour pouvoir mobiliser pleinement le potentiel de report modal tout en contenant les reports de trafic sur d'autres secteurs.</p>		

<b>Mesure 32-1-7</b>	<b>Prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand-Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire</b>	<b>Coût: 84 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>

### **Coordination avec l'urbanisation et gestion volontariste du stationnement**

Les développements urbains et économiques du Pays de Gex rendent nécessaire la réalisation d'une ligne de tramway transfrontalière jusqu'au cœur de la ZAC Ferney-Genève Innovation (UD2-03) qui prévoit d'accueillir 2'500 nouveaux logements (env. 5'500 habitants) et 4'500 emplois entre 2022 et 2032. Ce potentiel s'ajoute à la densification du centre régional Ferney-Ornex-Prévessin (UD2-04; +90% d'habitants et +130% d'emplois) et dans le reste du Pays de Gex (UD2-05; +35% d'habitants et + 15% d'emplois). Sur le tronçon français ce sont 4'650 habitants et 900 emplois qui sont desservis en situation actuelle de part et d'autre de l'axe dans un rayon de 500 m. En situation future avec les potentiels de développement urbain et de densification (horizon 2030) ce seront env. 11'100 habitants et env. 4'500 emplois qui seront desservis.

Une réflexion poussée est en cours pour que le niveau d'offre de stationnement soit en cohérence avec le niveau d'offre de transports publics, incitant à un recours mesuré au véhicule personnel en amont de la chaîne de déplacement. Grâce à sa desserte par le tram et le BHNS, le quartier Ferney-Genève Innovation est soumis à une norme restreinte du nombre de places de stationnement automobile (1pl/70m<sup>2</sup> de logement contre 1 à 1,5 place/logement à Ferney-Voltaire et 2 à 2,5 places/logement dans le reste du Pays de Gex) et propose des solutions alternatives comme la mise en place de parkings mutualisés et foisonnés (1<sup>er</sup> parking de 450 places en cours d'études sur le secteur Paimboeuf). Partagés entre programmes de logements et d'activités, ces ouvrages permettent d'optimiser l'utilisation des places de stationnement, de réduire le nombre de places à aménager et ainsi réduire l'emprise dédiée à cet effet en vue de préserver la qualité des espaces publics. Situés aux entrées du quartier, ces équipements facilement accessibles ont pour ambition de limiter l'impact de la circulation automobile au sein des quartiers et de l'axe tram. Ce type de solution cherche à encourager à passer de la propriété du stationnement à un usage partagé. Le souhait de l'aménageur (SPL Terrinnov) est de confier la gestion de l'offre de stationnement du quartier à un opérateur de mobilité qui pourra accompagner les futurs usagers dans cette transition vers une mobilité décarbonée en proposant de nombreux services (autopartage, vélos, etc.).

### **Report modal et fréquentation attendue**

On estime la fréquentation du prolongement du tramway à environ 15'000 passagers/jour au passage de la douane pour une ligne cadencée à 6 min en heures de pointe et à 12 min en heures creuses.

Cela permettra d'augmenter la part modale TP d'au moins un tiers au niveau du passage de la frontière passant de 15% en 2018 à au moins 20% à la mise en service de la mesure. La part MD augmentera significativement pour s'établir à 5% au niveau du passage de la frontière. La desserte directe au cœur du nouveau quartier et la localisation de l'interface multimodale en terminus à l'ouest de Ferney-Voltaire, à la limite de l'aire urbaine compacte, permettra le rabattement des usagers TIM, TP et MD en provenance de Prévessin-Moëns et au-delà.

Avec le prolongement du tramway jusqu'à Ferney-Voltaire, les prévisions de charges de trafic journalières identifient une diminution significative du trafic automobile dans le tunnel de Ferney (-13%) ainsi que sur deux principaux axes, soit la route de Ferney au Grand-Saconnex (-15% au Nord de la place de Carantec) et la future route des Nations (-13%). Les bénéfices directs en termes de qualité de vie (air, bruit) seront importants pour les habitants du Grand-Saconnex et de la Ville de Genève situés le long de l'axe urbain Nations - Ferney.

### **Intégration dans l'offre multimodale TP et MD**

Le réseau TP du Pays de Gex sera affiné en 2021-2022 dans le cadre de la préparation de la prochaine période de la délégation de service public (DSP) portant sur les années 2023-2030. Ce calendrier permettra une intégration optimale du réseau de bus en rabattement sur le tramway dès sa mise en service, en particulier en réinterrogeant la fréquence des lignes existantes tpg 64 et 66 qui seront déviées pour se connecter directement à l'interface du terminus du tram au niveau du carrefour du Bisou (voir schéma «réseau TP 2025 projeté» plus bas).

Côté genevois, le Plan d'action des transports collectifs 2025-2029 réorganisera le réseau bus sur cette partie de la rive droite, en accompagnement de l'extension du tramway.

Il est déjà prévu de modifier l'itinéraire du BHNS Gex-Ferney-Genève par la route des Nations avec un terminus à la gare Léman Express de Genève-Sécheron afin de maximiser la complémentarité avec le tramway qui circulera sur la route de Ferney et qui desservira la gare de Genève Cornavin.

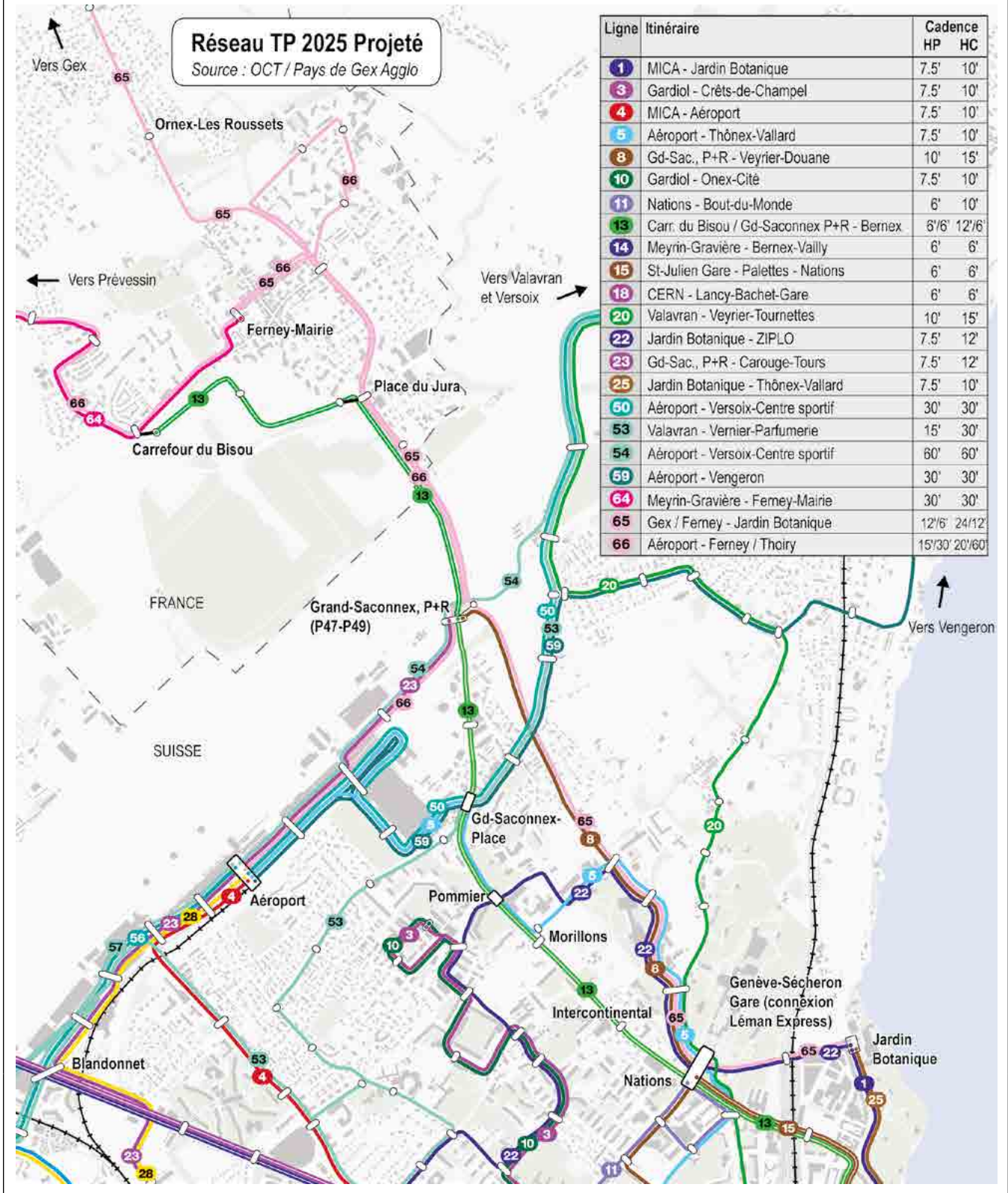
La mesure porte aussi sur le développement qualitatif et quantitatif de l'itinéraire MD transfrontalier en site propre et sécurisé entre Ferney et le centre de Genève. Cet itinéraire de liaison fait partie du schéma cyclable d'agglomération et assure un rôle de «collecteur» des itinéraires amont, d'une part la voie verte Gex-Ferney et d'autre part l'itinéraire de maillage qui passe au sud de la ZAC Ferney-Genève Innovation en direction de St-Genis-Pouilly (mesure Bv3 n°32-2-18 «Aménagement de l'itinéraire MD d'agglomération n°38 St-Genis-Pouilly - Ferney-Voltaire»).

### **Sécurité du trafic**

Sur la partie genevoise, chaque mode de déplacement est séparé: site propre pour les transports publics, un axe MD dissocié dans le tunnel et séparé sur les ouvrages. Le seul carrefour concerné se situe à la sortie du tunnel, en entrée dans le périmètre autoroutier. Côté français, une réelle place sécurisée sera donnée aux MD dans l'espace public, notamment au niveau de la traversée de la douane où ces flux ont un passage dédié, limitant tout conflit avec les autres flux. De la place du Jura au carrefour du Bisou, le tramway bénéficiera d'une plateforme dédiée, sécurisant ainsi son parcours au sein du futur

quartier. Le futur quartier intègre et optimise le parcours du tramway en site propre avec une réduction des carrefours routiers traversés ou encore la connexion des parcours MD (piétons/cycles) aux nouveaux arrêts, favorisant ainsi leur rabattement sur la ligne de tramway.

L'ensemble du projet contribuera à améliorer la sécurité objective et subjective de ce secteur au caractère encore très routier.



<b>Mesure 32-1-7</b>	<b>Prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand-Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire</b>	<b>Coût: 84 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>

**Effets sur Suisse**

- Effet réseau: Le tram sera intégré dans la communauté tarifaire Léman Pass et dans le réseau tpg, en complémentarité avec les lignes existantes pour maximiser l'effet réseau (connexions lignes 64 et 66 au terminus; connexion ligne 66 et 65 BHNS à la Place du Jura). La fréquence actuelle (sans mesure) des lignes concernées est de:
  - Heures de pointe du matin (7h00-8h00): 65 = 6 min, 64 = 30 min, 66 = 15 min
  - Toute la journée (heures creuses): 65 = 12 mn, 64 = 60 mn, 66 = 20 mn

En l'état des réflexions la fréquence à l'horizon 2025 des lignes 65 (BHNS) et 66 ne vont pas changer alors que la ligne 64 sera renforcée avec une fréquence 30 min. toute la journée.

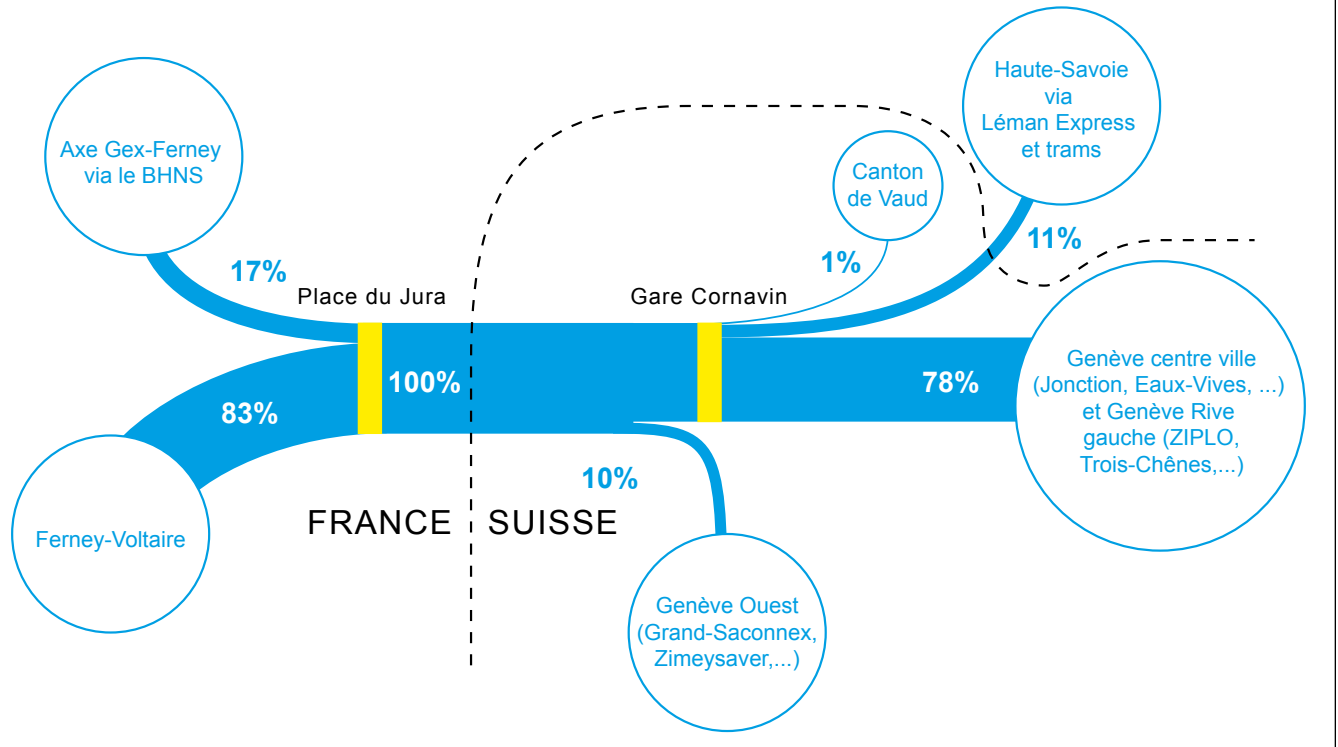
**Evolution des parts modales au passage de la frontière:**

- 2018: 85% TIM; 15% TP; <5% MD
- 2025 sans TRAM: 80% TIM; 20% TP; <5% MD
- 2025 avec TRAM jusqu'au P+R P47-P49: 70% TIM; 25% TP; 5% MD
- 2025 avec TRAM jusqu'à Ferney-Voltaire: 60% TIM; 30% TP; 10% MD

**Fréquentation potentielle:** 15'000 voyageurs/jour sont attendus dans le tram à la hauteur de la douane dont une large majorité (88%) aura pour destination Genève, une part non-négligeable la Haute-Savoie en correspondance via le réseau tram ou Léman Express (11%) et une petite part le canton de Vaud via le Léman Express (1%) (voir schéma ci-dessous). La fréquentation du BHNS (ligne 65) évoluera avec l'arrivée du tram (transfert de certains usagers au niveau de la Place du Jura) mais l'évolution de la demande de mobilité globale renforcera l'attractivité globale des TP et jouer en faveur de la complémentarité entre les lignes sachant que le tram dessert le couloir Aéroport -Gd-Saconnex - Cornavin, alors que le BHNS propose un rabattement plus direct vers la gare de Sécheron en passant par la route des Nations.

**Origine/destination des utilisateurs du tronçon français du tram Genève - Nations - Ferney**

Source: Grand Genève (MMT) 2021



<b>Mesure 32-1-7</b>	<b>Prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand-Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire</b>	<b>Coût: 84 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : La mesure vise en premier lieu à contenir la croissance du trafic individuel motorisé entre Ferney et Genève, en offrant aux actuels et futurs habitants de l'ensemble du couloir transfrontalier Ferney-Grand-Saconnex-Nations une alternative compétitive et qualitative à l'usage des TIM. La réduction de la part modale des TIM sur l'itinéraire de la mesure et en rabattement permet d'agir favorablement sur les domaines de la protection de l'air et contre le bruit. Sur le tronçon suisse, les études ont montré que le projet permet de réduire les émissions de 11% pour les NOx et les PM10.

Protection et valorisation des ressources naturelles : Une grande attention sera portée pour conforter la charpente paysagère de ce secteur fortement construit et entravé par les infrastructures de transport (aéroport, autoroute). L'objectif est de compléter autant que possible le continuum biologique entre le lac et le pied du Jura, avec des plantations indigènes et résistantes à l'évolution climatique.

Pour le tronçon suisse, de la mesure de prolongement jusqu'à la frontière, les éléments environnementaux sont intégrés dans la procédure administrative de la mesure 32-1-7 du PA3. Le bilan écologique global du projet considère les deux mesures comme un tout. Les éléments relatifs à la nature, au paysage et aux forêts sont traités dans le Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) n°1 qui a fait l'objet d'un préavis fédéral, et des compléments seront intégrés au RIE 2. Une optimisation des phases de travaux minimise les impacts du défrichage et des compensations sont prévues notamment par la restitution de milieux en faveur de la biodiversité.

Pour le tronçon français jusqu'au carrefour du Bisou, les effets sur l'environnement sont en partie déjà analysés et traités dans le cadre de la procédure d'évaluation et autorisation environnementale du futur quartier Ferney-Genève Innovation (étude d'impact, dossier loi sur l'eau, dérogation faune et flore). L'évaluation des potentiels impacts supplémentaires du tramway sur l'environnement sera ainsi intégrée dans ce cadre (complément à l'étude d'impact) et si nécessaire, de nouvelles mesures compensatoires seront mises en place (nouvelle autorisation environnementale).


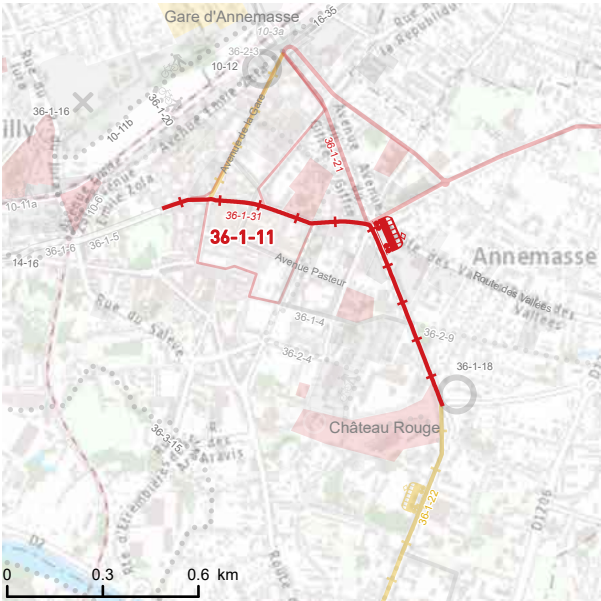

L'axe tram s'intègre toutefois sur les axes urbanisés préexistants ou projetés du quartier (pas d'artificialisation supplémentaire). Il respecte le plan paysager de l'opération d'aménagement qui cherche à préserver et mettre en valeur les trames vertes et bleues et la biodiversité du secteur. L'emprise de l'axe historique et naturel de l'Allée de la Tire sera élargie avec le passage du tramway renforçant ainsi la trame verte et bleue. La végétalisation de la plateforme tram sera également recherchée au maximum afin de conforter son intégration paysagère.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures du PA4

- SUPRA 62-01 Mise à 2x3 voies de l'autoroute A1 – section Aéroport - Vengeron, yc jonction
- A4 32-1-25 Réaménagement du chemin Sarasin et du chemin de Terroux en accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire
- A4 32-1-27 Réaménagement du chemin du Pommier et de la route des Morillons en accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire
- A4 32-2-2 Axe fort TC sud autoroute section Chemin du Pavillon - Pont Pavillon
- Paquet forfaitaire MD A 32-2-23 Liaison de mobilité douce entre le chemin des Fins et la route de Ferney
- Ae4 32-1-24 Aménagement d'une voie bus sur la route de Colovrex en complément de la mesure 32-1-16 et en accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire
- 32-1-23 Be4 Promenade des Parcs (séquence Mail Sud) - Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport
- 32-1-26 Be4 Promenade des serres et extension du Cours des Nobel entre l'OMS et la campagne Tournay
- EP2-97 Valorisation des parcs Pictet et Rigot comme accroches du TNGS
- UD2-03 Ferney - Genève Innovation (Ferney-Voltaire)
- UD2-04 Ferney-Voltaire - Ornex - Prévessins-Moëns
- UD2-05 RD 1005 (Ornex, Segny, Gex, Cessy)
- UD2-01 Jardin des Nations
- UD2-03a Grand-Saconnex

Mesure 32-1-7	Prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand-Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire	Coût: 84 MF
		Priorité: A4
<b>Jalons et état de planification</b>		
Étude d'opportunité		01.2019 / 06.2019
Tronçon suisse (études mutualisées avec mesure 32-1-7):		
Avant-projet		10.2018 / 12.2020
<b>Projet</b>		<b>01.2021 / 10.2021</b>
PAP		09.2021 / 12.2022
Tronçon français:		
Étude préliminaire		06.2019 / 10.2020 (Réalisé)
<b>Avant-projet</b>		<b>02.2021 / 12.2021 (avec rendu intermédiaire en juin 2021)</b>
Projet		04.2022 / 12.2022
Tronçons suisse et français :		
Travaux		01.2024 (le début des travaux du prolongement vers Ferney-Voltaire est dépendant de l'avancement des travaux de la mesure du tramway 32-1-7 Nations-Grand-Saconnex, elle-même dépendante de la mise en service de la Route des Nations; selon l'état d'avancement de ces mesures connexes, une demande de début de travaux anticipé pour le prolongement du tramway n'est pas exclue)
Mise en service		12.2025
<b>Coût</b>		<b>Répartition du financement</b>
Estimation des coûts globaux: 103 MF HT • 49.5 MF HT (48%) pour la partie française • 53.5 MF HT (52%) pour la partie suisse  Estimation des coûts imputables: 84 MF HT • 44 MF HT (52.4%) pour la partie française • 40 MF HT (47.6%) pour la partie suisse		Tronçon suisse: 100% Canton de Genève  Tronçon français: • Pays de Gex Agglo (par le bilan de la ZAC Ferney-Genève Innovation): 50% • État français, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Département de l'Ain, commune de Ferney-Voltaire: 50% (répartition à définir)
<b>Documents mis à disposition</b>		
Etude d'opportunité transfrontalière, juin 2019 Etude préliminaire (tronçon français), octobre 2020 Stratégie mobilité 2025 de l'axe tram transfrontalier, août 2020 Etudes d'avant-projet: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tronçon suisse, décembre 2020</li> <li>• Tronçon français, juin 2021 et décembre 2021</li> </ul>		

<p style="text-align: center;"><b>Numéro</b> <b>36-1-11</b></p>	<p><b>Prolongement du tramway transfrontalier d'Annemasse - secteur Dusonchet Perrier, y compris requalification des espaces publics</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Priorité</b> <b>A4</b></p>	<p>Historique C3</p>	<p><b>Coût : 35.2 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>
<p><b>Catégorie de mesures</b> Tramway / chemins de fer urbains</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Annemasse Agglo <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Ville d'Annemasse</p>
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>Tram 17 en Service (36-1-6)</li> <li>Extension Tram 17 (36.1.11)</li> <li>Voie verte réalisée (10-6 et 10-11)</li> <li>Futur TCSP (36-1-21)</li> <li>BHNS (36-1-4)</li> <li>Lignes de Bus, 3 et 6</li> <li>Secteur en densification (UDS-12, UDS-17)</li> </ul>	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>Cette mesure constitue la deuxième phase du prolongement de la ligne transfrontalière de tramway vers Annemasse (6621.2.048 / 36-1-6 - A1) par la création de 1.33 km de ligne supplémentaire au réseau genevois et de 3 nouveaux arrêts depuis le centre d'Annemasse vers le quartier dense du Perrier. Cette mesure s'explique par la très forte croissance démographique du centre métropolitain d'Annemasse et par le succès de la 1<sup>re</sup> étape du prolongement du tram en service depuis décembre 2019.</p> <p>Depuis le Projet d'Agglomération 3, la mesure intègre la requalification des espaces publics dans son périmètre (6621.2.115 / 36-1-15 - Av2).</p> <p><b>Principes généraux d'aménagement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le tramway est intégralement en site propre ou en site mixte bus/accès riverains pour garantir une vitesse commerciale importante (supérieure à 18 km/h) et une attractivité du système de transports tant en termes de temps de parcours que de faible vulnérabilité à la saturation du trafic automobile.</li> <li>Le projet entraîne une refonte complète de la voirie et du plan de circulation avec la mise en place de boucles de circulation, la réduction du stationnement sur voirie (-121 places) et du trafic de transit dans le centre-ville grâce à la réduction du nombre de voies de circulation (suppression d'une voie rue du Faucigny) au profit de l'élargissement des trottoirs et espaces publics, et la baisse des capacités des carrefours routiers (5 carrefours régulés).</li> <li>Les espaces publics sont intégralement renouvelés avec des trottoirs redimensionnés et élargis à 3 m sur les sections les plus parcourues (Rue du Faucigny, Place Deffaugt), des traversées piétonnes et des cheminements piétons requalifiés, l'intégration des cycles, de l'éclairage, etc.</li> </ul>		



- Les 3 stations ont une interdistance d'environ 400 m, ce qui garantit une bonne desserte de la population. L'arrêt du tramway est en site propre et le système de détection aux carrefours lui donne immédiatement la priorité. La mesure intègre à chaque arrêt le mobilier urbain et l'aménagement des stations, ainsi que l'information voyageur en lien avec tout le réseau de transport urbain d'agglomération. Les stations sont localisées de façon à mettre en valeur les localités commerçantes.
- 50% de la plateforme est engazonnée. Ce choix de revêtement permet de répondre aux enjeux de végétalisation et s'inscrit en complémentarité avec les mesures prises sur les plantations et espaces paysagers.
- 3 séquences sont identifiées avec des principes d'aménagements spécifiques adaptés au contexte urbain (voir description plus bas).

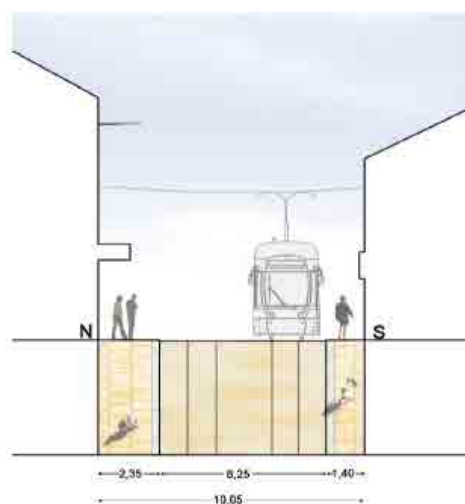
**Autres éléments de faisabilité**

- Une enquête parcellaire a été menée pour les besoins du projet et le juge a signé l'ordonnance d'expropriation en février 2015. L'ensemble du foncier nécessaire à la réalisation du projet sera donc acquis avant décembre 2022.
- La mise en service de la première tranche du tramway s'est réalisée en confiant un contrat de concession de service public aux transports publics genevois. Une convention de coopération a également été signée entre Annemasse Agglo et le canton de Genève afin de coordonner l'offre de la ligne 17 transfrontalière, mais aussi définir le partage des charges et des recettes. Les coûts d'exploitations spécifiques à l'extension sont d'ores et déjà intégrés dans la programmation financière de la collectivité (+ 500'000 € /an environ).

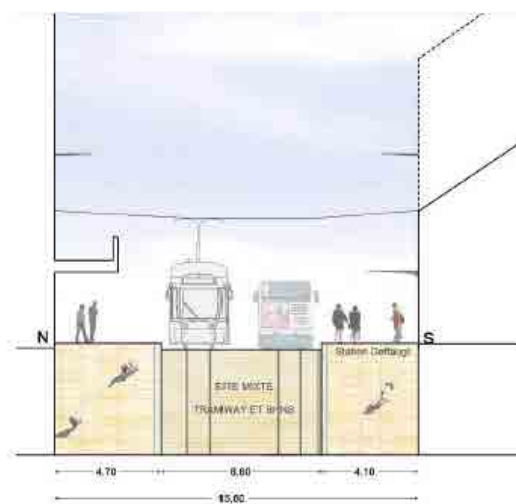
**Séquences d'aménagement:**

- L'hypercentre: affirmer le caractère piétonnier par l'extension de l'aire piétonne à la rue des Voirons et à la rue de Faucigny, l'élargissement des trottoirs mettant en valeur les façades commerçantes et un traitement unitaire des sols pour une cohérence d'ensemble de l'espace public (voir coupes ci-dessous et image illustrative de la fiche).

**Rue des Voirons**



**Station Deffaugt**



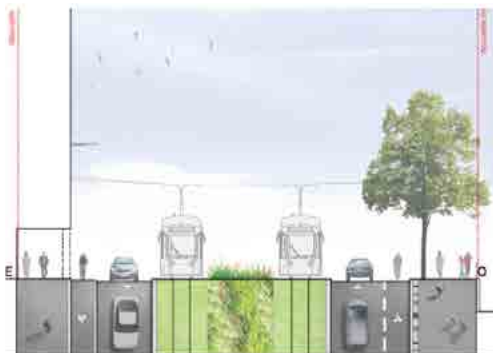
Vue de la rue du Faucigny

- Carrefour de l'Etoile: composer une place urbaine structurée qui s'appuie sur l'orientation marquée sud-est/nord-ouest entre l'avenue Barbusse et l'avenue du Giffre, « tenue » par un écran végétal. Démarqués des voies de circulation, les espaces piétons en pied de façade gagneront en convivialité et seront plus attractifs, en lien notamment avec les commerces. Des espaces plantés amèneront une présence forte du végétal, en tampon entre les voiries et les espaces piétons, améliorant ainsi le confort de l'ensemble des usagers.



- **Avenue Barbusse**: une artère retrouvée. La séquence Etoile – L. Aubrac propose une insertion axiale qui crée un lien fort vers le quartier du Perrier et donne une réelle ampleur à l'avenue en apportant une cohérence d'aménagement sur l'ensemble de l'axe. La plateforme végétalisée centrale, rectiligne, donne à lire un nouveau paysage. L'avenue retrouvera une ouverture par la suppression des peupliers, aujourd'hui vieillissants, qui sera compensée par la permanence d'un terre-plein végétalisé de vivaces à fleurs et par des arbres d'alignement de haute tige le long du trottoir ouest. L'arrivée du tramway s'accompagnera d'une valorisation des modes doux en intégrant des bandes cyclables dans les deux sens et des trottoirs confortables.

Coupe et vue de l'avenue Barbusse:



#### Principes d'aménagement paysager, de design et d'ambiance nocturne :

- Créer un nouveau point de repère au sein de la ville dense en déroulant un tapis végétal sur la plateforme tramway. La plateforme sera engazonnée sur l'avenue Barbusse et une partie de la rue du Faucigny.
- Renouveler et diversifier la présence végétale au travers de lieux jardins.
- Rechercher une sobriété qualitative des revêtements de trottoir et de voirie. Une mise en valeur des centralités commerciales est recherchée par un traitement unitaire et minéral développé aussi bien sur les trottoirs que sur la voirie (de type béton désactivé dalmatien ou en pierre naturelle pour l'hypercentre d'Annemasse).
- L'ambiance nocturne sera déclinée par séquences de lumière et adaptée aux territoires traversés et aux usages développés. Les places ainsi que les principaux espaces publics utiliseront un vocabulaire piétonnier.
- Décliner un design contemporain et faire des stations des points de repère dans la ville.
- Une nouvelle gamme de mobilier contemporaine et chaleureuse sera utilisée sur l'ensemble des communes traversées par le projet: potelets, bancs, corbeilles, arceaux vélos, grilles d'arbres, etc.

<b>Mesure 36-1-11</b>	<b>Prolongement du tramway transfrontalier d'Annemasse - secteur Dusonchet Perrier, y compris requalification des espaces publics</b>	<b>Coût: 35.2 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>

### Opportunité et utilité

Cette mesure s'inscrit dans la continuité de la première étape du tram d'Annemasse pour réduire l'effet frontière avec un réseau structurant et transfrontalier de TP sans rupture de charge au sein de l'agglomération centrale. L'enjeu est de favoriser un fort report modal sur les TP et MD le plus en amont du passage de la douane.

Dans cette optique la mesure répond principalement aux stratégies :

- **U3** pour offrir une offre structurante TP et renforcer la coordination urbanisation transports dans les secteurs déjà denses et à fort potentiel d'accueil.
- **U9** par l'espace urbain supplémentaire donné aux TP / MD favorable à la qualité de vie en ville.
- **M3** à travers l'extension du réseau de tramway du cœur d'agglomération jusqu'au centre métropolitain d'Annemasse.
- **M5** à travers l'insertion des trois nouveaux arrêts dans le système de transport urbain et le rabattement MD / TP sur l'axe tram.
- **M7** par la réduction du nombre de place de stationnement sur voirie.
- **M10** par des actions volontaristes en matière de gestion du TIM qui permettra de diminuer la place de la voiture en ville et ainsi augmenter le sentiment de sécurité pour tous les usagers.
- **EP4** par la réduction du trafic TIM et le transfert modal en faveur des TP / MD permettant de réduire le bruit et la pollution sur l'axe du tram.
- **EP6** par la végétalisation proposée dans le projet, notamment l'engazonnement de la plateforme tram partout où cela est possible.

Le projet accompagne la mutation de la mobilité avec une offre de transport qualitative, renforcée et attractive. Depuis la mise en service de la première phase du tramway et du Léman Express, il est constaté une très forte augmentation sur le réseau de bus, portée par la ligne TANGO qui a progressé de 60% en janvier et février 2020 par rapport à 2019.

Il permet de renforcer l'attractivité du tramway transfrontalier réalisé en 2019 et d'accroître notablement le report modal, grâce à une meilleure connexion entre le tramway et les lignes structurantes du réseau de transports publics urbains, également renforcé. La fréquentation des TP, Tram et Léman Express, mis en place concomitamment en décembre 2019, témoigne bien de l'effet catalyseur des deux infrastructures majeures : il n'y a pas d'effet de concurrence majeure entre elles. La mise en service du tram avec une fréquence initiale de 9' en heure de pointe et 12' en heure creuse (pouvant être portée ultérieurement à 6'), permettra d'atteindre plus de 4 millions de voyageurs par an (sur l'ensemble de l'extension depuis la frontière) grâce à l'amélioration de l'offre et une meilleure desserte de la population, avec un temps de parcours de l'extension d'environ 4 minutes.

Le projet vise également à limiter fortement la circulation automobile sur l'axe et dans l'agglomération. La restructuration du réseau TP, les P+R existants et nouveau au terminus et la mise en place de consignes vélos favoriseront les rabattements sur les principales interfaces ainsi qu'un report modal important vers les modes alternatifs.

### Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

Le projet s'accompagne de la densification de l'urbanisation (logements et activités économiques) le long de la ligne et il desservira des équipements générateurs de déplacements (équipements scolaires et sportifs, centres commerciaux). La fonction de centre métropolitain d'Annemasse dans le Grand Genève sera ainsi confortée.

La population d'Annemasse-Agglomération est passée de 74'000 hab en 2006 à 88'200 hab en 2015 soit une croissance de 2.1 %/an. La programmation urbaine vise un fort développement résidentiel par densification du tissu déjà bâti ou rénovation urbaine. Le périmètre d'attraction de la mesure est déjà en cours de densification : + 409 logements déjà construits entre 2009 et 2012 et près de 1'500 logements sont en cours de construction ou bénéficient de permis de construire (livraisons entre 2016 et 2020). Le PLU d'Annemasse vise la réalisation de 2'500 logements et 85'000 m<sup>2</sup> d'activités dans des secteurs de renouvellement urbain à moyen et long terme, ce qui permet d'accueillir près de 9'000 habitants et 1'000 à 1'500 emplois supplémentaires.

Le prolongement du tram aura en particulier un effet levier majeur sur la réalisation des 1'366 logements de l'éco-quartier Château-rouge (UD 5-17) et des périmètres d'urbanisation proches. Il permet également de desservir efficacement les périmètres d'urbanisation Etoile Annemasse-Genève (côté Annemasse, UD 5-03, en cours), la ZAC Chablais-Parc (UD 5-04 réalisée) et Dusonchet-Perrier (UD 5-05, en cours) et plusieurs pôles d'équipements publics.

### Amélioration de l'offre sur l'axe et fréquentation attendue

Actuellement, 4 lignes assurent les services entre le terminus actuel du tramway et le quartier du Perrier (terminus futur) avec une fréquence équivalente moyenne de 5' en heure de pointe. Le temps de parcours moyen est actuellement de 7' à 10' selon les lignes. En tramway le temps de parcours sera de 4' soit un gain compris entre 43 % et 150 % de temps de parcours.

Le temps de parcours entre le terminus Dusonchet et la douane sera d'environ 11 min 20 au lieu de 22 minutes actuellement. La fréquentation attendue sur l'extension du tramway entre Moillesulaz et Annemasse est estimée à 12'265 voyageurs par jour en 2025, contre seulement 8'390 si le terminus reste en centre-ville (rue du Parc). La réalisation de ce prolongement permet d'augmenter la part de voyageurs à destination du canton de Genève de +3 points sur l'ensemble du réseau TP urbain d'Annemasse Agglomération.

### Amélioration de la qualité des systèmes de transports transfrontaliers

Le prolongement de la ligne de tramway relie efficacement le centre métropolitain d'Annemasse au centre régional de Chêne-Bourg et au-delà au centre métropolitain de Genève: il s'inscrit dans la continuité du renforcement de l'offre TP dans Annemasse Agglo (entre 2008 et 2015, la fréquentation du réseau de bus urbain TAC a augmenté de 51%).

Les premières analyses de fréquentation de la 1<sup>ère</sup> phase de prolongement du tramway (6621.022 / 36-1-6 - A1) montrent qu'en heure de pointe du matin, plus de 85% des voyageurs ont pour destination le canton de Genève, notamment les arrêts les plus proches du centre-ville (forte descente aux arrêts Rive et Bel-Air). A noter que les actifs transfrontaliers représentent plus de 30% des actifs domiciliés à Annemasse (5'250 frontaliers dans le secteur desservi). En journée, hors heure de pointe, près d'un quart des voyages sont effectués dans le sens Suisse vers la France, ce qui montre également une forme d'équilibre dans les usages et des origines-destinations nouvelles. Depuis la mise en service de la première phase du tramway et du Léman Express, il est constaté une très forte augmentation sur le réseau de bus, portée par la ligne TANGO qui a progressé de 60% en janvier et février 2020 par rapport à 2019.

L'effet réseau est donc réel et l'extension du tramway permettra de le renforcer en reliant l'une des stations à la ligne 5 du réseau TAC, qui fera l'objet elle-même d'une amélioration d'infrastructure et d'offre (36-1-21 - A4).

Les 7 lignes du réseau de transport urbain TAC, qui desservent les communes de Vétraz-Monthoux, Ville-la-Grand, Cranves-Sales et Bonne seront ainsi connectées au tramway.

Le PDU contient également des mesures concrètes limitant fortement la circulation automobile autour du futur tram: piétonisation du centre-ville d'Annemasse (36-1-31 - Ae4), création de zones 20 ou 30, normes de stationnement revues à la baisse dans les nouvelles constructions.



### Accroissement de la sécurité du trafic

La circulation automobile sera fortement réduite autour du tram grâce à différentes mesures :

- La réduction des voies de circulations sur la rue du Faucigny va réduire la capacité routière.
- La suppression totale du trafic sur certaines voies dans le cadre de la piétonisation du quartier va réduire le trafic de transit (uniquement accessibilité riverains à la place Deffaugt et suppression du trafic de transit dans le sens nord-sud au niveau de la rue du Commerce, au profit d'espaces publics davantage favorables aux piétons et modes doux.
- La suppression du stationnement en surface va réduire le trafic parasite de véhicules en recherche de stationnement sur voirie.
- Les carrefours seront traversés à niveau par le tram et des feux tricolores seront installés pour prioriser le tram.
- Les traversées piétonnes seront régulées et sécurisées.

<b>Mesure 36-1-11</b>	<b>Prolongement du tramway transfrontalier d'Annemasse - secteur Dusonchet Perrier, y compris requalification des espaces publics</b>	<b>Coût: 35.2 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>

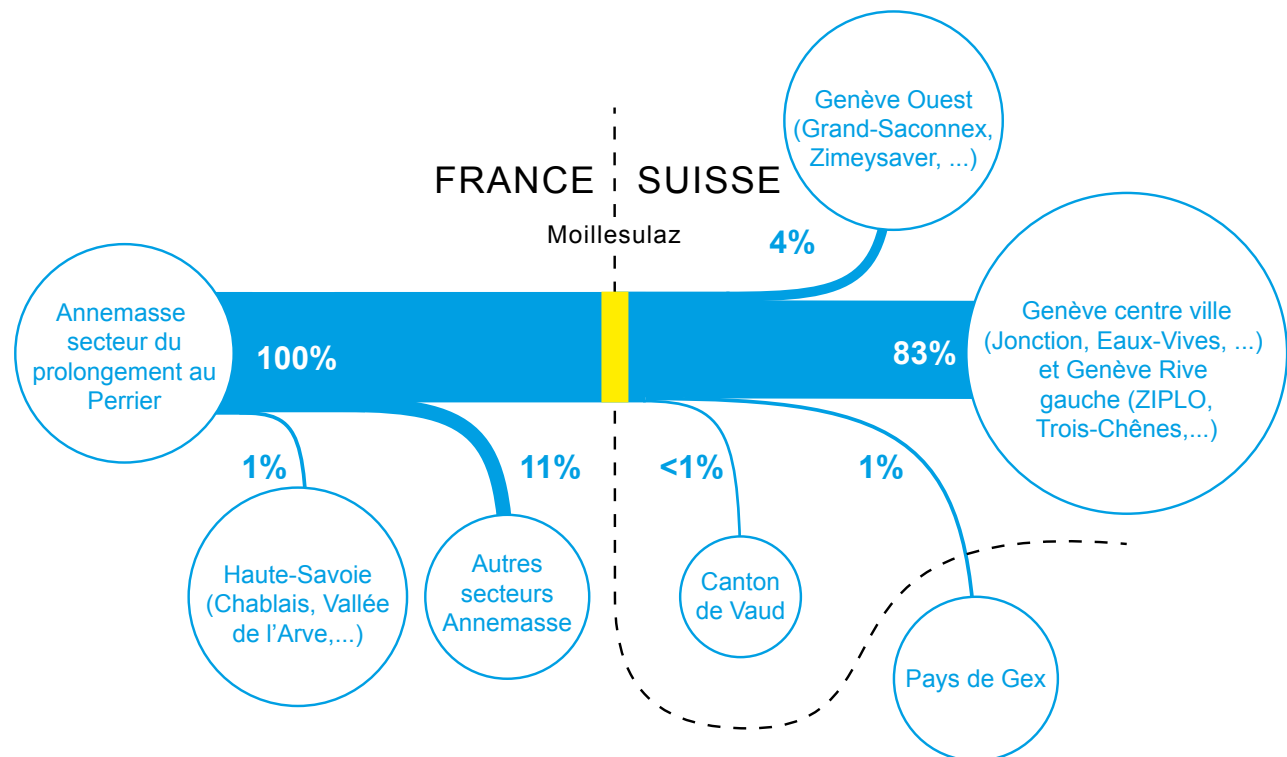
- Le giratoire de l'Etoile, très routier, sera complètement reconfiguré avec une baisse du nombre de voie et une géométrie réduisant la vitesse. En outre les cycles auront un itinéraire sécurisé.
- Tous ces aspects liés à la sécurité du projet seront évalués par un expert ou organisme qualifié agréé et homologué par les services de l'Etat français.

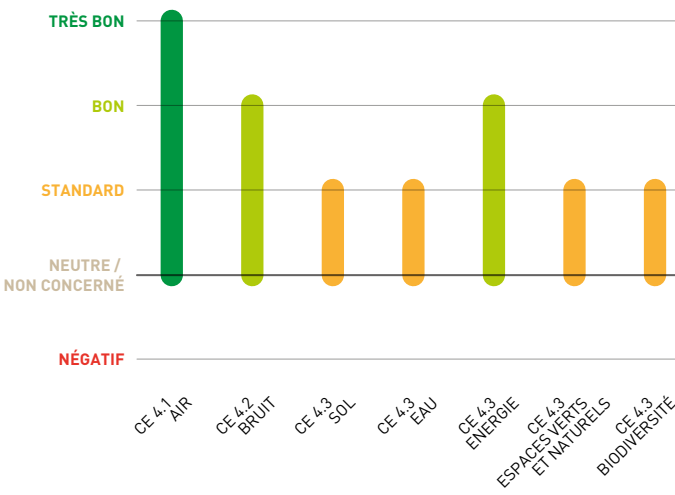
### Effets sur Suisse

- Effet réseau:** La mesure est directement connectée au réseau TPG (Rive Bel Air, Plainpalais...) et Léman Express (Gares des Eaux Vives, Chêne Bourg, Pont Rouge) et intégrée au réseau urbain annemassien, y compris les lignes structurantes de TP (7 lignes) et de MD.  
L'extension du tram accroît la performance du réseau (temps de parcours de 11 minutes contre 22 minutes actuellement entre Dusonchet et la Douane)
- Renforcement des effets de la mesure 6621.2.048 / 36-1-6 - A1:** L'extension du Tramway Annemasse-Genève désengorge les routes empruntées par les travailleurs frontaliers travaillant en Suisse, pour un tracé de 3,3 km. Avec 35'000 véhicules traversant chaque jour la frontière, cette nouvelle liaison transfrontalière du tramway permet d'économiser 7 millions de km sur les trajets réalisés en voiture chaque année.  
Les objectifs de fréquentation / j de 8'500 voyageurs étaient déjà dépassés en février 2020 et ont été atteints à l'automne 2020 malgré la crise COVID.
- Report modal:** sans Tram, la part modale TP dans l'agglomération annemassienne est de 8.1% alors qu'avec la phase 1 du tram elle est de 10.9 %; ensemble les phases 1 et 2 du tram permettent d'atteindre au minimum une part modale TP de 12.1% dans le périmètre du réseau urbain d'Annemasse Agglo, à horizon 2025, correspondant à une estimation de 7'300 déplacements TIM évités par jour.
- Origine-destination des usagers de la phase 2 du tram d'Annemasse:** 87% de la fréquentation du tram a Genève comme destination (voir schéma origines-destinations ci-dessous). 5'250 travailleurs frontaliers résident dans le secteur desservi par le tram.
- Coordination avec l'urbanisation:** L'effet du tram entraîne l'accueil de 9'000 habitants supplémentaires (estimation) dans le secteur desservi.



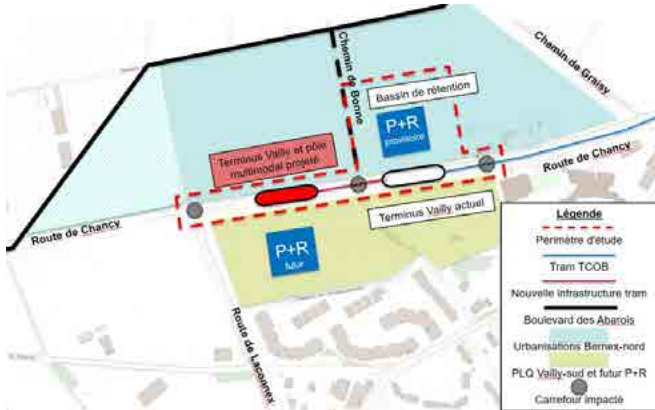
### Origine/destination des utilisateurs du tronçon prolongé du tram Genève - Annemasse au Perrier

Source: Grand Genève (MMT) 2021



Mesure 36-1-11	Prolongement du tramway transfrontalier d'Annemasse - secteur Dusonchet Perrier, y compris requalification des espaces publics	Coût: 35.2 MF														
		Priorité: A4														
<b>Effets sur l'environnement</b> 		<p>Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité; promeut la technologie de motorisation électrique. Les études montrent une baisse d'émission de CO<sub>2</sub> d'environ 1'500 tonnes par an, ainsi qu'une baisse des Nox et PM10 (non évalué quantitativement à ce stade). Il est prévu une diminution du bruit de 2 Db au niveau des façades des immeubles à proximité et une baisse non calculée sur un périmètre plus large qui concerne environ 15'000 habitants.</p> <p>Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie la gestion des terres et déblais, ainsi que les possibilités</p>														
<p>d'optimiser les surfaces (le tram sera implanté sur les espaces déjà anthropisés); surface imperméable entre 40 et 80% et zone de pleine terre identique à l'état initial; gère les eaux de ruissellement de façon enterrée et centralisée; promeut des systèmes de propulsion ultra efficaces et le passage de bus thermiques à un tram électrique de plus grande capacité; crée et valorise les nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; prévoit des plantations d'espèces indigènes et des mesures de compensation. En utilisant exclusivement des voies et rues existantes, le tram ne dégrade pas l'infrastructure écologique. De plus, plusieurs espaces publics connexes à la voie seront végétalisés, apportant une plus-value par rapport à la situation préexistante. Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.</p>																
<b>Lien avec d'autres mesures du PA4</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A4 36-1-21 Aménagement d'un BHNS en rabattement du Léman Express: gare d'Annemasse – Cranves-Sales - Bonne-Hôpital CHAL</li> <li>• Ae4 36-1-31 Requalification et piétonnisation du centre-ville d'Annemasse</li> <li>• B4 36-1-27 Requalification de la rue de Genève entre la rue Fontaine et la rue Adrien-Jeandin</li> <li>• UD 5-18 Rue de Genève – Gaillard-Ambilly-Annemasse: densification</li> <li>• UD 5-17 Ecoquartier Château rouge: mutation et densification progressive</li> <li>• UD 5-05 Quartier Dusonchet Perrier (UD5-05): mutation et densification progressive</li> </ul>																
<b>Jalons et état de planification</b> <table border="1"> <tr> <td>Étude d'avant-projet</td> <td>10.2011 / 07.2012 puis mise à jour 06.2021 / 12.2021</td> </tr> <tr> <td><b>Étude de projet</b></td> <td><b>09.2012 / 01.2014 et mise à jour en cours 12.2021 / 05.2022</b></td> </tr> <tr> <td>Déclaration d'Utilité publique du projet</td> <td>02.2014 (reste valable)</td> </tr> <tr> <td>Appel d'offre</td> <td>01.2023 (réseaux) / 07.2023 (voirie, systèmes)</td> </tr> <tr> <td>Mise à jour dossier de sécurité</td> <td>06.2022 / 12.2025</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>01.2024 / 11.2025 (une demande de début de travaux anticipé est envisagée pour cette mesure)</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>12.2025</td> </tr> </table>			Étude d'avant-projet	10.2011 / 07.2012 puis mise à jour 06.2021 / 12.2021	<b>Étude de projet</b>	<b>09.2012 / 01.2014 et mise à jour en cours 12.2021 / 05.2022</b>	Déclaration d'Utilité publique du projet	02.2014 (reste valable)	Appel d'offre	01.2023 (réseaux) / 07.2023 (voirie, systèmes)	Mise à jour dossier de sécurité	06.2022 / 12.2025	Travaux	01.2024 / 11.2025 (une demande de début de travaux anticipé est envisagée pour cette mesure)	Mise en service	12.2025
Étude d'avant-projet	10.2011 / 07.2012 puis mise à jour 06.2021 / 12.2021															
<b>Étude de projet</b>	<b>09.2012 / 01.2014 et mise à jour en cours 12.2021 / 05.2022</b>															
Déclaration d'Utilité publique du projet	02.2014 (reste valable)															
Appel d'offre	01.2023 (réseaux) / 07.2023 (voirie, systèmes)															
Mise à jour dossier de sécurité	06.2022 / 12.2025															
Travaux	01.2024 / 11.2025 (une demande de début de travaux anticipé est envisagée pour cette mesure)															
Mise en service	12.2025															
<b>Coût</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût total: 35.2 MF HT</li> <li>• Estimation du coût imputable: 35.2 MF HT</li> </ul>		<b>Répartition du financement</b> <p>Etat français: 11 %  Département de la Haute-Savoie: 44.49 %  Annemasse Agglo et Ville d'Annemasse (autofinancement): 44.51%</p>														
<b>Documents mis à disposition</b> Étude d'impact et dossier PROJET (2014)																



<p><b>Numéro</b> <b>34-16</b></p>	<p><b>Prolongement du tram TCOB à Vailly et requalification de l'interface multimodale</b></p>		
<p><b>Priorité</b> <b>A4</b></p>	<p><b>Historique</b> Nouvelle mesure</p>	<p><b>Coût: 10 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Tramway / chemins de fer urbains</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Canton de Genève</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>La mesure vise à déplacer le terminus tramway de Bernex-Vailly d'environ 150 mètres en direction du giratoire route de Chancy/route de Laconnex pour être en cohérence avec la nouvelle position du P+R dans le futur quartier de Vailly-Sud. Le P+R provisoire situé au nord est détruit et le terrain rendu à l'agriculture. Le bassin de rétention provisoire, situé au nord du P+R provisoire, est également détruit et replacé dans les emprises cantonales sous le chemin de Bonne.</p> <p>Les arrêts de bus à proximité sont réaménagés pour offrir une correspondance rapide avec le tram, le P+R et le nouveau quartier Vailly-Sud. L'axe fort cycliste est déplacé au nord de l'aménagement (côté champ) en continuité de l'itinéraire sur la route de Chancy. Les pistes cyclables situées de part et d'autre de la chaussée sont transformées en zone plantée perméable, mais circulaire par les convois exceptionnels et les véhicules agricoles. Le projet prévoit en outre la plantation d'environ 20 arbres supplémentaires sur le périmètre sans aucun abattage.</p> <p>Le long du PLQ Vailly-Sud est aménagé une promenade piétonne où les vélos sont autorisés. Au droit des arrêts de tram/bus, un maximum de perméabilité est offerte pour favoriser les transbordements.</p>			
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La mesure contribue essentiellement aux stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>U3</b> En coordonnant l'infrastructure de mobilité à la planification urbaine du secteur.</li> <li>• <b>U9</b> Par un réaménagement du site favorable à la perméabilité des nouveaux quartiers et à l'attractivité des lieux dans un contexte de développement urbain.</li> <li>• <b>M3</b> Par l'ajustement du terminus du tram à Vailly afin de desservir au mieux les quartiers en développement.</li> <li>• <b>M5</b> Par une localisation plus efficace de l'interface multimodale de Vailly et un travail sur les espaces alentours pour faciliter les transbordements.</li> <li>• <b>EP4</b> En donnant plus d'espace aux MD et aux TP pour encourager le report modal.</li> <li>• <b>EP6</b> Par un bilan positif en matière de plantation d'arbres et de perméabilisation des sols.</li> </ul>			



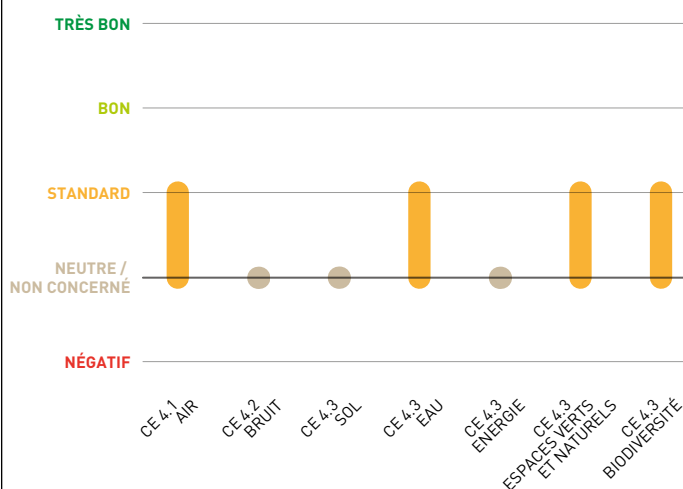
<b>Mesure 34-16</b>	<b>Prolongement tram TCOB à Vailly et requalification de l'interface multimodale</b>	<b>Coût: 10 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>

Le centre régional de Bernex connaîtra un développement important lié notamment aux urbanisations prévues au nord de la route de Chancy (Grand Projet Bernex UD4-13). En prévision de ces développements et pour améliorer l'accès aux transports publics du centre de Bernex, la ligne de tramway 14 est en cours de réalisation jusqu'au lieu-dit Vailly (6621.013 / 34-5 - A1 ; fin des travaux prévu mi-2021). Le prolongement de 150 m (objet de la présente fiche) s'inscrit dans la réalisation prochaine du PLQ «Vailly-Sud» avec lequel une coordination fine est menée.

A la suite d'une étude cantonale pour positionner le futur P+R au droit du terminus, il a été démontré que le terminus actuellement projeté n'offre pas les conditions optimales de fonctionnement et d'organisation à l'horizon des urbanisations importantes prévues dans le Grand Projet Bernex. De plus, les études en cours du boulevard des Abarois et la desserte en transports publics associée au GP Bernex pose plusieurs questions sur les itinéraires des futures lignes de transports et le positionnement des arrêts afin de permettre au mieux l'intermodalité avec le tramway.

Le projet prévoit une amélioration du transbordement des usagers entre les différents modes de transports (bus-tram, voiture-TP, vélo-TP, marche-TP) pour cette interface qui sera desservie par environ 680 trams et 246 bus par jour (toutes lignes confondues). La nouvelle configuration rapproche les différents usagers en optimisant le positionnement des arrêts de tram, respectivement de bus. La lisibilité et la sécurité globale de ce secteur seront améliorées.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des revêtements phonoabsorbants.

Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie la création d'une zone perméable plantée au centre de la chaussée; permet de rendre perméable une surface de 800 m<sup>2</sup> pour une artificialisation de 50m<sup>2</sup> ce qui donne un bilan global positif; gère les eaux de ruissellement de façon enterrée et centralisée; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; crée de nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; prévoit des plantations d'espèces indigènes et des mesures de compensation et crée des nouveaux espaces de biodiversité.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures du PA4

- UD4-13: Bernex. Cette mesure intègre tout le développement de Bernex-Nord dont le PLQ lié au tram fait partie.

### Jalons et état de planification

Étude d'avant-projet	12.2019 / 05.2020
<b>Étude de projet</b>	<b>06.2020 / 03.2021</b>
Autorisation / permis de construire	03.2021 / 09.2021 (PAP)
Travaux	02.2024 / 05.2025
Mise en service	06.2025

### Coût


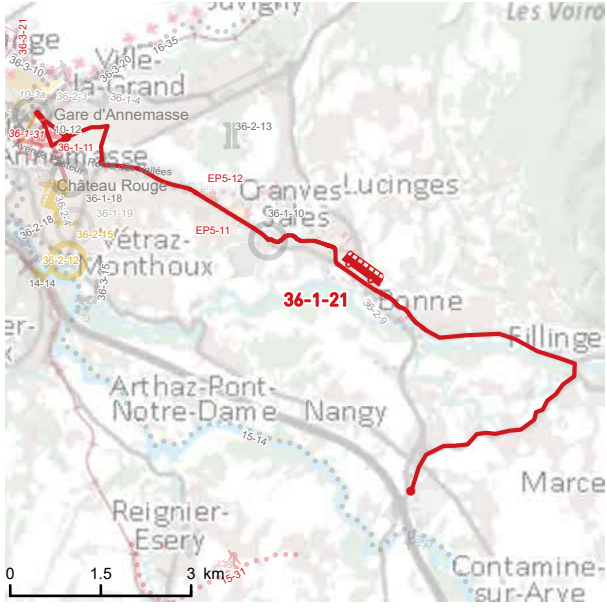

- Estimation du coût global: 10 MF HT
- Estimation du coût imputable: 10 MF HT

### Répartition du financement

100% Canton de Genève

### Documents mis à disposition

Dossier AVP, mai 2020  
Dossier PAP, mars 2021

<p><b>Numéro</b> <b>36-1-21</b></p>	<p><b>Aménagement d'un BHNS en rabattement du Léman Express : gare d'Annemasse – Cranves-Sales - Bonne-Hôpital CHAL</b></p>	
<p><b>Priorité</b> <b>A4</b></p>	<p><b>Historique</b> 6621.3.124 (B3)</p>	<p><b>Coût: 18.7 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>
<p><b>Catégorie de mesures</b> Bus/infrastructures des TP</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Annemasse Agglo <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Communes : Ville d'Annemasse, Vétraz-Monthoux, Cranves-Sales, Bonne</p>
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>La mesure vise à créer un axe TP structurant rapide à haut niveau de service, de 8,5 km assurant le rabattement depuis des quartiers et communes connaissant une forte croissance urbaine vers le Léman Express en gare d'Annemasse et vers le tram transfrontalier (A4 36-1-11).</p> <p>Le projet est composé :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• D'aménagements visant la création de sites propres (environ 30% de sites propres sur l'axe gare-Bonne Centre) et de priorités aux carrefours : voies réservées en approche de carrefour, carrefours régulés, sites propres partiels sur les secteurs congestionnés.</li> <li>• De la création de 15 stations de types « BHNS » (quais de 20 mètres) accessibles aux personnes à mobilités réduites, dimensionnées pour des bus articulés et équipées d'information en temps réel. La ligne bénéficie d'équipement billettique pour limiter la vente à bord afin d'améliorer la vitesse commerciale (distributeurs de titres, e-ticket en place).</li> <li>• De la sécurisation de 8 intersections importantes (carrefour à feux, passages piétons, approche de giratoires,...) pour sécuriser les parcours piétons avec la création de trottoirs continus et réduction de la largeur de la voie dédiée aux transports individuels motorisés</li> <li>• De la sécurisation des parcours TIM et cycles : rationalisation des accès directs des transports individuels motorisés sur la voie et réduction de la vitesse</li> <li>• De la création de bandes cyclables sur une longueur d'environ 4,8 km (deux sens) et rabattement de la voie verte et environ 8 km de trottoirs</li> <li>• Les besoins fonciers ont déjà été recensés, les procédures à conduire sont incluses dans la démarche de projet. La concertation préalable a été réalisée (2020-2021).</li> </ul>		

Mesure 36-1-21	Aménagement d'un BHNS en rabattement du Léman Express : gare d'Annemasse – Cranves-Sales - Bonne-Hôpital CHAL	Coût: 18.7 MF
		Priorité: A4
<ul style="list-style-type: none"> <li>Le projet s'accompagne de nouvelles contraintes de circulation routière liées à la mise en place du nouveau plan de circulation et de l'urbanisation du secteur.</li> </ul> <p>Les aménagements de sites propres ou priorités aux feux du projet BHNS sont intégralement situés dans le Grand Genève. Le projet est inscrit au Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé en 2014. Il constitue un des axes de rabattement sur le réseau primaire de transport collectif avec le Léman Express, le tram 17 et le BHNS de l'agglomération annemassienne. Le SCOT 2020-2030 de l'agglomération d'Annemasse arrêté prévoit l'inscription du projet: localisation des arrêts, périmètres de développement urbain recentrés autour des arrêts du projet dans les communes concernées et forte limitation des espaces à bâtir en dehors de ces périmètres. L'urbanisation est favorisée autour d'un périmètre de 300 à 400 mètres avec des projets de logements de 50 à 100 logements à l'hectare dans le secteur du BHNS.</p>		
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La mesure répond principalement aux stratégies suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>U3</b> en structurant le développement autour de cet axe TP structurant.</li> <li><b>M3</b> à travers la réalisation d'aménagements permettant la desserte TP performante de la centralité annemassienne.</li> <li><b>M5</b> à travers la mise en place du rabattement TP vers la centralité annemassienne.</li> <li><b>M10</b> à travers la baisse des capacités routières notamment à travers la rationalisation des voies et la réduction des vitesses TIM et l'aménagement d'une bande cyclable sur une longueur de 4.8 km pour un parcours vélo sécurisé. Les traversées piétonnes seront également entièrement sécurisées.</li> <li><b>EP4</b> en facilitant le report modal vers les TP/MD.</li> </ul> <p>Cette mesure permet de créer un axe TP structurant au sein de l'agglomération centrale en reliant la gare Léman Express du centre métropolitain d'Annemasse au secteur Est d'Annemasse, Vétraz-Monthoux, Cranves-Sales, Bonne et l'hôpital régional à Findrol (CHAL). La ligne se connecte également au BHNS Tango (6621.023/A1 36-1-4) au niveau de la gare d'Annemasse et au tram transfrontalier (6621.022/A1 36-1-6). L'itinéraire se prolonge jusqu'à l'interface locale de Pont-de-Fillinges, et permet un rabattement des TIM, MD et TP en amont de l'aire urbaine centrale.</p> <p>Les gains de temps attendus sont de 12 minutes en heure de pointe. Ils seront obtenus grâce à la réalisation d'aménagement de priorités, la fiabilisation du temps de trajet avec réduction de l'impact trafic sur la régularité, la réduction du nombre d'arrêts (- 5 arrêts) sur le linéaire, avec l'augmentation des interdistances des arrêts, la réduction du temps de transbordement train-bus et le temps d'attente en gare du Léman Express grâce à l'augmentation de fréquence et aux aménagements de l'interface gare réalisés en 2019 (mesures 6621.001 /A1 10-3 et 36-2-3 et 10-7).</p> <p><b>Offre TP</b></p> <p>L'offre actuelle de la ligne BHNS est de 30-35min en 2019 en HP et de 40 min en HC. Le projet vise à passer en 2026 à 20min en HP et 30min en HC entre le tram 17, la gare d'Annemasse et l'arrêt Bonne Centre. L'amplitude est de 5h à 22h. Avec l'offre du Léman Express et le BHNS, l'accès à Genève passe de plus de 55min pour accès à la gare Cornavin depuis Bonne en HP à environ 40 min avec le projet. C'est pourquoi la mesure vise à réduire et fiabiliser très fortement le temps de parcours TP sur la liaison gare d'Annemasse-Bonne (objectif moins de 20 min). Ainsi, le temps de parcours estimatif entre Bonne et la gare en heure de pointe sera inférieur en bus à celui des véhicules motorisés (environ 25 minutes en TIM).</p> <p><b>Fréquentation attendue</b></p> <p>La fréquentation de la ligne actuelle est de 504 000 voyages annuels. Avec le projet BHNS la ligne passerait à 800 000 voyages en 2026 et donc un gain d'environ 300 000 voyages/an. La fréquentation estimée en 2026 est de 2700 voyages/jour, principalement pour les besoins des actifs se rendant à Genève.</p> <p>Actuellement, la part de déplacement TP en transfrontalier depuis les communes de Bonne, Cranves-Sales, Vétraz-Monthoux est seulement de 4% en moyenne. Avec le projet, la part modale TP passe à 26% en moyenne sur les déplacements transfrontaliers.</p> <p>Le nombre d'actifs frontaliers est estimé à 3000 en 2026. Le nombre estimé de frontaliers empruntant la ligne est d'environ 800 personnes.</p> <p><b>Effet réseau</b></p> <p>La Voie verte Bonne – Gare d'Annemasse déjà réalisée assure aussi un rabattement en parallèle sur certaines stations du BHNS sur Cranves Sales, Vétraz Monthoux et Bonne.</p> <p>La mesure augmentera aussi l'attractivité des parkings relais situés en tête de ligne, permettant de mieux capter les pendulaires frontaliers résidant dans la moyenne vallée de l'Arve: un P+R est en service au niveau de l'hôpital de Findrol. La commune de Fillinges a réalisé un parking en service à vocation de P+R au niveau du Pont de Fillinges.</p>		

<b>Mesure 36-1-21</b>	<b>Aménagement d'un BHNS en rabattement du Léman Express : gare d'Annemasse – Cranves-Sales - Bonne-Hôpital CHAL</b>	<b>Coût: 18.7 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>

### Coordination avec l'urbanisation

Le projet permet de concentrer l'urbanisation dans l'aire urbaine centrale (logement et activités économiques) le long de la ligne, d'une part dans le centre métropolitain d'Annemasse (dans le quartier Etoile gare et Dusonchet Perrier-Romagny) d'autre part autour des arrêts dans les communes traversées. Il améliore également la desserte des équipements générateurs de déplacements (hôpital régional, équipements scolaires, nouveau collège, centres commerciaux, zone d'activité de Borly). Le nombre d'habitants estimé est de 19 000 en 2017, 28 000 habitants en 2026, Plus de 32 000 habitants en 2030. Les densités sont ainsi de 379 hab/ha en 2017, 516 hab/ha en 2026 et 638 hab/ha en 2030 autour de la ligne (400 mètres d'un arrêt sur l'ensemble de la ligne).

### Sécurité du trafic

Le projet traverse le secteur en renouvellement urbain de la route de Taninges où le tissu bâti et les espaces publics sont discontinus. Le trafic sur la route de Taninges connaît une charge de trafic de 24 000 véhicules/jour et a connu une augmentation forte du trafic (3%/an) car l'axe est une des pénétrantes d'accès à Annemasse et à Genève depuis la Vallée de l'Arve ou de la Vallée Verte. Les aménagements de voirie et priorités aux bus vont permettre de diminuer l'accidentologie.

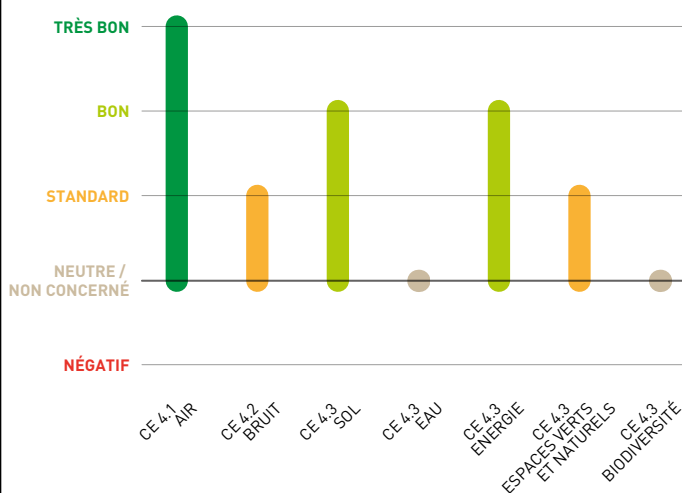
- L'insertion des aménagements pour les TP permet de limiter le trafic automobile et de diminuer l'accidentologie en particulier sur la route de Taninges, de requalifier la voirie en améliorant les espaces publics connexes et de sécuriser les trajets des mobilités douces. Le nombre d'accidents recensés pour tous types d'accidents confondus entre 2010 et 2017 (données accidentologie, DDT Haute Savoie) est de 36.
- La vitesse des TIM passe de 50km/heure en moyenne à 38km en HP après projet.
- Linéaire de bandes cyclables créé sur le projet: environ 4,8 km (deux sens) et rabattement de la voie verte et environ 8 km de trottoirs

### Effets sur Suisse

La mesure permet de renforcer l'armature TP du Grand Genève, de favoriser, via un effet réseau, l'attractivité des TP par rapport aux TIM (temps de parcours et fiabilité).

- Effet réseau: La mesure est 100% comprise dans la communauté tarifaire Léman Pass. Elle est directement connectée au réseau principal (LEX en gare d'Annemasse), tpg (Gare des Eaux Vives, Carouge-Bachet) et intégrée au réseau urbain annemassien. Le gain de temps de parcours pour destination Genève: 10-12 minutes.
- Report modal: Avec le projet BHNS, la part modale TP passe de 4 à 26 % sur les déplacements transfrontaliers.
- Fréquentation potentielle: La fréquentation de la ligne actuelle est de 504 000 voyages annuels, avec le projet BHNS la ligne passerait à 800 000 voyages en 2026 et donc un gain d'environ 300 000 voyages. 800 frontaliers concernés par l'offre.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail; prévoit des mesures contraignantes pour les TIM; report modal des TIM sur la ligne BHNS; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité.

Protection et valorisation des ressources naturelles: aménagement essentiellement sur l'existant et procède à la requalification de la voirie; surface imperméable de moins de 30% et zone de pleine terre plus de 40%; promeut les systèmes de mobilité et de transport intelligents; valorise les espaces naturels et paysagers (route de Taninges et sur commune de Bonne); Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée; Annemasse Agglo s'est engagée dans une démarche de qualité de Chantier Air Climat qui implique une gestion de chantier pour limiter l'impact environnemental.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

Mesure 36-1-21	Aménagement d'un BHNS en rabattement du Léman Express : gare d'Annemasse – Cranves-Sales - Bonne-Hôpital CHAL	Coût: 18.7 MF												
		Priorité: A4												
<p><b>Lien avec d'autres mesures du PA4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A4 36-1-11 Prolongement du tramway transfrontalier d'Annemasse - secteur Dussonchet Perrier, y compris requalification des espaces publics</li> <li>• UD 5-12 Densification autour du BHNS gare d'Annemasse-Cranves-Sales-hôpital.</li> <li>• Le BHNS relie et/ou traverse plusieurs secteurs de développement urbain à dominante logement et/ou habitat, le quartier Etoile Annemasse Genève (UD 5-03) et le quartier Dusonchet Perier, en particulier secteur Romagny (UD5-05).</li> <li>• EP 5-11 Amélioration de la fonctionnalité du corridor entre le Bois de Rosses et le ruisseau de la Menoge</li> <li>• EP 5-12 Renaturation de la Gélina.</li> </ul>														
<p><b>Jalons et état de planification</b></p> <table border="1"> <tr> <td>Étude préliminaire et concertation préalable</td> <td>2018 / 02.2021</td> </tr> <tr> <td><b>Étude d'avant-projet</b></td> <td><b>06.2021 / 12.2021</b></td> </tr> <tr> <td>Étude de projet</td> <td>01.2022 / 03.2022</td> </tr> <tr> <td>Autorisation / permis de construire</td> <td>04.2023 / 06.2023</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>01.2024 / 06.2026</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>09.2026</td> </tr> </table>			Étude préliminaire et concertation préalable	2018 / 02.2021	<b>Étude d'avant-projet</b>	<b>06.2021 / 12.2021</b>	Étude de projet	01.2022 / 03.2022	Autorisation / permis de construire	04.2023 / 06.2023	Travaux	01.2024 / 06.2026	Mise en service	09.2026
Étude préliminaire et concertation préalable	2018 / 02.2021													
<b>Étude d'avant-projet</b>	<b>06.2021 / 12.2021</b>													
Étude de projet	01.2022 / 03.2022													
Autorisation / permis de construire	04.2023 / 06.2023													
Travaux	01.2024 / 06.2026													
Mise en service	09.2026													
<p><b>Coût</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global: 18.7 MF</li> <li>• Estimation du coût imputable: 18.7 MF</li> </ul>		<p><b>Répartition du financement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etat: 15 %</li> <li>• Conseil Départemental: 30 %</li> <li>• Autofinancement: 55 %</li> </ul>												
<p><b>Documents mis à disposition</b></p> <p>Étude de faisabilité (Dossier Pré-programme du projet de ligne)</p> <p>Bilan de la concertation</p>														

Numéro  
**32-2-2**

Axe fort TC sud autoroute section  
Chemin du Pavillon - Pont Pavillon



Priorité  
**A4**

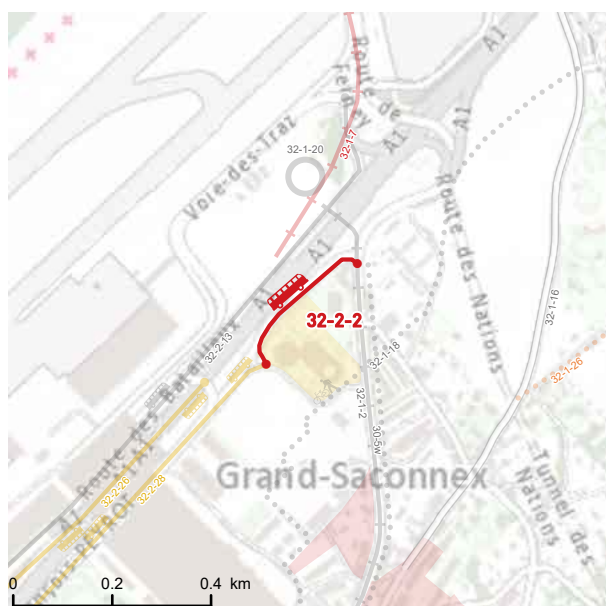
Historique  
6621.3.098 (B3)

Coût: 6.3 MF  
Avec demande de cofinancement

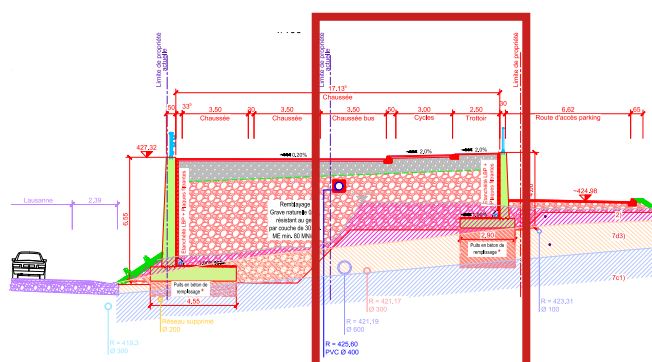
Catégorie de mesures  
Bus/infrastructures des TP

Maître d'ouvrage pilote de la mesure  
Canton de Genève  
Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)

### Plan de localisation



### Représentation explicative de la mesure



### Description et faisabilité

Cette mesure est la première étape de réalisation de l'axe de desserte TP qui longe l'autoroute côté sud. Initialement prévue en une seule étape sur l'ensemble de l'axe, elle est désormais divisée en deux phases pour tenir compte des modifications de calendrier dans la densification urbaine du secteur.

La présente mesure A4 32-2-2 concerne désormais la réalisation de la première étape qui consiste à :

- aménager 200 mètres de voie réservée pour les bus entre le chemin du Pavillon et le passage supérieur (PS) Pavillon
- réaménager 280 mètres du cheminement piéton-vélo en site propre existant pour assurer la connexion du futur quartier « Susette » avec la plateforme multimodale P47-P49 du tramway Nations-Grand-Saconnex-Ferney-Voltaire du côté de la route de Ferney.

Cette mesure nécessite une coordination étroite avec la réalisation du futur PS Pavillon : dont les mises en service devront être concomitantes. Les études de la mesure sont d'ailleurs mutualisées avec celles du PS Pavillon.

Les autres tronçons de l'axe de desserte TP entre le chemin du Pavillon et Palexpo, et entre Palexpo et l'avenue Louis-Casai, font l'objet de la nouvelle mesure C4 32-2-28 qui sera réalisée en lien avec les urbanisations et densifications futures dans le secteur.

La mesure est inscrite au Plan directeur cantonal genevois. Son état de coordination actuel est « en cours ».

### Opportunité et utilité

La mesure contribue essentiellement aux stratégies :

- **M2** par la coordination de cette mesure avec le PS Pavillon dont la reconstruction est prévue dans le cadre des travaux de la jonction autoroutière du Grand-Saconnex.
- **M3** par la priorisation donnée aux lignes de bus afin d'assurer une desserte efficace de ce secteur en mutation urbaine.
- **M4** par l'amélioration de la situation pour les modes doux permettant de mettre en relation des développements urbains avec le tramway Nations-Grand-Saconnex-Ferney.
- **EP4** en donnant plus d'espace aux MD et aux TP pour encourager le report modal.

L'ensemble du secteur de l'aéroport de Genève fait l'objet d'un concept global qui repose sur la réalisation d'aménagements pour faciliter la circulation des transports publics et sécuriser la circulation des modes doux entre la jonction autoroutière

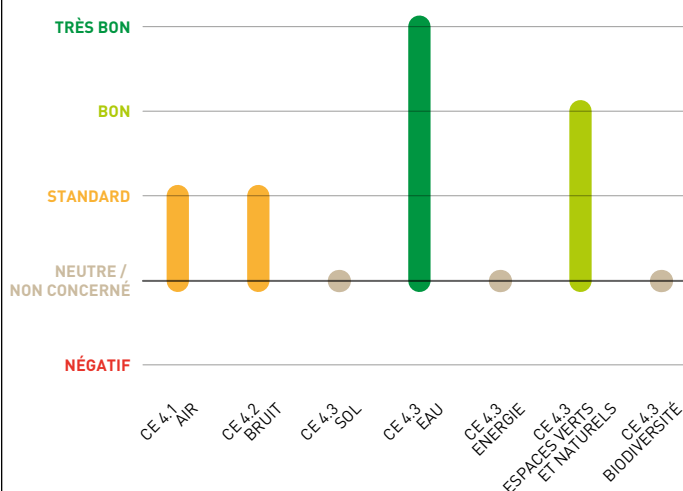
<b>Mesure 32-2-2</b>	<b>Axe fort TC sud autoroute section Chemin du Pavillon - Pont Pavillon</b>	<b>Coût: 6.3 MF</b>
		<b>Priorité: A</b>

du Grand-Saconnex et la jonction de Meyrin-Vernier, pour constituer ainsi une véritable tangentielle longeant l'autoroute. Ce concept repose sur la réalisation d'un double axe de transport public en site propre :

- Au nord de l'autoroute, une desserte fine des adresses aéroportuaires en lien avec les activités du site, avec la mise en place de navettes en forte fréquence et faible interdistances, particulièrement efficace pour les voyageurs.
- Au sud de l'autoroute, la desserte par un axe fort des urbanisations futures, en particulier le secteur de Susette (800 logements) prévu pour l'horizon 2025 et la densification progressive des zones villas de Grand-Saconnex, Meyrin et Vernier

La mesure 32-2-2 permet de réaliser une première étape de l'axe fort au sud de l'autoroute qui permettra de desservir en particulier le quartier Susette et de le relier au tramway Nations-Grand-Saconnex-Ferney avec un itinéraire MD en site propre. Elle s'inscrit en étroite coordination avec la réalisation du PS Pavillon et d'autres mesures dans le secteur visant à desservir et fluidifier le trafic autour du centre métropolitain de l'aéroport, et à offrir les conditions d'un report modal vers en faveur des TP et des MD. Elle permet également d'améliorer les liaisons tangentielles entre les axes radiaux Genève - Meyrin et Genève - Grand-Saconnex- Ferney. Le premier tronçon de voie bus sera au départ uniquement emprunté par des services spéciaux (navettes personnel aéroport, navettes Palexpo, etc.), représentant entre 30 et 60 courses par jour, auxquelles s'ajoutera plus tard une ligne régulière des TPG (env. 45 courses par jour) en lien avec le développement du quartier Susette.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM.

Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie la gestion des terres et déblais; surface imperméable et zone de pleine terre identique à l'état initial; gère les eaux de ruissellement à ciel ouvert et à la source; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité des existants; analyse les espèces existantes; a fait une analyse sur les îlots de chaleur.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures du PA4

- SUPRA 62-01 Mise à 2x3 voies de l'autoroute A1 – section Aéroport – Vengeron, yc jonction
- A4 32-1-7 Prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand- Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire
- B4 32-2-24 Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève
- B4 32-2-25 Reconfiguration du Pont Peyrot en faveur des TC et des MD
- Be4 32-1-23 Promenade des Parcs (séquence Mail Sud) - Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport
- C4 32-2-28 Axe fort TC sud autoroute section Giratoire pavillon - Palexpo - Pont Peyrot
- C4 32-2-26 Site propre bus Batailleux (Phase 3): double sens intégral P47 Palexpo Aérogare
- C4 32-2-27 Adaptation du réseau cantonal pour la nouvelle jonction « aéroportale »
- C4 34-23 Aménagements en faveur d'une ligne TP tangentielle structurante en « ceinture urbaine ». As4-Bs4 UD2-03a Grand-Saconnex

### Jalons et état de planification

Étude d'avant-projet	10.2019 / 04.2021 (mutualisée avec l'AVP du PS Pavillon)
<b>Étude de projet</b>	<b>06.2021 / 11.2022</b>
Autorisation / permis de construire	12.2022 / 12.2023
Travaux	01.2025 / 12.2025
Mise en service	12.2025

### Coût


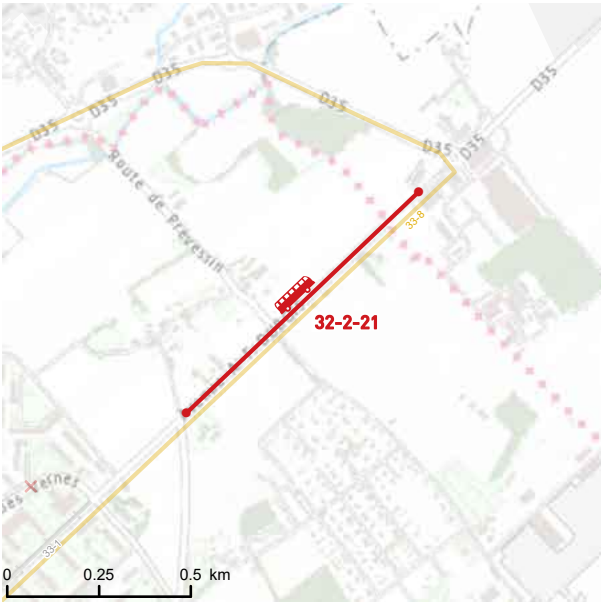
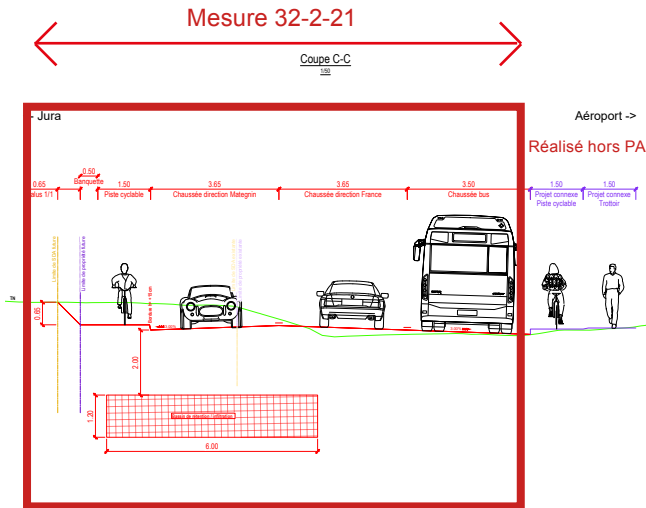
- Estimation du coût global: 6.3 MF HT
- Estimation du coût imputable: 6.3 MF HT

### Répartition du financement

Coût 100% canton de Genève

### Documents mis à disposition

- Etude AVP, décembre 2020

<p style="text-align: center;"><b>Numéro</b> <b>32-2-21</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Réaménagement de l'avenue A.F. Dubois en faveur des MD et des TP</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Priorité</b> <b>A4</b></p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p style="text-align: center;"><b>Coût : 6.3 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>
<p><b>Catégorie de mesures</b> Bus/infrastructures des TP</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Canton de Genève <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Commune de Ferney-Voltaire</p>
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>La présente mesure consiste à compléter les aménagements modes doux réalisé hors PA (piste cyclable et trottoir côté aéroport) en élargissant la chaussée sur un linéaire de 700 m, dont 100 m sur France afin d'insérer une seconde piste cyclable côté Jura et une voie de bus direction France pour la ligne TPG 64 qui relie Meyrin et Ferney-Voltaire (fréquence actuelle lundi-vendredi : 30 min en heures de pointe, 60 min le reste du temps).</p> <p>La mesure prévoit également des aménagements paysagers avec un traitement particulier au niveau de la douane qui prévoit la plantation d'arbres majeurs afin d'intégrer pleinement cet axe dans la mesure d'aménagement paysagère (MAP) Feuillasse (EP2-01, 6621.2.330). La dimension environnementale et paysagère du secteur a été intégrée dès les études préliminaires afin de limiter les emprises de SDA liées à l'ensemble du projet. La mesure permet également de mettre en place un dispositif de traitement des eaux de ruissellement, inexistant à ce jour.</p> <p>La coordination avec les services douaniers pour le déplacement de l'augette nécessaire à la mise en œuvre de la mesure, ainsi que la négociation avec les agriculteurs pour mobiliser les emprises nécessaires sont prévues en 2022.</p>		



<b>Mesure 32-2-21</b>	<b>Réaménagement de l'avenue A.F. Dubois en faveur des MD et des TP</b>	<b>Coût: 6.3 MF</b>
		<b>Priorité: A</b>

### Opportunité et utilité

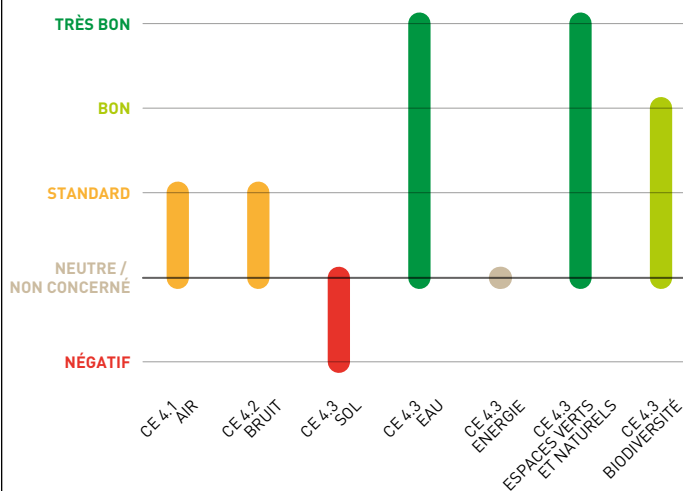
La mesure contribue essentiellement aux stratégies :

- **U9** par une prise en compte accrue des enjeux environnementaux et paysagers qui permet d'inscrire le projet dans le maillage d'espaces publics du secteur.
- **M3** par la priorisation donnée à la ligne de bus transfrontalière 64 afin d'assurer une liaison tangentielle efficace entre Meyrin et Ferney-Voltaire.
- **M4** par l'amélioration de la situation pour les cycles sur cet axe transfrontalier du réseau cyclable d'agglomération.
- **EP4** en donnant plus d'espace aux MD et aux TP pour encourager le report modal.

Cette mesure permet à la fois l'amélioration multimodale du système de transport reliant les centres régionaux de l'agglomération centrale (échanges tangentiels transfrontaliers entre la commune de Ferney-Voltaire et la commune de Meyrin) et du système paysager (couture des espaces, corridors de biodiversité, accès aux espaces ouverts, « Cœur vert MAP Feuillasses », etc.).

La réalisation d'une piste cyclable séparée du trafic motorisé permet d'améliorer l'attractivité et la sécurité de cet itinéraire dont la fréquentation est amenée à augmenter avec les développements urbains prévus dans le secteur de Ferney-Voltaire. L'amélioration de la performance de la ligne 64 en garantissant la fluidité des bus (fréquence 30 min toute la journée en 2025) permet d'encourager le report modal pour les déplacements pendulaires transfrontaliers et d'améliorer la situation pour les déplacements tangentiels entre Meyrin (connexion tram 14) et Ferney-Voltaire (future connexion avec tram de Ferney – mesure A4 32-1-7) en évitant un détour par le sud de l'aéroport.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM ; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité ; prévoit des revêtements phonoabsorbants.

Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie la gestion des terres et déblais mais la mesure va péjorer la situation au niveau du sol ; gère les eaux de ruissellement de façon enterrée et centralisée, à ciel ouvert ou à la source ; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité des existants (continuité chemin des Fermes à Meyrin) ; prévoit des plantations d'espèces indigènes et des nouveaux espaces de

biodiversité ; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage ; mise en place de plusieurs arbres majeurs sur l'aménagement de la place de la douane avec réduction des îlots de chaleur.

Cette mesure empiète sur des surfaces d'assolement. L'étude préliminaire a porté une attention particulière sur l'économie des surfaces d'assolement et le besoin a été ramenée de 4000 m<sup>2</sup> initialement prévu à 2600 m<sup>2</sup>.

### Lien avec d'autres mesures du PA4

- A4 32-1-7 Prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand- Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire

### Jalons et état de planification

Étude préliminaire	01.2020 / 03.2021 (terminée)
Étude d'avant-projet	06.2023 / 06.2024
Étude de projet	07.2024 / 12.2026
Autorisation / permis de construire	07.2024 / 07.2025
Travaux	03.2026 / 02.2027
Mise en service	03.2027

### Coût



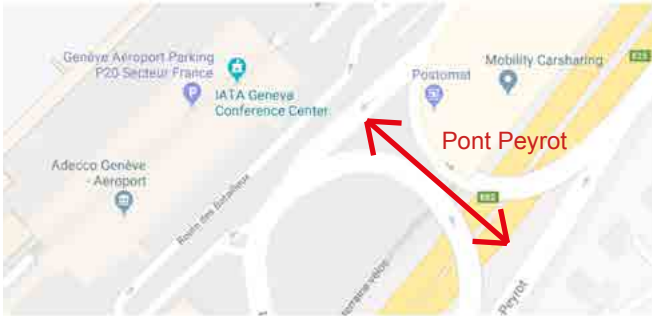
- Estimation du coût global : 6.3 MF HT
- Estimation du coût imputable : 6.3 MF HT

### Répartition du financement

Canton de Genève : 5.6 MF  
Ferney-Voltaire : 0.7 MF

### Documents mis à disposition

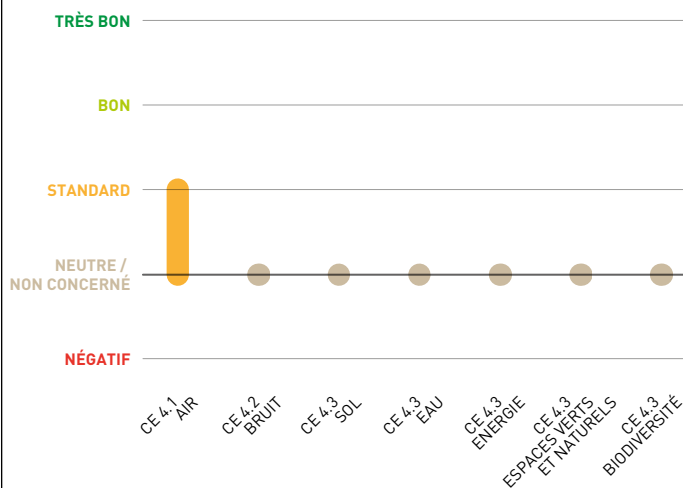
Étude préliminaire, mars 2021

<p align="center"><b>Numéro</b> <b>32-2-25</b></p>	<p align="center"><b>Reconfiguration du Pont Peyrot en faveur des TC et des MD</b></p>	
<p align="center"><b>Priorité</b> <b>B4</b></p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p align="center"><b>Coût: 26 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>
<p><b>Catégorie de mesures</b> Bus/infrastructures des TP</p>	<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Canton de Genève <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Aéroport international de Genève</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>Les ouvrages actuels d'accessibilité à l'aéroport et de ses parkings (dont les emprises au sol sont importantes) sont représentés par 2 ponts courbes (appelés Ponts Peyrot) qui franchissent l'autoroute A1.</p> <p>Ils doivent être reconfigurés et simplifiés dans leur fonctionnalité pour accompagner le projet Cap2030 (voir mesure 32-2-24 – B4) et la réorganisation de la mobilité le long de la façade aéroportuaire en mutation urbaine.</p> <p>La mesure consiste au remplacement de ces ponts au profit d'un ouvrage unique avec réalisation de carrefours de connexion. Le nouvel ouvrage disposera d'un gabarit permettant d'accueillir 2 voies de bus en site propre ainsi que des aménagements piétons et vélos, inexistants aujourd'hui.</p>		
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La mesure répond essentiellement aux stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>M2</b> par la coordination du projet avec l'élargissement de l'autoroute de contournement.</li> <li>• <b>M3</b> par l'amélioration des conditions de circulations des TP en accessibilité de l'interface multimodale de l'aéroport.</li> <li>• <b>M10</b> par la création d'aménagements pour les piétons et les vélos, actuellement inexistants dans ce secteur à fort trafic TIM.</li> <li>• <b>EP4</b> grâce au fort report modal attendu en faveur des TP/MD.</li> </ul> <p>Le gain de place substantiel (évalué à plusieurs milliers de m<sup>2</sup>) libéré par le remplacement des deux ponts cintrés par un seul ouvrage droit permettra d'accueillir la nouvelle interface multimodale de l'aéroport (mesure 32-2-24 – B4). Cette infrastructure contribuera ainsi à poursuivre la réorganisation progressive des axes de mobilité structurants et du maillage qui s'articule autour dans le cadre de la stratégie de développement de la façade aéroportuaire. Cette stratégie vise à garantir de bonnes conditions d'accessibilité à l'aéroport en favorisant un report modal vers les TP/MD, en coordination avec les développements et renouvellements urbains du secteur et avec le projet d'élargissement de l'autoroute de contournement.</p>		

<b>Mesure 32-2-25</b>	<b>Reconfiguration du Pont Peyrot en faveur des TC et des MD</b>	<b>Coût: 26 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>

La reconfiguration du pont bénéficiera aux 6 lignes de bus régulières (23, 28, 50, 56, 59, 66) qui franchissent l'ouvrage à raison d'un total 250 courses par jour actuellement et dont l'offre sera renforcée pour atteindre 290 courses par jour, sans compter les services spéciaux (navettes aéroport, hôtel, etc.) qui empruntent aussi l'ouvrage quotidiennement.

#### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo).

Ressources naturelles: ponts non concernés par ces thématiques.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

#### Lien avec d'autres mesures du PA4

- SUPRA 62-04 Mise à 2x3 voies de l'autoroute A1 – section Meyrin/Vernier - Aéroport
- A4 32-2-22 Axe fort TC sud autoroute section Chemin du Pavillon - Pont Pavillon
- B4 32-2-24 Construction et aménagement de la nouvelle plateforme multimodale de l'aéroport
- C4 32-2-26 Site propre bus Batailleux (Phase 3): double sens intégral P47 Palexpo Aérogare
- C4 32-2-27 Adaptation du réseau cantonal pour la nouvelle jonction «aéropostale»
- C4 34-23 Aménagements en faveur d'une ligne TP tangentielle structurante en «ceinture urbaine»
- UD2-08 Vernier - Meyrin - Aéroport
- UD2-14 Mail sud aéroport
- UD2-03a Grand-Saconnex

#### Jalons et état de planification

Étude de programmation	en cours, fin en 12.2022
Étude préliminaire	01.2023 / 12.2025
Étude d'avant-projet	01.2026 / 06.2027
Étude de projet	07.2027 / 07.2028
Autorisation / permis de construire	08.2028 / 12.2029
Travaux	01.2030 / 05.2031
Mise en service	06.2031

#### Coût

- Estimation du coût global: 26 MF HT
- Estimation du coût imputable: 26 MF HT

#### Répartition du financement

Clef de financement à définir.

#### Documents mis à disposition

-

Numéro  
**34-13**

Aménagement d'un axe TP en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines-Bernex



Priorité  
**B4**

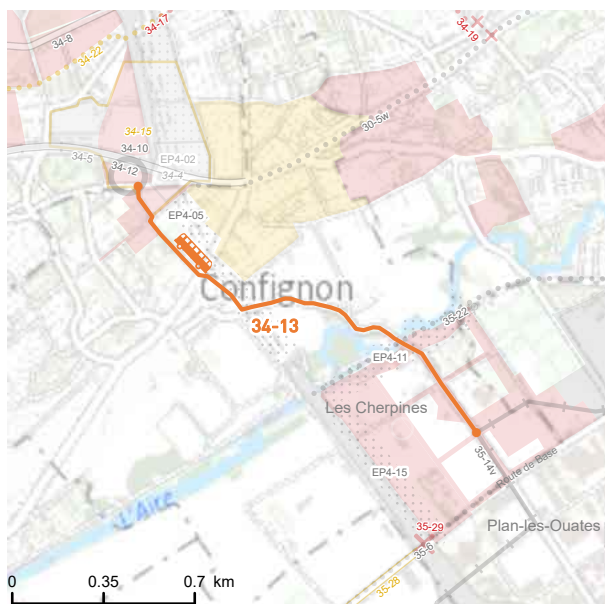
Historique  
6621.3.113 (B3)

Coût: 12.8 MF  
Avec demande de cofinancement

Catégorie de mesures  
Bus/infrastructures des TP

Maître d'ouvrage pilote de la mesure  
Canton de Genève  
Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)  
Commune de Confignon

#### Plan de localisation



#### Représentation explicative de la mesure



#### Description et faisabilité

La réalisation de cette mesure a pour objectif de créer une liaison TP par la future ligne tpg 27 inscrite au Plan d'actions genevois 2020-2024 des transports collectifs (PATC) entre les développements urbains de Bernex et des Cherpines avec un lien direct vers la gare Léman Express de Lancy-Bachet.

Inscrite au Plan directeur cantonal genevois (état de coordination actuel : «en cours»), la présente mesure prévoit sur environ 1.9 km des aménagements adaptés à l'environnement dans lequel cette nouvelle liaison TP s'inscrit, qui se déclinent en différentes séquences :

- Réaménagement routier réservé aux TP et à l'accessibilité locale côté Bernex, et insertion au sein du PLQ Vuillonex et à proximité de l'école de Confignon ;

- Création d'un site propre accompagnant la mise en œuvre paysagère de la césure verte, afin de limiter l'impact avec une seule voie de circulation exclusivement dédiée au TP fonctionnant en alternat (voir coupe-type ci-dessous);
- Passage en bordure d'une zone forêt sur le réseau existant, modification de gabarit limité au strict minimum;
- Fermeture au TIM du pont des Marais en franchissement de l'Aire afin de réserver le passage aux bus et aux mobilités douces.

Profil-type de la mesure en traversée de la césure verte



### Opportunité et utilité

La mesure contribue essentiellement aux stratégies :

- **U2** en créant une nouvelle liaison TP en cohérence avec les développements urbains et la desserte des équipements, notamment scolaires.
- **U9** publics par un travail sur la qualité et l'intégration de l'axe TP/MD dans le réseau d'espaces publics des quartiers existants et futurs.
- **M3** par la liaison tangentielle que cette nouvelle ligne de bus permet entre l'axe de Bernex d'un côté et le tram de St-Julien de l'autre.
- **M10** par la fermeture du Pont des Marais au TIM et la création d'un itinéraire MD en site propre parallèle à la liaison TP.
- **EP4** en favorisant le report modal vers les TP en lien avec des développements urbains importants.
- **EP6** par une intégration des aménagements qui minimise l'impact sur le cadre naturel du périmètre.


La création d'un aménagement TP en site propre et d'un itinéraire MD avec traitement paysager sur le tronçon Cherpines-Bernex permet de répondre aux besoins de déplacements sur les liaisons tangentielles tout en offrant de nouvelles connexions efficaces et sécurisées à un secteur en fort développement. La nouvelle ligne tangentielle tpg n°27 offrira une fréquence à 10 min aux heures de pointe et de 15 min le reste du temps pour un total d'env. 158 courses par jour.

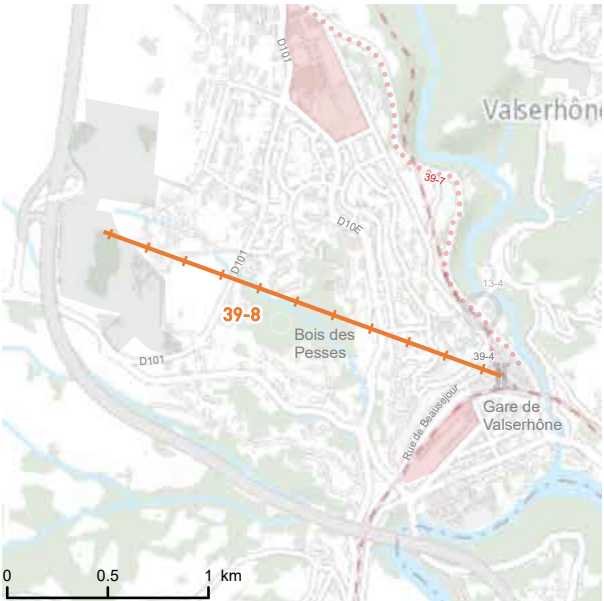
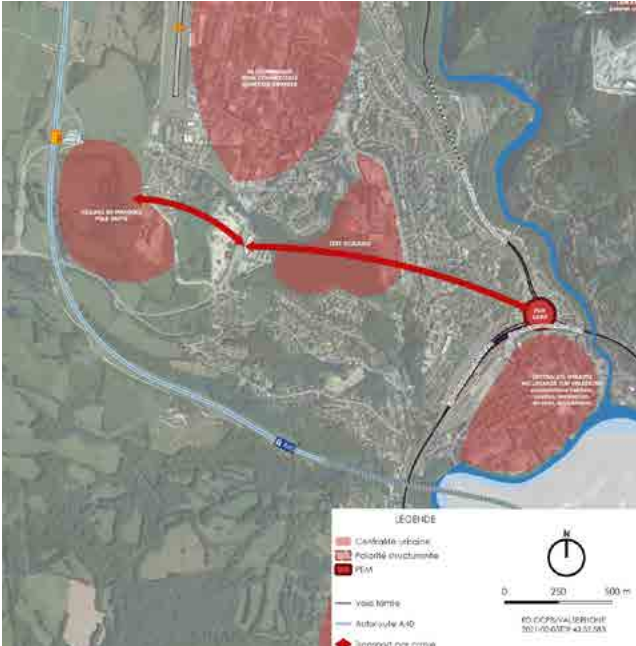
L'important développement urbain prévu autour du quartier des Cherpines et de Bernex impliquera une forte augmentation de la demande de déplacements. La mesure favorisera le report modal en faveur des TP/MD sur cette liaison tangentielle qui permettra d'interconnecter les différentes centralités de logements, d'activités, d'équipements et de services. Cette mesure conforte les concepts multimodaux qui ont été développés dans le cadre de ces projets de développements urbains connexes, ceux-là même qui ont mis en exergue le besoin de cette ligne comme axe fort de desserte tangentielle.

La mesure permet également un renforcement de l'intermodalité grâce au rabattement offert par la nouvelle ligne tpg 27 sur le réseau TP structurant, qu'il s'agisse des deux axes de tramways (Bernex et St-Julien) ou du réseau Léman Express à Lancy-Bachet. La connexion de cette future ligne avec les interfaces multimodales de Lancy-Bachet, de la croisée de Bernex et de celle de Vailly (34-16 - A4) renforce ainsi son potentiel et participe ainsi à une efficacité accrue du réseau TP.

Mesure 34-13	Aménagement d'un axe TP en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines-Bernex	Coût: 12.8 MF												
		Priorité: B4												
<b>Effets sur l'environnement</b>		<p>Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail ; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM ; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité. Protection et valorisation des ressources naturelles : les études sur ces thématiques ne sont pas encore réalisées. L'objectif est de valoriser les espaces naturels et paysagers et améliorer leur accessibilité.</p> <p>Cette mesure empiète sur des surfaces actuellement perméables (forêt, zone verte, zone agricole ...) par des mètres carrés d'aménagement pour les TP et MD, ou mètres linéaires d'aménagement MD et TP : 3000m<sup>2</sup> de zone agricole, 1'000m<sup>2</sup> de défrichement et 1300m<sup>2</sup> de zone de verdure.</p>												
<b>Lien avec d'autres mesures du PA4</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A4 34-16 Prolongement tram TCOB à Vailly et requalification de l'interface multimodale</li> <li>• Hors FI 35-29 Accessibilité du quartier des Cherpines : aménagement du carrefour d'accès à la zone industrielle (route de Base)</li> <li>• C4 34-15 Réalisation de l'interface multimodale de la Croisée de Bernex</li> <li>• C4 35-28 Accessibilité du quartier des Cherpines : réaménagement du ch. des Mattines et de la route de Base</li> <li>• UD4-04 Cherpines</li> <li>• UD4-13 Bernex</li> </ul>														
<b>Jalons et état de planification</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Étude préliminaire</th> <th>terminée</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Étude d'avant-projet</td> <td>06.2022 / 12.2023</td> </tr> <tr> <td>Étude de projet</td> <td>06.2024 / 01.2026</td> </tr> <tr> <td>Autorisation / permis de construire</td> <td>02.2026 / 08.2027</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>01.2028 / 12.2028</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>12.2028</td> </tr> </tbody> </table>			Étude préliminaire	terminée	Étude d'avant-projet	06.2022 / 12.2023	Étude de projet	06.2024 / 01.2026	Autorisation / permis de construire	02.2026 / 08.2027	Travaux	01.2028 / 12.2028	Mise en service	12.2028
Étude préliminaire	terminée													
Étude d'avant-projet	06.2022 / 12.2023													
Étude de projet	06.2024 / 01.2026													
Autorisation / permis de construire	02.2026 / 08.2027													
Travaux	01.2028 / 12.2028													
Mise en service	12.2028													
<b>Coût</b> Estimation du coût global : 12.8 MF HT Estimation du coût imputable : 12.8 MF HT		<b>Répartition du financement</b> Clef de répartition entre canton de Genève et commune de Confignon à définir.												
<b>Documents mis à disposition</b> Plan d'insertion de l'étude préliminaire														



<p><b>Numéro</b> <b>39-8</b></p>	<p><b>Aménagement d'un transport par câble aérien desservant l'interface multimodale de l'agglomération régionale de Valsershône</b></p>	
<p><b>Priorité</b> <b>B4</b></p>	<p><b>Historique</b> Nouvelle mesure</p>	<p><b>Coût: 11 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>
<p><b>Catégorie de mesures</b> Bus/infrastructures des TP</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Commune de Valsershône</p>

<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 
---	---

**Description et faisabilité**

La ville de Valsershône (17 000 habitants-2000 frontaliers) souhaite consolider et rendre plus attractif son réseau de transport public par la mise en place d'un transport par câble aérien permettant de relier la ville haute à l'interface multimodale de Bellegarde (1, 35 Millions de voyageurs en 2017- part modale 50% pour les frontaliers mais 38 % se rendent à la gare en voiture individuelle) et à la ville basse. Le diagnostic des mobilités met en exergue l'importance de l'axe reliant le Parc d'Activités Economique de Vouvray à l'interface multimodale de Bellegarde via la Cité scolaire (trafic automobile dense : 11 251 véhicules / jour) et son futur développement majeur : village de marques avec 2 millions de visiteurs par an, hôtel, éco-quartiers, pôle santé, futur Pôle d'activité économique.

Le transport par câble électrique présente l'avantage d'avoir des faibles coûts d'implantation, de réduire l'espace au sol ; de réduire les émissions de GES et de préserver la qualité de l'air.

Une étude de faisabilité a mis en évidence l'intérêt d'un service de téléphérique urbain innovant adapté pour cette catégorie de centralité avec les caractéristiques suivantes : la solution de la télécabine bi-câbles pulsée est le choix technique choisi pour des raisons d'économie d'investissement et d'énergie : les véhicules sont regroupés par « trains » de plusieurs cabines répartis à intervalles réguliers sur la ligne. Lorsqu'un train de véhicules entre en gare, le câble tracteur est ralenti et arrêté pour permettre l'embarquement et le débarquement, ralentissant ainsi l'ensemble des autres trains de véhicules présents sur la ligne. Le câble limite les frottements, et dès qu'il y a de la pente, une partie de l'énergie nécessaire au fonctionnement est absorbée par le ou les véhicules présents sur le brin descendant. Cette solution est particulièrement adaptée au terrain avec une pente moyenne.

La mesure consiste à réaliser :

- 3 tronçons de même distance, environ 2 km de ligne,
- 1 départ toutes les 6 minutes, durée totale de 13 minutes.

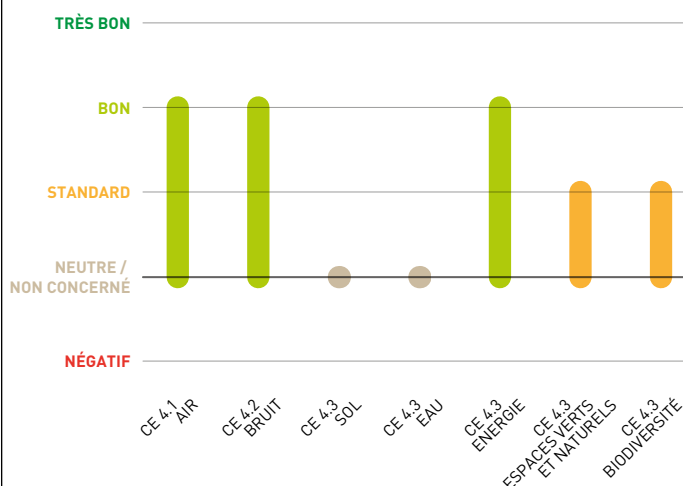
Actuellement la ligne B de TP « MOBIVALS » relie la gare au PAE de Vouvray (fréquence 60 minutes, temps de parcours 14 mn, 13 AR par jour) et la ligne A relie la gare à la cité scolaire (fréquence en HP : 30 mn, temps de parcours 7 mn, 22 AR par jour). L'offre de transport par câble sera accompagnée par une complète réorganisation du transport public et de l'intermodalité.



Mesure 39-8	Aménagement d'un transport par câble aérien desservant l'interface multimodale de l'agglomération régionale de Valserhône	Coût: 11 MF
		Priorité: B4
<p>Une étude complétée par les analyses de scénarii techniques préliminaires et étude de structure et de coûts menées ont mis en évidence l'intérêt d'un télécabine urbain pulsé constituant un transport urbain cadencé (10 départs/h) et performant et permettant de s'affranchir de la barrière physique constituée par le faisceau de voies ferrées et par le fort dénivelée entre la ville haute (6000 h) et la ville basse (6000 h)</p> <p>Les stations seront implantées sur des tènements facilement aménageables, propriétés maitrisées par le Maître d'ouvrage.</p>		
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La mesure répond principalement aux stratégies suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>U2</b> par la consolidation de la structure urbaine de Valserhône.</li> <li>• <b>M3</b> à travers la création d'une ligne de transport par câble dans l'agglomération.</li> <li>• <b>M5</b> à travers l'organisation du rabattement TP sur le Léman Express.</li> <li>• <b>M11</b> avec une offre de transport qualitative, renforcée et attractive, adaptée à la dénivellation du terrain.</li> <li>• <b>EP4</b> par l'incitation au report modal en faveur des TP/MD.</li> </ul> <p>Ce projet est inscrit dans le SCOT révisé et le Plan Climat Air Energie territorial du Pays bellegardien - décembre 2019</p> <p>L'objectif est de limiter l'accès au centre-ville des TIM et l'emprise des P+R autour de l'interface multimodale pour les reporter en pieds de station du transport par câble pour les flux sortants (environ 570 frontaliers) qui pourraient ainsi utiliser le câble urbain en rabattement sur l'interface multimodale) et les déplacements internes, ainsi que de rendre les transports publics ferroviaires et câble plus attractifs que les TIM pour les habitants du Grand Genève et des nombreuses villes de la région reliées par le train (Lyon, Grenoble..) pour les flux entrants vers le village de marques . L'objectif est de porter la part modale TP urbain dont câble aérien de 5 à 10%.</p> <p>Les stations seront implantées et à proximité immédiate des voies TER et TGV et de l'interface multimodale, des polarités structurantes (équipements majeurs-lycée, collège, centre aquatique-et quartiers d'habitat dense) ainsi que d'une centralité urbaine future qui va connaitre un développement majeur dès 2022: le village de marques (500 emplois et 2 M de visiteurs), le pôle santé (250 emplois), un hôtel (100 chambres),un quartier mixte de 350 logements et un P+R en pied de station et à proximité des voies autoroutières et routières desservant les territoires voisins.</p> <p>Les principaux acteurs de ce développement et en premier lieu le porteur du village de marques se sont positionnés comme partenaires de ce projet considérant le câble urbain comme un équipement attractif et compétitif. Le câble urbain introduira ainsi un nouveau paradigme: créer des flux entrants significatifs en transport en commun pour devenir le catalyseur d'un nouveau développement du Pays Bellegardien et contribuer au caractère multipolaire du Grand Genève.</p> <p>Les estimations de coûts de maintenance et d'entretien réduit (200k€/an), la 1<sup>ère</sup> étude de survols (2 maisons au total) et d'insertion locale des stations a démontré une réelle faisabilité du projet. Des études de définition précises seront menées dès avril 2021.</p>		
<p><b>Effets sur Suisse</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Effet Réseau: La mesure est comprise dans la communauté tarifaire Léman Pass. Elle est directement connectée au Léman Express, avec la desserte de l'interface multimodale de Bellegarde. De plus, l'ensemble du réseau urbain sera reconfiguré pour rabattre sur cette l'offre de transport par câble.</li> <li>• Report modal: Le report modal attendu est de doubler la part modale TP, en passant de 5 % (sans projet) à 10 % (avec projet).</li> <li>• Fréquentation potentielle: Environ 600 frontaliers pourront bénéficier quotidiennement de cette offre de rabattement structurante sur la liaison transfrontalière du Léman Express. Au total, la fréquentation estimée est de 1800 usagers/jour.</li> </ul>		

<b>Mesure 39-8</b>	<b>Aménagement d'un transport par câble aérien desservant l'interface multimodale de l'agglomération régionale de Valserhône</b>	<b>Coût: 11 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail ; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité ; diminue la charge de trafic (TIM) et de stationnement dans la centralité de Bellegarde et autour de l'interface multimodale afin de pacifier l'espace public.

Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie la gestion des terres et déblais, ainsi que les possibilités d'optimiser les surfaces (le transport par câble électrique présente l'avantage de réduire l'espace au sol) ; promeut des systèmes de mobilité et de transport intelligents ; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité ; prévoit des plantations d'espèce indigène et évite tout impact sur les corridors biologiques recensés et

les espaces naturels sensibles ; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage. Elle sera en cohérence avec les actions de protection de la trame noire qui seront mises en œuvre dès 2021/2022 (fiche action du PCAET) et n'entraînera pas de coupe d'arbres. Le téléphérique présente l'avantage d'avoir des faibles coûts d'exploitation comparé aux autres modes de transport, ce moyen de transport 100% électrique s'inscrit pleinement dans le cadre de la transition énergétique. La mise en synergie des transports locaux par bus permettra de réduire la consommation énergétique globale des TP.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures du PA4

- Paquet forfaitaire MD A 39-7 Rabattement MD sur le PEM de Bellegarde
- UD 3-01 Densification du secteur gare et l'extension du centre-ville de Bellegarde
- UD 3-02 Bellegarde Châtillon ZAE

### Jalons et avancement des études

Étude d'opportunité	02.2020 (terminée)
<b>Étude de faisabilité</b>	<b>03.2021 / 09.2021</b>
Étude d'avant-projet	03.2022 / 03.2023
Étude de projet	09.2023
Autorisation / permis de construire	03.2024
Travaux	03.2027 / 02.2028
Mise en service	03.2028

### Coût

- Estimation du coût global : 11 MF
- Estimation du coût imputable : 11 MF




### Répartition du financement

Maître d'ouvrage : 20%  
 REGION/Département/Etat : 70 %  
 Partenaires privés (village de marques, et autres) 10%

### Documents mis à disposition

Etude de faisabilité



<p><b>Numéro</b> <b>12-53</b></p>	<p><b>Elargissement de la Voie verte Versoix/Pregny-Chambésy et extensions en direction de Collex-Bossy et de Genève</b></p>		
<p><b>Priorité</b> <b>A4</b></p>	<p><b>Historique</b> Nouvelle mesure qui complète la mesure 12-32 (Paquet forfaitaire MD A3) 6621.3.010</p>	<p><b>Coût: 10.3 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Mobilité douce</p>	<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Canton de Genève <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Pregny-Chambésy, Bellevue, Genthod, Versoix, CFF</p>		
<p><b>Plan de localisation</b></p>  <p>Vert: mesure initiale A3 12-32 code ARE 6621.3.010 Rouge: mesure individuelle complémentaire A4 12-28 Bleu: mesure Paquet forfaitaire MD B4 12-60</p>	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 		
<p><b>Description et faisabilité</b> La voie verte Versoix/Pregny-Chambésy est initialement une mesure A3 (6621.3.010 /12-32) inscrite au Plan directeur cantonal genevois (état de coordination actuel « en cours ») qui visait à l'amélioration d'un cheminement vélo existant le long des voies CFF, notamment à travers la sécurisation des traversées des axes routiers, un réaménagement fonctionnel de l'itinéraire et la suppression des barrières architecturales.</p>			

<b>Mesure 12-53</b>	<b>Elargissement de la Voie verte Versoix/Pregny-Chambésy et extensions en direction de Collex-Bossy et de Genève</b>	<b>Coût: 10.3 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>

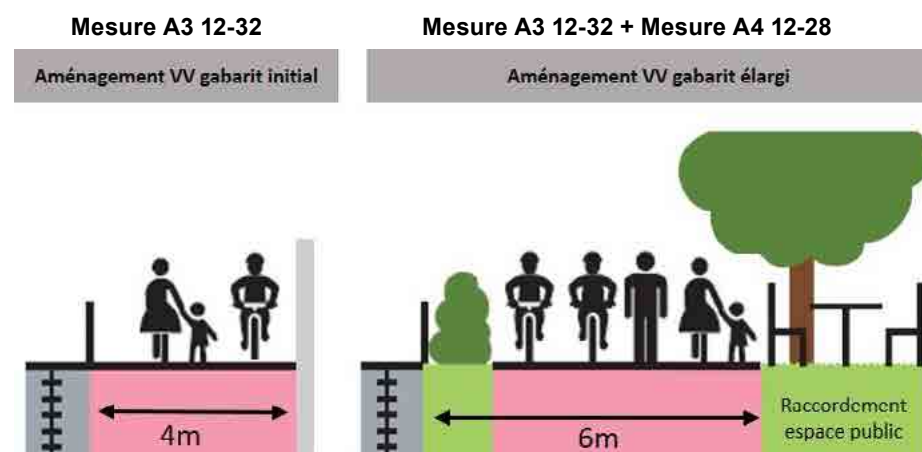
Suite au succès de la Voie verte d'agglomération en rive gauche entre Eaux-Vives et Annemasse et au retour d'expérience usagers réalisé en 2019-2020, les porteurs de projet souhaitent renforcer l'ambition de la voie verte Versoix/Pregny-Chambésy afin qu'elle réponde pleinement aux enjeux actuels de mobilité douce, de qualité d'espace public et aux objectifs de la nouvelle stratégie intercommunale établie en 2018 entre les communes de Bellevue, Genthod, Collex-Bossy et Versoix. Cette nouvelle ambition résulte également de l'opportunité, offerte par les travaux autour de gare Cornavin, notamment dans le secteur de Sécheron, de connecter cette infrastructure au réseau de voies vertes en développement dans ce secteur de la rive droite.

Le renforcement de l'ambition de la voie verte Versoix/Pregny-Chambésy se déploie selon deux temporalités :

1. Horizon A du PA4 (mesure 12-53): Elargissement et réalisation des aménagements qualitatifs (éclairage, végétalisation, mobilier urbain, espaces de séjour) de la voie verte Versoix/Pregny-Chambésy, et réalisation d'une extension en direction de Collex-Bossy et d'une première étape d'extension vers Genève; les travaux seront conduits simultanément avec la mesure initiale 6621.3.010/12-32 du PA3.
2. Horizon B du PA4 (mesure 12-60): Deuxième étape d'extension pour raccorder la voie verte à la gare de Genève-Sécheron (mesure intégrée au Paquet de mesures forfaitaires MD B4)

Pour l'horizon A du PA4, la mesure 12-53 prévoit un linéaire total de 10.5 km d'aménagements qui se décline ainsi :

- **Un élargissement du gabarit de la voie verte à 6 mètres et un renforcement de son aménagement qualitatif long des 8 km de l'itinéraire** pour permettre la qualité d'espace public recherché et une bonne cohabitation des piétons et cyclistes. L'ambition actualisée est de créer un véritable espace public de qualité reliant les lieux traversés. Cela nécessite de prévoir, en complément, les aménagements nécessaires à la création d'un gabarit plus généreux et d'un espace public de qualité : végétation, mobilier urbain, éclairage adapté, espaces de séjour. L'ambition renforcée de la voie verte implique également la mise en œuvre de mesures plus contraignantes pour les TIM comme la diminution de la vitesse sur certains secteurs mixtes et la suppression de places de stationnement.



- **Une extension en direction de Collex-Bossy qui permet de renforcer le maillage territorial de mobilité douce autour de l'axe structurant de la voie verte** par l'ajout d'une bande cyclable dans le sens de la descente et la création d'un trottoir le long des tronçons sans cheminement piéton existant sur 1.6 km de la route de Collex. Cette extension permet d'offrir un rabattement direct et sécurisé pour les habitants de Collex-Bossy (1'600 habitants) vers la gare Léman Express de Genthod-Bellevue.
- **Une première extension en direction de Genève entre la gare Léman Express de Chambésy et le chemin de l'Impératrice dans le secteur des Nations à proximité de l'ONU** permettra de raccorder la voie verte au réseau cyclable et piétonnier urbain de la ville de Genève (extension en site propre sur 0.9 km). Elle concrétise une intention liée au plan directeur de quartier Jardin des Nations. Cette première extension sera complétée par une deuxième extension à l'horizon B du PA4 (mesure Paquet MD B4 12-60) jusqu'à la gare Léman Express de Genève-Sécheron.

#### Opportunité et utilité

La mesure contribue essentiellement aux stratégies :

- **U9** par le lien qualitatif que cette voie verte permettra entre les localités et les secteurs d'habitat et d'emplois traversés.
- **M4** grâce à la création d'un itinéraire cyclable en site propre qui permet de relier efficacement ce secteur de la Rive droite au cœur d'agglomération.
- **M8** par un gabarit augmenté pour permettre une cohabitation apaisée entre piétons et vélos et permettant l'aménagement d'espaces publics attractifs.

<b>Mesure 12-53</b>	<b>Elargissement de la Voie verte Versoix/Pregny-Chambésy et extensions en direction de Collex-Bossy et de Genève</b>	<b>Coût: 10.3 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>

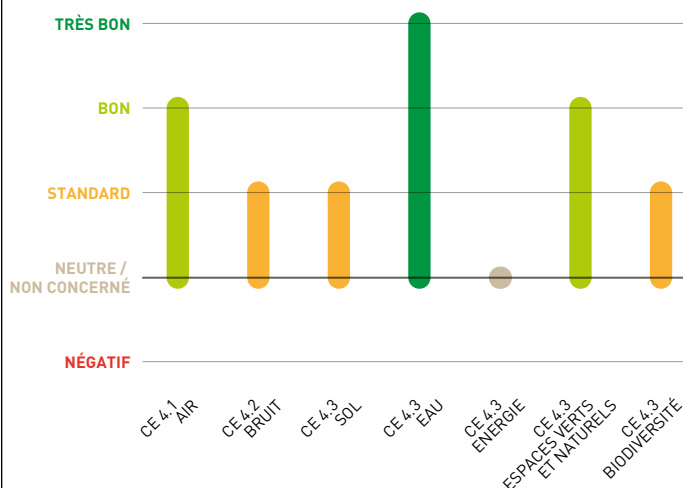
- **M10** par la création d'un itinéraire en site propre avec un traitement adapté des carrefours et un gabarit permettant de minimiser les conflits potentiels entre piétons et vélos.
- **EP4** en donnant plus d'espace aux MD pour encourager le report modal.
- **EP5** par la végétalisation qui renforce l'intégration paysagère du projet.

Pour la mobilité, la voie verte participe à améliorer le report modal sur les MD et la qualité du système global de transport à travers le développement de l'intermodalité MD/TP (rabattement vers les gares Léman Express et arrêts TPG). Elle constitue une véritable alternative aux transports individuels motorisés en offrant un itinéraire MD efficace, sécurisé et accessible à tous les profils d'utilisateurs. Les connexions multimodales créées avec les gares Léman Express et l'aménagement de cheminements piétons, de pistes cyclables, de stationnements vélos améliorent la part modale des TP et de la MD.

Concernant la sécurité, la voie verte permet d'offrir un itinéraire sûr pour les piétons et les vélos, en partie hors du trafic TIM. Le projet prévoit également l'abaissement de la vitesse et la sécurisation de carrefours pour les sections au sein desquels TIM et MD doivent cohabiter. Le gabarit de la voie verte permet une cohabitation apaisée entre piétons et vélos.

En termes d'urbanisation, la voie verte offre un axe MD structurant et de qualité à plusieurs communes de la Rive droite (Pregny-Chambésy, Bellevue, Genthod, Collex-Bossy, Versoix) en renforçant leur lien avec l'agglomération centrale. Elle permet aussi de mieux relier leurs principaux points d'attraction (équipements publics et scolaires, espaces naturels et de détente, commerces), les principaux quartiers d'habitation et les zones d'emploi (notamment le quartier des Nations) autour d'un nouvel espace public permettant d'accompagner l'urbanisation en cours et à venir des territoires traversés.

#### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail; prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité; en effet, elle participe à diminuer l'usage des TIM par la promotion d'un axe agréable, sécurisé et rapide pour les modes doux, marche et vélo, vers le centre de Genève et en rabattement vers le Léman Express.

Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie les possibilités d'optimiser les surfaces; surface imperméable et zone de pleine terre identiques à l'état initial; gère les eaux de ruissellement de façon enterrée et centralisée et/ou à ciel ouvert; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; prévoit des planta-

tions d'espèces indigènes et des mesures de compensation; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage. L'insertion de la voie verte dans les milieux urbains est l'occasion de requalifier certains espaces en améliorant leur qualité urbaine et environnementale: création d'espaces publics et de détente, plantation, arborisation, réduction des îlots de chaleur, apport en biodiversité, augmentation des surfaces perméables, traitement des eaux à la source et redistribution pour les plantations. Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

#### Lien avec d'autres mesures du PA4

- Paquet forfaitaire MD A4 12-54 Connexions mobilité douce du quartier du Champ du Château à la Voie verte Versoix/Pregny-Chambésy et au Vengeron
- Paquet forfaitaire MD B4 12-60 Extension de la voie verte Versoix/Pregny-Chambésy vers la gare Léman Express de Genève-Sécheron
- Be4 32-1-26 Promenade des serres et Extension du Cours des Nobel entre l'OMS et la campagne Tournay
- UD 1-03 Versoix
- UD2-01 Jardin des Nations

Mesure 12-53	Elargissement de la Voie verte Versoix/Pregny-Chambésy et extensions en direction de Collex-Bossy et de Genève	Coût: 10.3 MF
		Priorité: A4
<b>Jalons et état de planification</b>		
Étude préliminaire	09.2018 / 02.2019	
<b>Étude d'avant-projet</b>	<b>11.2020 / 03.2022</b>	
Étude de projet	04.2022 / 12.2022	
Autorisation / permis de construire	01.2023 / 12.2023	
Travaux	06.2024 / 12.2026	
Mise en service	01.2027	
<b>Coût</b>		<b>Répartition du financement</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global: 10.3 MF HT</li> <li>• Estimation du coût imputable: 10.3 MF HT</li> </ul>		Canton de Genève: 5.8 MF Communes: 4.5 MF La répartition détaillée reste à affiner.
<b>Documents mis à disposition</b>		
Étude préliminaire Voie verte Versoix/Pregny-Chambésy, Février 2019		

Numéro  
**34-17**

**Aménagement d'une voie verte  
entre Bernex et le Bois de la Bâtie  
– tronçon du parc agro-urbain au  
Bois de la Bâtie**



Priorité  
**A4**

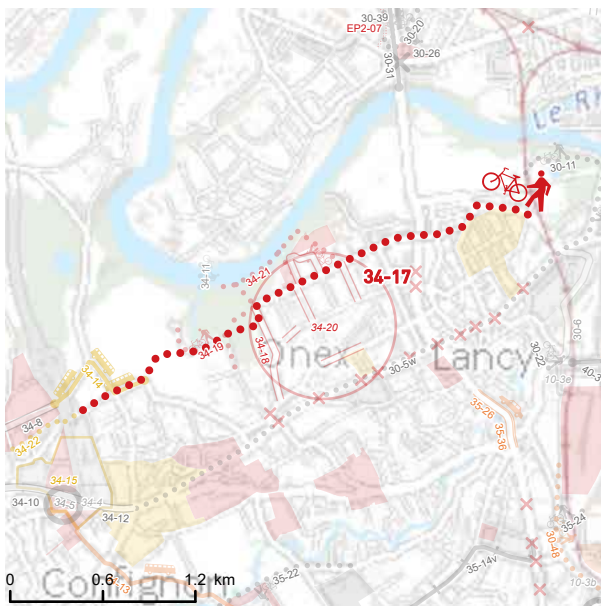
Historique  
remplace  
la mesure  
abandonnée A2  
34-9, 6621.2.037

**Coût: 22.4 MF**  
**Avec demande de cofinancement**

**Catégorie de mesures**  
Mobilité douce

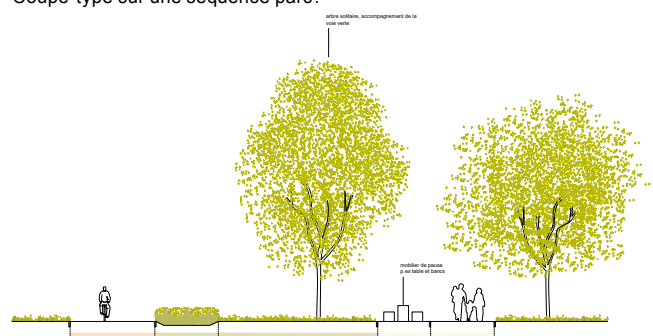
**Maître d'ouvrage pilote de la mesure**  
Canton de Genève  
**Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)**  
Bernex, Confignon, Onex, Lancy

**Plan de localisation**

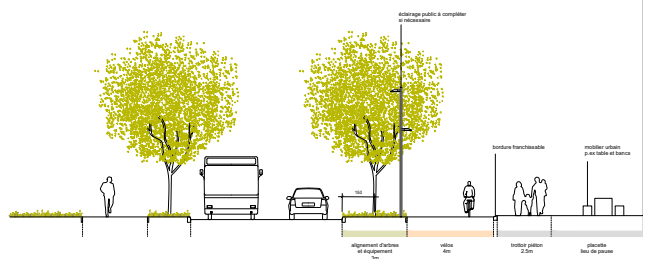


**Représentation explicative de la mesure**

Coupe-type sur une séquence parc :



Coupe-type sur une séquence urbaine de la voie verte :



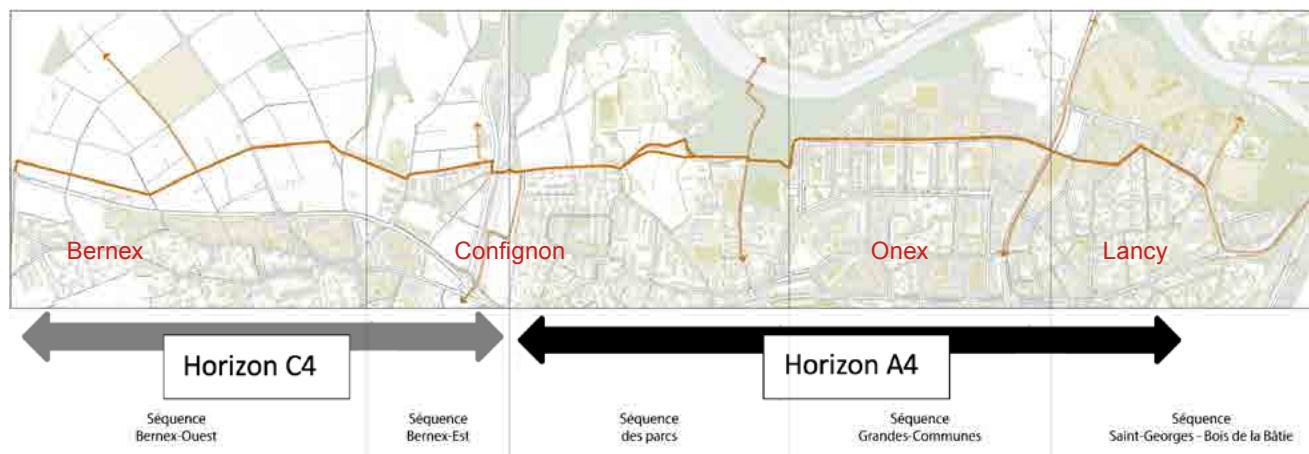
**Description et faisabilité**

Suite au succès de la Voie verte d'agglomération en Rive gauche entre les Eaux-Vives et Annemasse et au retour d'expérience usagers réalisé en 2019-2020, le projet de Voie verte Bernex-Bâtie présenté au PA2 (6621.2.037 / 34-9 - A2) ne répondait plus à l'ambition souhaitée pour ces axes MD structurants. C'est pourquoi les porteurs de projet ont souhaité abandonner la mesure du PA2 et redéposer deux nouvelles mesures :

- Un premier tronçon en horizon A4 d'une longueur de 3.6 km du Bois de la Bâtie au Parc agro-urbain (objet de la présente fiche) qui traverse plusieurs typologies d'espaces déjà urbanisés ainsi que des parcs et des bois et dont la connexion avec la Voie verte d'agglomération au niveau de la Jonction fait déjà l'objet de la mesure 6621.2.018/30-11 - A2.
- Un deuxième tronçon en horizon C4 d'une longueur de 2.4 km du parc agro-urbain à Bernex en lien avec le développement urbain futur de Bernex-Nord où elle rejoint l'axe du tramway sur la route de Chancy.



<b>Mesure 34-17</b>	<b>Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le Bois de la Bâtie – tronçon du parc agro-urbain au Bois de la Bâtie</b>	<b>Coût: 22.4 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>



La Voie verte Bernex-Bâtie désigne un projet d'axe réservé à la mobilité douce composé de plusieurs séquences, propice aux déplacements de tous types (loisirs et fonctionnels) en créant une voirie en site propre. Pour être concurrentielle par rapport aux TIM et complémentaire vis-à-vis des TP, la voie doit rendre le déplacement à vélo sécurisé, confortable, rapide et avec le moins d'interruptions possible.

D'une longueur totale de 6 km, le projet a pour objectifs de créer, en plus d'une infrastructure de mobilité douce, un espace public continu ayant une identité propre, alors que le tracé traverse différentes communes et une multitude de lieux ayant leurs particularités. Le dimensionnement de la voie verte vise l'ambition suivante : 4 m de largeur pour les cycles, 2.5 m pour les piétons (parfois plus quand la situation le permet) et 2 m pour les aménagements paysagers. Ce dimensionnement souhaité est supérieur aux recommandations normatives et vise une voie cyclable bidirectionnelle confortable avec possibilité de dépassement. Les séquences traversées par la voie verte sont multiples et les usages attendus selon les différents tronçons sont variés :

- **Séquence des parcs** : Ce tronçon permettra de relier le Parc agro-urbain et le Parc des Evaux, tous deux d'importance cantonale. La forte affluence du centre des Evaux sera un bon test d'efficacité de la voie verte, pour son aptitude à capter les flux et à éviter les conflits entre des usages différenciés. L'aménagement permettra également de remédier à la problématique du chemin François-Chavaz, actuellement dangereux, à cause du manque de visibilité et de l'absence d'infrastructures MD sécurisées et en site propre. La mesure 34-19 du paquet MD A4 complète l'aménagement du chemin François-Chavaz hors axe de la voie verte. La passerelle MD entre la presqu'île d'Aire et le parc des Evaux (6621.2.089/34-11 - Ae2) dont la mise en service est prévue fin 2021 permettra de connecter Vernier depuis la Voie verte au niveau du Bois de la Chapelle. La mesure 34-21 du paquet MD A4 assure le maillage entre la voie verte et cette passerelle par le réaménagement de cheminements.
- **Séquence Avenue des Grandes Communes** : Ce tronçon inclut un réaménagement de façade en façade et une requalification complète de l'axe (projet spécifique intégrant des équipements dédiés aux modes doux fonctionnels : continu, sécurisé et confortable). En effet, à ce jour sur les 26 m de largeur, 14 m sont dévolus aux transports motorisés. La complexité de l'axe (nombreux carrefours, arrêts de transports publics, dessertes des commerces) ainsi que la suppression/réorganisation des places de parking présentent plusieurs défis, ainsi que la passerelle permettant de traverser la route du Pont Butin (interface de transports publics, réinsertion dans le trafic dangereuse). Cependant, les marges de manœuvre offertes par le domaine public sont conséquentes et laissent entrevoir des perspectives très intéressantes (mobilité, accessibilité locale, espaces publics, insertions paysagères). En accompagnement de la voie verte les mesures 34-18 du paquet sécurité A4 et 34-20 du paquet MD A4 viennent compléter la sécurisation et le maillage MD à Onex.
- **Séquence Saint-Georges - Bois de la Bâtie** : Ce tronçon sur un secteur urbain assurera la liaison entre le quartier des Marbriers (en cours de développement) et le Bois de la Bâtie (connexion à la voie verte d'agglomération). Le projet inclura le chemin du Crédo, très fréquenté aux entrées et sorties d'école ainsi que l'avenue du Petit-Lancy et la route de Saint-Georges/avenue du Cimetière.

La continuité et la lisibilité de l'ensemble du parcours pourront être assurées par la constance et la répétition de certains principes d'aménagements paysagers. Ainsi, les séquences définies correspondent à différents types d'aménagements d'espaces publics proposés en accompagnement de la voie verte, en adéquation avec la spécificité du secteur traversé.

<b>Mesure 34-17</b>	<b>Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le Bois de la Bâtie – tronçon du parc agro-urbain au Bois de la Bâtie</b>	<b>Coût: 22.4 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>

Tronçon C4: de la voie verte sera coordonné avec les horizons de planifications des quartiers qu'elle traversera, quartiers Abarois, Grouet et Stand prévus au-delà de 2031. En attendant ces développements, les déplacements cycles et piétons entre le Parc argo-urbain et la route de Chancy pourront être assurés par d'autres itinéraires.

Etat d'avancement des études: En 2019-2020, le canton de Genève a effectué une étude préliminaire ayant permis de préciser la faisabilité du projet, son tracé et les ambitions en partenariat avec les communes. L'étude a permis de préciser la maturité foncière du projet et notamment que le projet repose en grande partie sur du domaine public communal (66%) et cantonal (20%). L'aménagement de la voie implique cependant des emprises complémentaires sur des surfaces privées (environ 5 800 m<sup>2</sup>). Quelques points durs ont déjà été identifiés et devront faire l'objet d'une attention particulière dès les prochaines phases d'études (deux villas au chemin des Tacons, une décharge municipale chemin François-Chavaz, des espaces extérieurs au droit d'une copropriété rue du Vieux Moulin, deux parcelles en mains privées, une zone de stationnement et des espaces boisés route de Loëx). Au niveau de la route de Loëx et du chemin des Tacons, la largeur actuelle n'est pas suffisante pour accueillir la voie verte, même si le stationnement est supprimé. Il est donc nécessaire de procéder à des acquisitions foncières.

### Opportunité et utilité

La mesure contribue essentiellement aux stratégies :

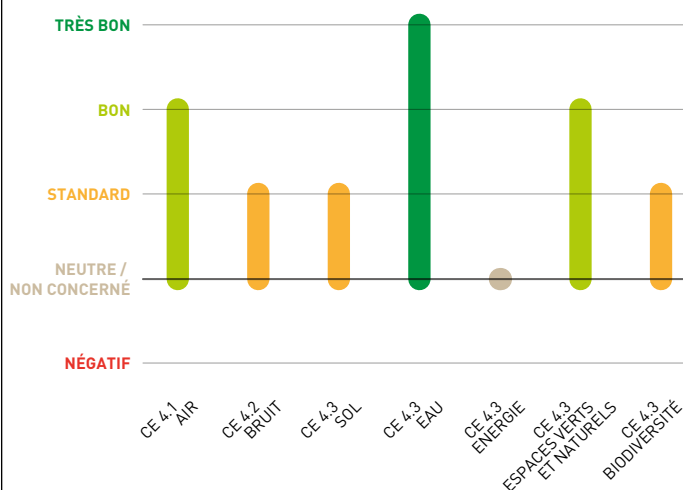
- **U9** par le lien qualitatif que cette voie verte permettra entre les secteurs d'habitat et d'emplois, existants et futurs, traversés.
- **M4** grâce à la création d'un itinéraire cyclable en site propre qui permet de relier efficacement l'axe Bernex-Onex-Lancy au cœur d'agglomération.
- **M8** par un gabarit augmenté pour permettre une cohabitation apaisée entre piétons et vélos et permettant l'aménagement d'espaces publics attractifs.
- **M10** par la création d'un itinéraire en site propre avec un traitement adapté des carrefours et un gabarit permettant de minimiser les conflits potentiels entre piétons et vélos, ainsi qu'avec le trafic TIM.
- **EP4** en donnant plus d'espace aux MD pour encourager le report modal.
- **EP5** par la végétalisation qui renforce l'intégration paysagère du projet.

La mesure permet de relier rapidement et efficacement le pôle multimodal de Vailly à Bernex au centre-ville de Genève. En chemin, il est possible de rejoindre Châtelaine et le Lignon, en franchissant le Rhône, ainsi que plusieurs centres de formation professionnelle. Une liaison préexistante au niveau de Bernex permet de connecter Aire-la-Ville. Au niveau de l'avenue des Grandes-Communes, un projet de requalification de façade à façade est prévu afin de repenser le rapport au quartier et l'insertion de cette artère dans le milieu urbain.

En améliorant la mobilité douce, la voie verte participera à améliorer la qualité du système global de transport et à offrir une véritable alternative aux TIM. La voie verte offre un itinéraire sûr et efficace, accessible à tous et connecté à l'ensemble du réseau de transport en commun (gares, arrêts TPG).

La voie verte permet d'améliorer la qualité paysagère, de renforcer plusieurs corridors écologiques et de contribuer à une meilleure qualité de vie. Elle est aussi un lieu de rencontre, de détente et de loisir pouvant accueillir diverses animations ponctuelles ou des équipements et permet de relier diverses infrastructures existantes ou à venir.

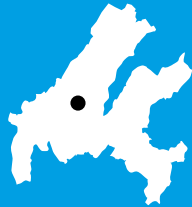

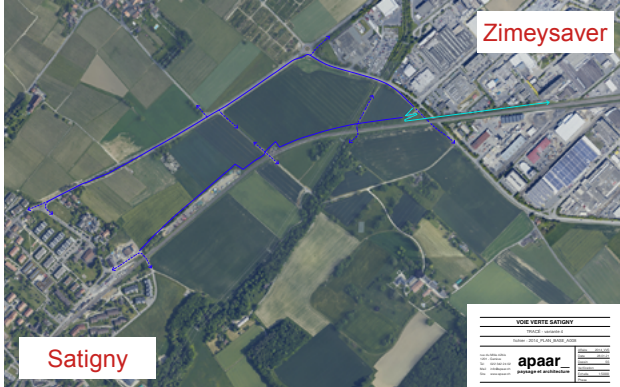
### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) en site propre; prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM.

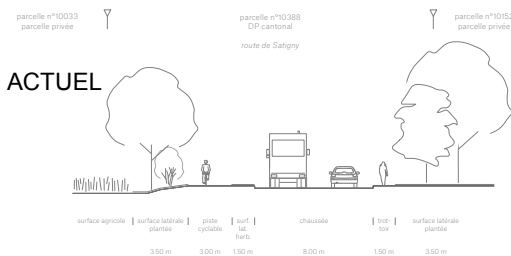
Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie les possibilités d'optimiser les surfaces; l'état des sols et des zones de pleine terre restent identiques à l'actuel; gère les eaux de ruissellement de façon enterrée et centralisée, ainsi qu'à ciel ouvert; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité, notamment des existants; prévoit des plantations d'espèces indigènes ou adaptables aux changements climatiques; Concernant le respect de la biodiversité et la valorisation des espaces naturels et verts, l'insertion de la voie verte dans les milieux urbains est l'occasion

Mesure 34-17	Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le Bois de la Bâtie – tronçon du parc agro-urbain au Bois de la Bâtie	Coût: 22.4 MF												
		Priorité: A4												
<p>de requalifier certains axes en améliorant leur qualité urbaine et environnementale : espaces publics, plantation, arborisation, réduction des îlots de chaleur, apport en biodiversité, augmentation des surfaces perméables, traitement des eaux à la source et redistribution pour les plantations.</p> <p>L'aménagement de la voie verte nécessitera une emprise sur les SDA aux endroits suivants : dans le parc des Evaux (environ 1'800 m<sup>2</sup> actuellement en zone de verdure), le long de la route de Loëx (environ 400 m<sup>2</sup>) et du chemin des Tacons (environ 1'700 m<sup>2</sup>) et à long terme dans le secteur de Bernex Nord (environ 18'000 m<sup>2</sup>).</p>														
<p><b>Lien avec d'autres mesures du PA4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Paquet forfaitaire Sécurité A4 34-18 Modérations de trafic dans la Cité d'Onex</li> <li>• Paquet forfaitaire MD A4 34-19 Amélioration et sécurisation de l'accès modes doux aux Evaux en accompagnement de la Voie verte Bernex-Bois de la Bâtie</li> <li>• Paquet forfaitaire MD A4 34-20 Amélioration et sécurisation des pistes cyclables et parcours piétons à Onex en accompagnement de la Voie verte Bernex-Bois de la Bâtie</li> <li>• Paquet forfaitaire MD A4 34-21 Amélioration des connexions MD entre Onex et la passerelle sur le Rhône en accompagnement de la Voie verte Bernex-Bois de la Bâtie</li> <li>• UD4-13 Bernex</li> </ul>														
<p><b>Jalons et état de planification</b></p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Étude préliminaire</td> <td>11.2019 / 11.2020 (terminée)</td> </tr> <tr> <td><b>Étude d'avant-projet</b></td> <td><b>12.2021 / 12.2022</b></td> </tr> <tr> <td>Étude de projet</td> <td>01.2023 / 12.2024</td> </tr> <tr> <td>Autorisation / permis de construire</td> <td>01.2025 / 12.2025</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>01.2026 / 12.2026</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>01.2027</td> </tr> </tbody> </table>			Étude préliminaire	11.2019 / 11.2020 (terminée)	<b>Étude d'avant-projet</b>	<b>12.2021 / 12.2022</b>	Étude de projet	01.2023 / 12.2024	Autorisation / permis de construire	01.2025 / 12.2025	Travaux	01.2026 / 12.2026	Mise en service	01.2027
Étude préliminaire	11.2019 / 11.2020 (terminée)													
<b>Étude d'avant-projet</b>	<b>12.2021 / 12.2022</b>													
Étude de projet	01.2023 / 12.2024													
Autorisation / permis de construire	01.2025 / 12.2025													
Travaux	01.2026 / 12.2026													
Mise en service	01.2027													
<p><b>Coût</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût: 22.4 MF HT</li> <li>• Estimation du coût imputable global: 22.4 MF HT (19.8 MF HT de travaux + 2.6 MF d'acquisitions foncières)</li> </ul>		<p><b>Répartition du financement</b></p> <p>Pour la mesure en horizon A uniquement:</p> <p>Canton de Genève: 57.3% (dont env. ¾ de subvention aux communes)</p> <p>Onex: 30.1%</p> <p>Lancy: 5.4%</p> <p>Confignon: 4.2%</p> <p>Bernex: 3%</p>												
<p><b>Documents mis à disposition</b></p> <p>Étude préliminaire Voie verte Bernex-Bois de la Bâtie (2020)</p>														

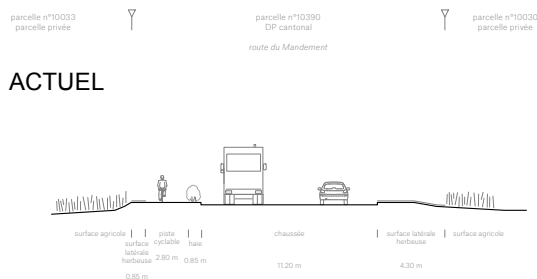
<p><b>Numéro</b> <b>33-33</b></p>	<p><b>Extension de la voie verte d'agglomération depuis la ZIMEYSAVER en direction de la gare de Satigny</b></p>		
<p><b>Priorité</b> <b>B4</b></p>	<p><b>Historique</b> Nouvelle mesure</p>	<p><b>Coût : 6.6 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Mobilité douce</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Canton de Genève <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> CFF, Commune de Satigny</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>La mesure consiste à réaliser une extension de la Voie verte d'agglomération par l'aménagement d'une nouvelle section complétant le tracé de cet axe de mobilité douce structurant du Grand Genève permettant de relier le village de Satigny. Cette extension constitue la suite du développement de la voie verte d'agglomération en rive droite après la réalisation des premières étapes dont la mise en service est prévue par tronçons entre 2025 et 2026 (6621.2.034 /33-11; 6621.2.033/33-10; 6621.2.032/33-9; 6621.2.025/30-21 et 33-26-A4)</p> <p>Pour minimiser l'impact de la présente mesure sur la zone agricole qui sépare Satigny et la ZIMEYSAVER, le projet d'extension a été séparé en deux parties. Une partie comprend le prolongement de la voie verte par la création d'un itinéraire d'environ 1 km pour les piétons en site propre d'une largeur de 2.5m le long des voies CFF entre le pôle d'activités ZIMEYSAVER et la gare Léman Express de Satigny.</p> <p>L'autre partie de la mesure concerne un linéaire d'env. 1.4 km. Elle comprend l'élargissement de la piste MD mixte existante sur la route de Satigny entre les voies CFF et la route du Mandement et une réduction du gabarit routier actuel de la route du Mandement. Ceci permet la réalisation d'une voie MD mixte d'une largeur de 5 m sur l'ensemble du tracé comprenant une bonne qualité paysagère ayant un impact minimum sur la zone agricole adjacente.</p>			

Coupes-types avant/après pour l'amélioration de la piste mixte piéton-vélo :

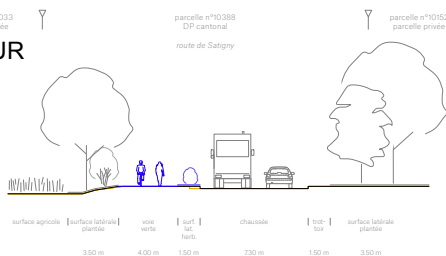
coupe S4.1  
route de Satigny



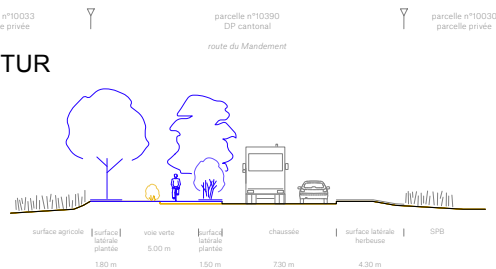
coupe S4.2  
route du Mandement



FUTUR



FUTUR



### Opportunité et utilité

La mesure contribue essentiellement aux stratégies :

- **U9** par le lien qualitatif que cette voie verte permettra entre le centre local de Satigny, le secteur d'activités de la Zimeysaver et le cœur d'agglomération.
- **M4** grâce à l'amélioration de la piste mixte piéton-vélo qui permettra un raccordement efficace à la Voie verte d'agglomération en rive droite.
- **M8** par l'aménagement d'un itinéraire dédié aux piétons et un gabarit augmenté sur la piste mixte permettant une cohabitation apaisée avec les vélos.
- **M10** par l'amélioration de l'espace alloué aux MD et un gabarit permettant de minimiser les conflits potentiels entre piétons et vélos.
- **EP4** en donnant plus d'espace aux MD pour encourager le report modal à la fois pour les trajets utilitaires et de loisirs.
- **EP5** par la végétalisation qui renforce l'intégration paysagère du projet et qui apporte une amélioration importante du confort d'usage pour les MD.

La mesure constitue une opportunité d'améliorer la connexion du centre local de Satigny au réseau cyclable structurant d'agglomération, en direction de l'agglomération centrale. La commune de Satigny connaît un important développement, passant de 2'380 habitants en 1990 à 4'127 fin 2015, avec une projection à 5'500 dans 10 ans.


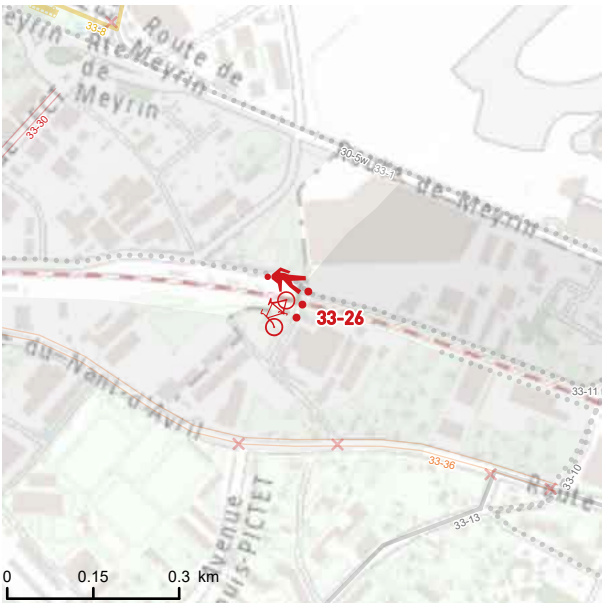
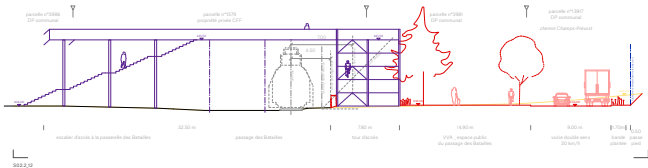
L'aménagement de cette nouvelle section de la Voie verte d'agglomération permet d'assurer la continuité, de sécuriser et de renforcer la connexion mode doux entre les gares Léman Express de Vernier, Meyrin, Zimeysa et Satigny. La voie verte participera à la qualité du système global de transport en offrant une véritable alternative aux transports individuels motorisés et en encourageant le report modal sur les mobilités douces. Elle offrira un itinéraire sûr et efficace, accessible à tous et connecté à l'ensemble du réseau de transport en commun (gares, arrêts TPG) et aux itinéraires MD de maillage.

La voie verte permet de préserver le paysage, de constituer et de dynamiser plusieurs corridors écologiques et de contribuer à une meilleure qualité de vie. Elle est aussi un lieu de rencontre, de détente et de loisir pouvant accueillir diverses animations ponctuelles ou des équipements et permet de relier diverses infrastructures existantes ou à venir.

Enfin la voie verte améliorera la sécurité des utilisateurs en proposant un site mixte de dimension suffisante pour gérer la cohabitation piétons-cycles et séparé du trafic routier par une bande plantée.

Mesure 33-33	Extension de la voie verte d'agglomération depuis la ZIMEYSAVER en direction de la gare de Satigny	Coût: 6.6 MF												
		Priorité: B4												
<b>Effets sur l'environnement</b>		<p>Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); diminue la charge de trafic dans les zones densément bâties; promeut un axe agréable, sécurisé et rapide pour des liaisons piétons et cycles vers le centre de Genève en lien avec la Voie verte d'agglomération</p> <p>Protection et valorisation des ressources naturelles: aucune étude à ce stade; surface imperméable entre 40 et 80% et zone de pleine terre entre 30 et 39%; gère les eaux de ruissellement de façon mixte selon le terrain (à ciel ouvert, à la source, enterrée et centralisée); crée des nouveaux espaces naturels, de biodiversité et paysagers et améliore l'accessibilité; prévoit des plantations d'espèces indigènes et des mesures de compensation; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage. L'insertion de la voie verte est l'occasion de requalifier les secteurs traversés en améliorant leur qualité urbaine et environnementale: plantation, arborisation, réduction des îlots de chaleur, apport en biodiversité, traitement des eaux</p>												
<p>à la source et redistribution pour les plantations. La branche piétonne est prévue en revêtement graveleux ou copeaux de bois (pour éviter le passage des vélos et l'imperméabilisation du sol). La branche mixte piéton-vélo sur la route du Mandement ne devrait pas générer d'emprises supplémentaires sur des sols perméables puisqu'elle serait élargie en emprise sur le généreux gabarit routier actuel.</p>														
<p>Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.</p>														
<b>Lien avec d'autres mesures du PA4</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ae4 33-22 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route de Satigny Est – Côté Sud (accompagnement de la mesure 33-14)</li> <li>• B4 33-34 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route de Satigny Ouest</li> <li>• Paquet forfaitaire MD B4 33-35 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route de Satigny Est – côté Nord</li> <li>• UD2-16 Satigny</li> <li>• UD2-09 ZIMEYSAVER</li> </ul>														
<b>Jalons et état de planification</b> <table border="1"> <tr> <td>Étude préliminaire</td> <td>09.2020 / 03.2021</td> </tr> <tr> <td><b>Étude d'avant-projet</b></td> <td><b>01.2022 / 12.2022</b></td> </tr> <tr> <td>Étude de projet</td> <td>06.2023 / 06.2024</td> </tr> <tr> <td>Autorisation/permis de construire</td> <td>01.2025 / 06.2026</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>01.2028 / 06. 2029</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>07.2029</td> </tr> </table>			Étude préliminaire	09.2020 / 03.2021	<b>Étude d'avant-projet</b>	<b>01.2022 / 12.2022</b>	Étude de projet	06.2023 / 06.2024	Autorisation/permis de construire	01.2025 / 06.2026	Travaux	01.2028 / 06. 2029	Mise en service	07.2029
Étude préliminaire	09.2020 / 03.2021													
<b>Étude d'avant-projet</b>	<b>01.2022 / 12.2022</b>													
Étude de projet	06.2023 / 06.2024													
Autorisation/permis de construire	01.2025 / 06.2026													
Travaux	01.2028 / 06. 2029													
Mise en service	07.2029													
<b>Coût</b> Estimation du coût global: 6.6 MF HT Estimation du coût imputable: 6.6 MF HT		<b>Répartition du financement</b> Clef de répartition financière à définir entre les partenaires du projet.												
<b>Documents mis à disposition</b> Étude préliminaire, mars 2021														



<p><b>Numéro</b> <b>33-26</b></p>	<p><b>Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévoist et les Batailles en lien avec la Voie Verte d'agglomération</b></p>	
<p><b>Priorité</b> <b>A4</b></p>	<p><b>Historique</b> 6621.3.110 (B3)</p>	<p><b>Coût: 9 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>
<p><b>Catégorie de mesures</b> Mobilité douce</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Canton de Genève <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Vernier</p>
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p>  <p><b>Passerelle des Batailles _ coupe 1/200</b> 1921_31_02_APA_PLA_avant-projet_A010</p>	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>La mesure consiste à construire une passerelle piétons-vélos par-dessus les 3 voies CFF de la ligne Genève-La Plaine à l'endroit de l'ancien passage à niveau du Chemin des Batailles supprimé en 2010. Située entre les gares Léman Express de Vernier et de Meyrin distantes de 1.5 km, elle est une alternative aux passages sous voies des gares et améliore l'accessibilité et la perméabilité du secteur pour mieux relier les communes de Meyrin (env. 25'000 habitants) et de Vernier (env. 35'000 habitants).</p> <p>Elle assure le lien entre les secteurs de la zone industrielle des Batailles (ZIBAT) de part et d'autre des voies CFF et se connecte directement à la Voie verte d'agglomération qui longe les voies côté Nord avec un franchissement des voies CFF tous les 600 mètres.</p> <p>Cette passerelle a fait l'objet d'une étude de faisabilité en avril 2018 qui a questionné les sujets relatifs aux gabarits, aux emprises, au coût d'investissement en fonction des variantes, aux contraintes (en particulier ferroviaires et plafond aérien lié à la proximité de l'aéroport), et aux aspects liés à la mobilité et la connexion avec la Voie verte d'agglomération. Cette faisabilité représente le point de départ pour l'établissement de l'avant-projet en cours d'étude. A ce stade la variante sélectionnée prévoit une passerelle longue de 40 m et large de 5.3 m. Pour accéder à la passerelle, un escalier et une rampe sont prévus côté Sud, et une tour d'accès (rampe et ascenseur) côté nord en raison des contraintes d'espace. Les aménagements représentent une surface totale de 930 m<sup>2</sup>.</p> <p>Le projet est inscrit au Plan directeur cantonal genevois. Son état de coordination actuel est « information préalable ».</p>		



<b>Mesure 33-26</b>	<b>Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévost et les Batailles en lien avec la Voie Verte d'agglomération</b>	<b>Coût: 9 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>

### Opportunité et utilité

La mesure contribue essentiellement aux stratégies :

- **U9** par son articulation avec la Voie verte d'agglomération qui constitue un espace public linéaire majeur.
- **M4** par la connexion que la mesure offrira entre les communes de Meyrin et de Vernier en maillage de la Voie verte d'agglomération.
- **M8** par la mixité piéton-vélo de la mesure avec un gabarit permettant d'assurer une bonne cohabitation des usagers.
- **EP4** en favorisant le report modal sur les MD dans ce secteur industriel actuellement peu attractif.

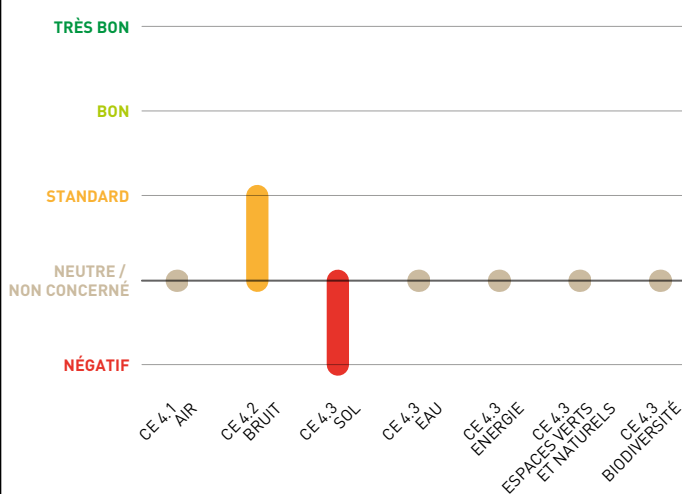
Aujourd'hui, le secteur est fortement marqué par les industries et les infrastructures du 20<sup>ème</sup> siècle. Or les planifications en cours sur ce territoire cherchent au contraire à le renouveler en profondeur pour y attirer des entreprises de valeur et une population plus mixte. Cette mesure doit également être lue comme une opportunité de rénovation urbaine et de couture entre les différents éléments constitutifs de ce territoire (quartiers, communes, zone industrielle, etc.). Connectée à la Voie verte d'agglomération, elle participe également à la mise en réseau d'espaces publics dédiés aux loisirs, à la détente et au lien social favorable à la qualité de vie.

Cette mesure permet de connecter deux grands bassins de population que sont Vernier Village et Meyrin Cité, et le nord et le sud de la zone industrielle des Batailles (ZIBAT). Par son lien avec la Voie verte d'agglomération, elle s'inscrit dans un concept de connexion et de maillage piétons et vélos à l'échelle de la rive droite genevoise reliant notamment le cœur d'agglomération à la Zimeysaver (10'000 emplois à l'horizon 2030).

Au niveau local cette passerelle s'inscrit dans la volonté de mieux desservir les sites industriels par la réorganisation des accès routiers et le développement de maillages MD pour rationaliser l'accessibilité à l'ensemble des parcelles du périmètre. Le Plan directeur de la ZIBAT réalisé en 2016 offre une large place à la mobilité douce sur un secteur qui jusque-là demeurait peu favorable aux piétons et aux vélos.

Les voies CFF représentent en effet une frontière physique peu perméable (aucun autre franchissement sur 1.5 km) et dangereuse à franchir sans ce type d'infrastructure. De plus cet aménagement accompagnera également une accroche prévue pour la réalisation d'un espace public structurant dans la ZIBAT afin d'améliorer la qualité paysagère des lieux.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; prévoit des mesures contraignantes pour les TIM ; cette passerelle participe du report modal vers les MD, d'autant que cet ouvrage est pensé pour lui-même et non comme un appendice du réseau pour véhicules motorisés. Protection et valorisation des ressources naturelles : à ce stade les études ne sont pas assez avancées pour répondre à cette thématique. La matérialité et l'habillage de l'ouvrage prendront notamment en compte la question des corridors écologiques, du bruit, de l'albédo et devront contribuer au maillage vert, ce qui permettra de compenser les emprises de 200 m<sup>2</sup> sur des surfaces perméables qui sont nécessaires pour pouvoir réaliser le projet. Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures du PA4

- UD2-09 ZIMEYSAVER

### Jalons et état de planification

Étude de programmation	10.2017 / 04.2018
Étude préliminaire	08.2020 / 11.2020
<b>Études d'avant-projet</b>	<b>01.2021 / 08.2021</b>
Étude de projet	09.2021 / 03.2022
Autorisation/permis de construire	01.2023 / 12.2023 (sous réserve d'une procédure fédérale PAP)
Travaux	01.2024 / 09.2024
Mise en service	12.2025

<b>Mesure 33-26</b>	<b>Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévost et les Batailles en lien avec la Voie Verte d'agglomération</b>	<b>Coût: 9 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>
<b>Coûts</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global: 9 MF HT</li> <li>• Estimation du coût imputable: 9 MF HT</li> </ul>		<b>Répartition du financement</b> Répartition à définir suite à la fin de la phase d'avant-projet: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton de Genève</li> <li>• Vernier</li> </ul>
<b>Documents mis à disposition</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Étude de programmation CITEC, avril 2018</li> <li>• Étude préliminaire Voie verte Rive Droite, novembre 2020</li> </ul>		



<p><b>Numéro</b> <b>35-33</b></p>	<p><b>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</b></p>		
<p><b>Priorité</b> <b>A4</b></p>	<p><b>Historique</b> Nouvelle mesure</p>	<p><b>Coût: 5.8 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Mobilité douce</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Canton de Genève <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Commune de Carouge, Commune de Lancy</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>La route de St-Julien est un axe aujourd'hui peu confortable pour les déplacements à pied et à vélo, à cause de son caractère routier, de son fort trafic, et d'aménagements de mobilité douce peu sécurisants et parcellaires. Pourtant, il permet d'accéder au collège Madame-de-Staël ou de relier Carouge à la gare Léman Express de Lancy-Bachet. De plus, le quartier Grosselin (secteur Praille-Acacias-Vernets) se développera prochainement au nord, augmentant les besoins d'espaces de qualité et de connexions pour la mobilité douce dans ce secteur.</p> <p>La mesure consiste à améliorer les conditions de progression des piétons et des cycles sur une longueur de 320 m le long de la route de St-Julien entre la gare de Lancy-Bachet et le chemin de Grange-Collomb, ainsi que les connexions avec la gare (rampe de 200 m) et avec la future croix MD nord-sud du PAV (80 m de connexion MD). Le gabarit dévolu à la circulation automobile reste inchangé sur cette section de la ceinture urbaine, de même que les aménagements de mobilité douce et paysagers au sud de la route. Les interventions se situent sur la portion au nord de la route de St-Julien et consistent à y installer une piste cyclable bidirectionnelle et un trottoir élargi accompagnés d'un programme paysager visant à améliorer le parcours et le séjour des usagers en mettant en place des espaces publics attrayants et en plantant des arbres.</p> <p>L'étude préliminaire est actuellement en cours. En l'état actuel, le projet prévoit de récupérer de la surface au nord en comblant en partie le talus longeant le faisceau ferroviaire situé en contrebas. Environ cinq mètres seront ainsi récupérés, permettant l'installation d'un alignement d'arbre le long de la route de St-Julien de 3 m de large, un axe de mobilité douce de 5 m environ, et une bordure arbustive d'environ 1 m de large. Cette mesure inclut également un accès MD sous forme de rampe d'une longueur de 200 m et d'un gabarit de 5 m le long du coteau qui connecte directement les quais de la gare Léman Express de Lancy-Bachet avec la route de St-Julien. Au total la mesure porte sur une surface d'environ 4'500 m<sup>2</sup>.</p>			

<b>Mesure 35-33</b>	<b>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</b>	<b>Coût: 5.8 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>

### Opportunité et utilité

La mesure contribue essentiellement aux stratégies :

- **U2** en accompagnant le développement urbain du secteur de Grosselin avec une connexion MD de qualité vers la gare Léman Express de Lancy-Bachet.
- **U9** par la transformation progressive dans le cadre de la stratégie du PAV de ce secteur très minéral et encore très routier.
- **M4** par l'amélioration des conditions de circulation pour les vélos sur cet axe structurant de la route de Saint-Julien.
- **M8** par la mixité piéton-vélo de la mesure avec un gabarit permettant d'assurer une bonne cohabitation des usagers.
- **M10** par la séparation des flux sur cet axe à fort trafic et par la contribution au traitement d'une zone d'accumulation d'accidents.
- **EP4** en favorisant le report modal sur les MD dans ce secteur urbain en mutation.
- **EP6** par une attention particulière portée à la qualité du projet en termes de végétalisation notamment.

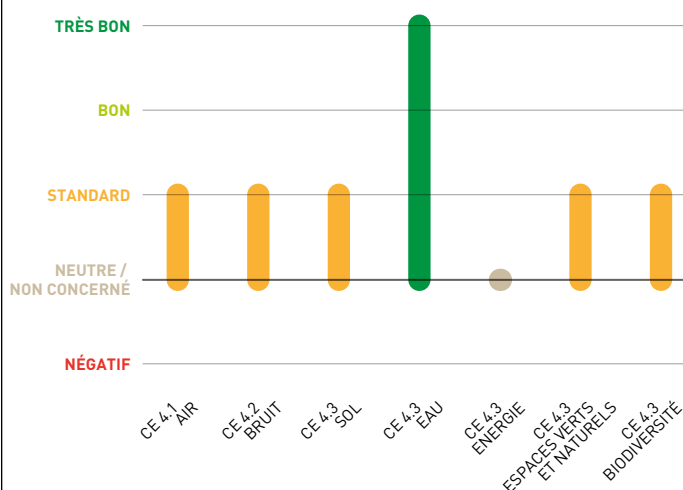
En améliorant les conditions de déplacement et de séjour des piétons et cyclistes, la mesure contribuera à l'attractivité de la marche à pied, du vélo, et des transports publics (en rabattement sur la gare Léman Express de Lancy-Bachet). Elle permet d'améliorer grandement un maillon de mobilité douce pour des déplacements locaux (accès au collègue Madame de Staël, à la gare de Lancy-Bachet, au quartier Grosselin – secteur PAV, lien entre Lancy et Carouge...), mais améliore également un maillon du réseau cyclable pénétrant d'intérêt cantonal, adapté aux déplacements de plus longue distance. Il concourt ainsi au report modal vers la mobilité douce et les transports publics.

La mesure accompagne le développement du quartier Grosselin (3'700 logements et 1'200 emplois), en améliorant son front sud et sa connexion directe à la gare de Lancy-Bachet. Compte-tenu des ambitions de diminution de la place de la voiture dans le quartier Grosselin, un accompagnement avec des mesures visant la mobilité douce et les transports publics est en effet essentiel pour la bonne accessibilité du quartier, de ses emplois et de ses logements.

La mesure améliore la sécurité des déplacements à pied et à vélo, en leur proposant un aménagement attractif, confortable, sûr et éloigné de la voie routière par un alignement d'arbres large. Les charges de trafic de la route de St-Julien (env. 35'000 véh./j) nécessitent de sécuriser les flux MD, qui ne disposent aujourd'hui côté nord de la route que de 3.75m de large pour se déplacer, soit un cheminement piétons de 2 m et une piste cyclable monodirectionnelle de 1.75 m. A ce propos la mesure contribuera à traiter une zone d'accumulation d'accidents «à assainir» situé au niveau du Bachet et qui implique des piétons, usagers parmi les plus vulnérables.

La haute densité urbaine de ce secteur doit être agrémentée d'espaces extérieurs généreux et de qualité. L'amélioration des conditions de déplacement pour les piétons et cycles participe au report modal, concourant ainsi à la réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores. Le projet prévoit de planter un alignement d'arbres, alors qu'aucun n'existe aujourd'hui de ce côté de la route. La frange nord de la route de St-Julien est amenée à devenir un espace public à dominante végétale. Les eaux sont gérées autant que possible en surface, via les fosses de plantation continues, régulant naturellement les pics de température, réduisant ainsi le phénomène d'îlots de chaleur.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD (avec forte affluence liée à la connexion avec la gare Léman Express et avec le lien avec le secteur PAV); encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo);

Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie la gestion des terres et déblais; entre 40 et 80% de surface imperméabilisée et zones de plaines terres entre 5 et 29%; gère les eaux de ruissellement à ciel ouvert ou à la source; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; prévoit des plantations d'espèces indigènes ou adaptables aux changements climatiques; accompagne d'un programme Nature en ville; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

Mesure 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	Coût: 5.8 MF												
		Priorité: A4												
<p><b>Lien avec d'autres mesures du PA4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• B4 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)</li> <li>• C4 30-49 Requalification du tronçon Etoile - Grosselin (PAV): croix MD nord-sud aménagements MD et paysagers</li> <li>• C4 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</li> <li>• UD4-01 Praille-Acacias-Vernets</li> <li>• UD4-15 Bachet</li> </ul>														
<p><b>Jalons et état de planification</b></p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Étude préliminaire</td> <td>05.2019 / 07.2021</td> </tr> <tr> <td><b>Études d'avant-projet</b></td> <td><b>09.2021 / 03.2023</b></td> </tr> <tr> <td>Étude de projet</td> <td>04.2023 / 03.2024</td> </tr> <tr> <td>Autorisation/permis de construire</td> <td>04.2024 / 03.2025</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>04.2025 / 03.2027</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>04.2027</td> </tr> </tbody> </table>			Étude préliminaire	05.2019 / 07.2021	<b>Études d'avant-projet</b>	<b>09.2021 / 03.2023</b>	Étude de projet	04.2023 / 03.2024	Autorisation/permis de construire	04.2024 / 03.2025	Travaux	04.2025 / 03.2027	Mise en service	04.2027
Étude préliminaire	05.2019 / 07.2021													
<b>Études d'avant-projet</b>	<b>09.2021 / 03.2023</b>													
Étude de projet	04.2023 / 03.2024													
Autorisation/permis de construire	04.2024 / 03.2025													
Travaux	04.2025 / 03.2027													
Mise en service	04.2027													
<p><b>Coûts</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global: 5.8 MF HT</li> <li>• Estimation du coût imputable: 5.8 MF HT</li> </ul>		<p><b>Répartition du financement</b></p> <p>100% Canton de Genève</p>												
<p><b>Documents mis à disposition</b></p> <p>Route de St-Julien – Etude de mobilité douce, Ph.2 Etude de variantes, MAP-RGR-CERA-Radiance, 29.04.2020</p> <p>Étude préliminaire, juillet 2021</p>														



Numéro  
**30-41**

Requalification PAV rue  
Boissonnas : croix MD nord-sud  
aménagement MD et paysagers



Priorité  
**B4**

Historique  
C3

Coût : 14.4 MF  
Avec demande de cofinancement

Catégorie de mesures  
Mobilité douce

Maître d'ouvrage pilote de la mesure  
Canton de Genève  
Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)  
Ville de Genève

#### Plan de localisation



#### Représentation explicative de la mesure



#### Description et faisabilité

Deux axes MD orientés nord-sud et est-ouest constitueront l'armature principale des déplacements des piétons et cyclistes du projet de mutation urbaine Praille-Acacias-Vernets, répondant aux besoins d'accès autour d'un axe MD structurant, et de rabattement sur les interfaces du Léman Express de Lancy-Pont-Rouge et de Lancy-Bachet.

L'axe nord-sud de la croix MD du PAV se raccorde au nord à la Voie verte d'agglomération (6621.005/30-4) et au quartier de la Jonction par les futures passerelles MD de la Gravière (30-47 - B4) et des Bains (6621.3.055/30-46 - B3 suspendue), et au sud à la gare Léman Express de Lancy-Bachet par une connexion le long de la route de St-Julien (35-33 - A4), ainsi qu'aux quartiers et au collège De-Staël situés au sud de la route de St-Julien au moyen d'un passage inférieur sécurisé (35-35 - B4) et de l'amélioration du maillage MD (30-60 - Paquet MD A4). Elle irrigue le PAV (Parc des Sports, quartiers Acacias et Etoile, Grand parc PAV, quartier de Grosselin) par un enchaînement de séquences de parcs, places, espaces de détente, de jeux, dont les usages sont diversifiés en fonction des lieux.

Le réaménagement de la rue Boissonnas constitue la première étape de cette croix MD nord-sud, sur un linéaire de 680 m et un gabarit allant de 12 m à 40 m. En tout ce sont env. 18'000 m<sup>2</sup> qui seront réaménagés par cette mesure inscrite au Plan directeur cantonal genevois (état de coordination actuel : « en cours »). La mesure accompagne la création d'un parc linéaire longeant la rivière de la Drize qui sera remise à ciel ouvert depuis la route des Acacias jusqu'au boulevard urbain François Dussaud.

Actuellement, la rue Boissonnas est un espace dédié à la voiture en relation avec les entreprises de la zone industrielle et artisanale. Le stationnement en surface occupe une large part de l'espace public. Le réaménagement de ce lieu délaissé en espace public prévoit de le libérer de toute circulation TIM pour sa requalification complète en faveur des MD et des espaces publics généreux et fortement végétalisés pour accompagner en particulier le renouvellement urbain du quartier des Acacias.



<b>Mesure 30-41</b>	<b>Requalification PAV rue Boissonnas : croix MD nord-sud aménagements MD et paysagers</b>	<b>Coût: 14.4 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>

### Opportunité et utilité

La mesure contribue essentiellement aux stratégies :

- **U2** en accompagnant le développement urbain du secteur des Acacias, et du PAV plus globalement autour d'un axe MD structurant.
- **U9** par le réaménagement qualitatif de l'axe dans le cadre de la stratégie de développement du PAV.
- **M4** par la contribution au déploiement de la croix MD nord-sud qui irrigue le PAV et la connexion avec la Voie verte d'agglomération.
- **M8** par la mixité piéton-vélo de la mesure avec un gabarit permettant d'assurer une bonne cohabitation des usagers.
- **M10** par la fermeture de la rue Boissonnas au TIM en faveur d'un axe MD en site propre qui contribuera à améliorer la sécurité du trafic dans le secteur.
- **EP4** en favorisant le report modal sur les MD dans ce secteur urbain stratégique en mutation.
- **EP6** par la remise à ciel ouvert de la Drize et la végétalisation importante liées au projet.

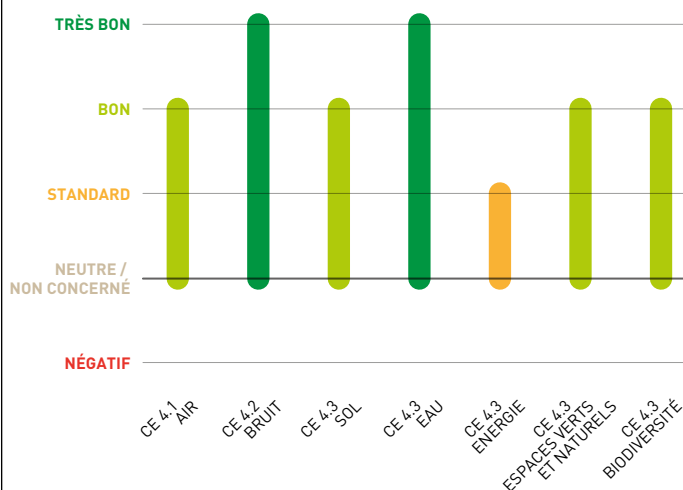
La mesure s'inscrit dans la stratégie du PAV visant notamment un objectif d'exemplarité environnementale. En termes de mobilité, étant donné la saturation actuelle du réseau routier en périodes de pointe, il s'agit de favoriser une évolution des comportements afin que la demande supplémentaire en déplacements soit principalement captée par les TP et la MD. L'ensemble des mesures d'agglomération de l'opération stratégique du PAV contribuent à cet objectif pour pouvoir accueillir, à terme, env. 30'000 nouveaux habitants et 6'200 nouveaux emplois qui s'ajouteront aux 20'000 emplois actuels.

En relation avec le grand territoire, la croix de mobilité douce constitue l'ossature principale des espaces publics voués à la mobilité douce de l'ensemble du périmètre. Elle permet de relier les quartiers existants et futurs entre eux et avec les gares du Léman Express. Elle tisse également des liens entre les grandes entités naturelles existantes (l'Aire, la Drize, l'Arve).

Le renouvellement du quartier Acacias (env. 2'450 nouveaux logements et 2'200 nouveaux emplois) s'appuie sur cet axe MD structurant pour offrir un espace de respiration dans ce quartier dense, accueillir des fonctions sociales de rencontre, de consommation et de délasserment. Un continuum de mobilité douce fonctionnel est réalisé, en majorité en site propre permettant de garantir une sécurité maximale ainsi que des déplacements rapides. La suppression des TIM sur la rue Boissonnas (actuellement 4'300 véhicules/jour; état futur sans mesure estimé à 5'200 véh/j) permet d'optimiser les conditions de vie du quartier notamment par la réduction des nuisances dues au trafic à l'intérieur du quartier. Le dimensionnement du projet permettra de réduire les potentiels conflits entre piétons et vélos.

Le parc linéaire devient une pièce clé sur le plan fonctionnel et climatique. Ses plantations et la présence de l'eau participent au système de régulation thermique du quartier offrant une grande qualité de vie au nouvel quartier résidentiel et d'activités.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit une offre MD efficace et de qualité au sein du centre urbain dense (avec forte affluence et rendement très élevée (nombre d'utilisateurs/mètre linéaire; prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler; permet de réduire les prestations kilométriques TIM par des mesures contraignantes; diminue la charge de trafic dans les zones densément bâties ou sensibles au bruit; prévoit un doublement de la distance entre l'axe routier et le point récepteur. Le quartier urbain est largement libéré de la voiture, cela entraîne une forte réduction de la pollution et des nuisances sonores.


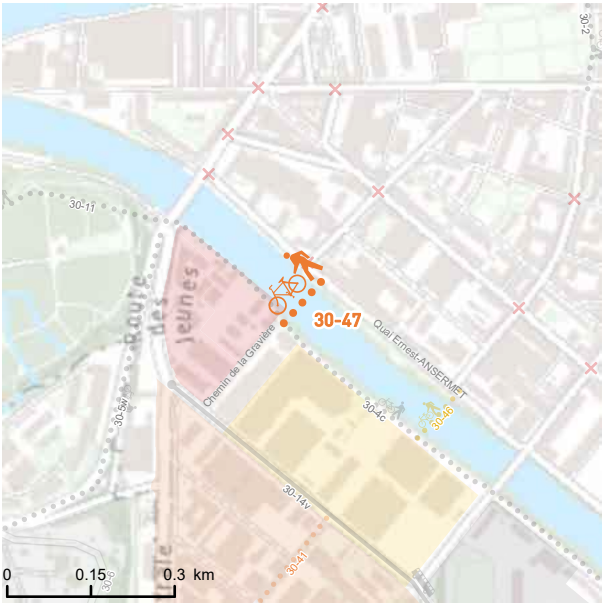

Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie la gestion des terres et déblais, ainsi que l'intégration de

plein terre; entre 39% et 30% de surface imperméabilisée et pleine terre entre 30 et 39%; prévoit une gestion des eaux de ruissellement à ciel ouvert et à la source; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; prévoit des plantations d'espèce indigène ou adaptable aux changements climatiques; accompagne d'un programme Nature en ville; a analysé les questions d'îlots de chaleur. Plus précisément, dans le projet, l'axe de mobilité douce nord-sud est voué à devenir un espace public à dominante végétale et paysagère. Les espaces récupérés à la circulation routière et au stationnement permettent la reconstitution de sols fertiles et de favoriser les surfaces plantées et les revêtements semi-perméables. Les eaux sont gérées autant que possible en surface, permettant d'arroser naturellement la végétation et l'arborisation et diminuant ainsi les pics de température et le phénomène « d'îlots de chaleur urbains ». De plus, il y aura une diminution du rayonnement infra-rouge de l'emprise du projet et rafraîchissement de la masse d'air locale par l'utilisation de matériaux spécifiques (albédo).

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

Mesure 30-41	Requalification PAV rue Boissonnas : croix MD nord-sud aménagement MD et paysagers	Coût: 14.4 MF												
		Priorité : B4												
<p><b>Lien avec d'autres mesures du PA4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A4 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</li> <li>• Paquet forfaitaire MD A4 30-60 Maillage MD dans le secteur du Bachet en lien avec la gare Léman Express sur la commune de Carouge</li> <li>• B3 suspendue 30-46 Construction d'une passerelle MD sur l'Arve Rue des Bains – PAV</li> <li>• B4 30-47 Construction d'une passerelle MD sur l'Arve au chemin de la Gravière (PAV)</li> <li>• B4 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)</li> <li>• C4 30-49 Requalification du tronçon Etoile - Grosselin (PAV) : croix MD nord-sud aménagements MD et paysagers</li> <li>• UD 4-01 Praille-Acacias-Vernets</li> </ul>														
<p><b>Jalons et état de planification</b></p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Étude préliminaire</td> <td>05.2021 / 06.2022</td> </tr> <tr> <td><b>Études d'avant-projet</b></td> <td><b>09.2024 / 09.2025</b></td> </tr> <tr> <td>Étude de projet</td> <td>10.2025 / 12.2026</td> </tr> <tr> <td>Autorisation/permis de construire</td> <td>01.2027 / 12.2027</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>01.2028 / 03.2029</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>04.2029</td> </tr> </tbody> </table>			Étude préliminaire	05.2021 / 06.2022	<b>Études d'avant-projet</b>	<b>09.2024 / 09.2025</b>	Étude de projet	10.2025 / 12.2026	Autorisation/permis de construire	01.2027 / 12.2027	Travaux	01.2028 / 03.2029	Mise en service	04.2029
Étude préliminaire	05.2021 / 06.2022													
<b>Études d'avant-projet</b>	<b>09.2024 / 09.2025</b>													
Étude de projet	10.2025 / 12.2026													
Autorisation/permis de construire	01.2027 / 12.2027													
Travaux	01.2028 / 03.2029													
Mise en service	04.2029													
<p><b>Coûts</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global : 14.4 MF</li> <li>• Estimation du coût imputable : 14.4 MF</li> </ul>		<p><b>Répartition du financement</b></p> <p>50% Ville de Genève 50% Canton de Genève</p>												
<p><b>Documents mis à disposition</b></p> <p>Etude d'opportunité</p>														



<p><b>Numéro</b> <b>30-47</b></p>	<p><b>Construction d'une passerelle MD sur l'Arve au chemin de la Gravière (PAV)</b></p>		
<p><b>Priorité</b> <b>B4</b></p>	<p>Historique C3</p>	<p><b>Coût: 7.3 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Mobilité douce</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Canton de Genève <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Ville de Genève</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>La passerelle de la Gravière permet de franchir l'Arve pour les piétons et cyclistes, pour une connexion de qualité entre le quartier de la Jonction et la pointe nord du secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV). Elle contribue à l'axe nord-sud de la croix MD du PAV (voir mesure 30-41 - B4) pour améliorer la connexion entre le quartier de la Jonction d'une part, et le PAV et la Voie verte d'agglomération (6621.005/30-4) d'autre part.</p> <p>D'une largeur de 6m et d'une portée de 90 m, cette passerelle réservée aux modes doux reliera notamment le quartier et la cité administrative prévus sur la Pointe Nord du PAV en rive gauche de l'Arve, avec le centre-ville de Genève et l'école de Cité-Jonction situés sur la rive droite. La cité administrative aura un rayonnement à l'échelle de l'agglomération et aucune place de stationnement pour les employés et visiteurs n'y sera construite. La question de sa desserte à pied, vélos et transports publics est donc d'autant plus cruciale pour acheminer les nombreux employés et visiteurs qui y sont attendus. Cet ouvrage d'art viendra s'intégrer dans l'espace protégé des rives de l'Arve. Une attention particulière est nécessaire pour minimiser son impact sur le milieu naturel et l'environnement, notamment au niveau des accroches qui sont situées sur domaine public communal.</p>			
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La mesure contribue essentiellement aux stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>U2</b> en accompagnant le développement urbain du secteur de logement et d'activités de la Pointe Nord du PAV.</li> <li>• <b>U9</b> par la connexion des espaces publics des deux rives de l'Arve renforçant l'attractivité des lieux et le lien entre le PAV et le centre-ville de Genève.</li> <li>• <b>M4</b> par la contribution au déploiement de la croix MD nord-sud qui irrigue le PAV et la connexion avec la Voie verte d'agglomération.</li> </ul>			

<b>Mesure 30-47</b>	<b>Construction d'une passerelle MD sur l'Arve au chemin de la Gravière (PAV)</b>	<b>Coût: 7.3 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>

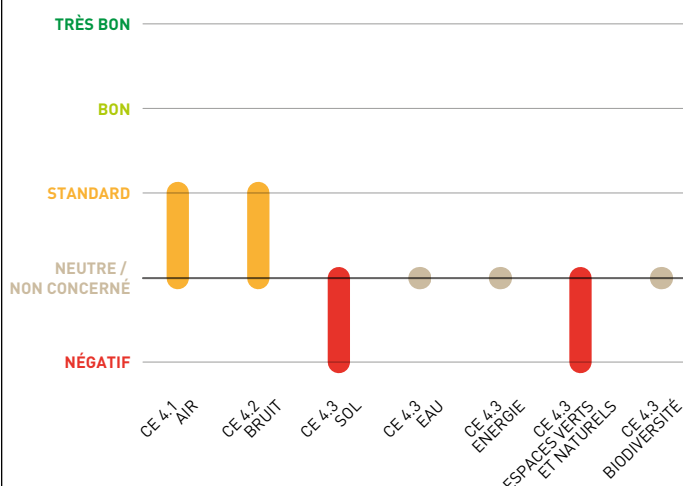
- **M8** par la mixité piéton-vélo de la mesure avec un gabarit permettant d'assurer une bonne cohabitation des usagers.
- **EP4** en favorisant le report modal sur les MD dans ce secteur urbain stratégique en mutation.

La passerelle permet de compléter l'offre piétonne et cyclable du PAV, en créant un maillon connecté au reste du réseau et permettant de franchir la barrière naturelle de l'Arve. Sans cette mesure, les habitants et visiteurs de la Pointe Nord devraient emprunter le Pont de St-Georges existant, peu qualitatif pour les déplacements MD compte-tenu de son caractère routier, et qui entraîne un détour d'environ 600 m.

La passerelle est une mesure essentielle au développement du quartier de la Pointe Nord du PAV. Compte-tenu des fortes restrictions à l'usage de la voiture (pas de parkings pour les 2'000 employés et 1'000 visiteurs/ jour de la cité administrative), son bon accès dépend de la mise à disposition de réseaux piétons et cycles attractifs. La passerelle permettra également aux enfants du quartier (360 logements soit env. 900 nouveaux habitants) de se rendre de manière rapide et sécurisée à l'école Cité-Jonction située de l'autre côté de l'Arve. La passerelle est connectée à la Voie verte d'agglomération et relie directement deux rues avec un trafic faible (chemin de la Gravière) à modéré (quai E. Ansermet) de part et d'autre de l'Arve en permettant d'éviter un détour par le Pont-de-St-Georges où le trafic TIM est plus élevé.

La passerelle permettra d'améliorer la qualité de vie dans le quartier en créant un nouveau point de vue paysager, au calme (sans TIM), sur l'espace rivière « Arve », propice à la détente et au bien-être dans le centre urbain dense. A l'échelle du territoire, elle contribuera à réduire les nuisances par un nouvel axe MD efficace au sein du centre urbain dense qui augmente l'utilité du projet (forte affluence et efficacité élevée) et participant ainsi au report modal vers les MD. Les impacts de la mesure sur les milieux naturels seront minimisés par des mesures de compensation quantitatives et qualitatives intégrées au projet.

#### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; Passerelle uniquement dédié à la mobilité douce.

Protection et valorisation des ressources naturelles : Cette mesure n'est pas concernée par la valorisation des thématiques sol, eau, biodiversité car il s'agit d'une passerelle au-dessus d'un cours d'eau. Elle respecte néanmoins la législation environnementale. Elle va permettre la création d'un nouveau point de vue paysager, au calme (sans TIM), sur l'espace rivière « Arve », propice à la détente et au bien-être dans le centre urbain dense. Il est prévu une minimisation des impacts sur les milieux naturels par des mesures de compensation quantitatives et qualitatives intégrées au projet.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assèchement ou une zone agricole ou aire protégée.

#### Lien avec d'autres mesures du PA4


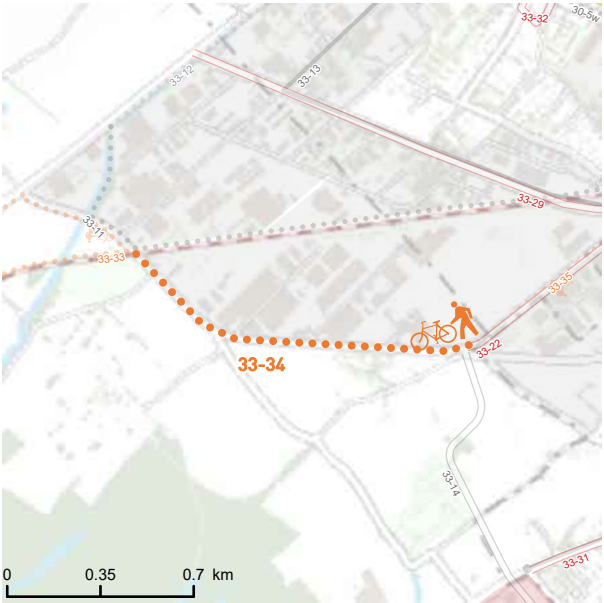
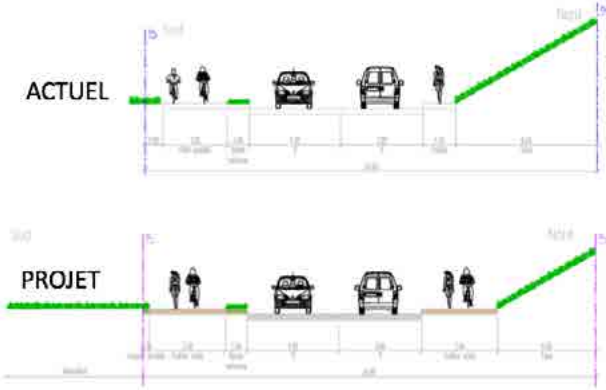
- B4 30-41 Requalification PAV rue Boissonnas : croix MD nord-sud aménagements MD et paysagers
- B3 suspendue 30-46 Construction d'une passerelle MD sur l'Arve Rue des Bains – PAV
- B4 30-47 Construction d'une passerelle MD sur l'Arve au chemin de la Gravière (PAV)
- C4 30-49 Requalification du tronçon Etoile - Grosselin (PAV) : croix MD nord-sud aménagements MD et paysagers
- UD4-01 Praille-Acacias-Vernets

#### Jalons et état de planification

Étude préliminaire	03.2023 / 12.2023
<b>Études d'avant-projet</b>	<b>09.2024 / 12.2025</b>
Étude de projet	01.2026 / 12.2026
Autorisation/permis de construire	01.2027 / 12.2027
Travaux	01.2028 / 03.2029
Mise en service	03.2029

<b>Mesure 30-47</b>	<b>Construction d'une passerelle MD sur l'Arve au chemin de la Gravière (PAV)</b>	<b>Coût: 7.3 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>
<b>Coûts</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global: 7.3 MF</li> <li>• Estimation du coût imputable: 7.3 MF</li> </ul>		<b>Répartition du financement</b> Répartition à convenir entre le canton et la Ville de Genève.
<b>Documents mis à disposition</b> Passerelles sur l'Arve – Etude Exploratoire, T Ingénierie, 25.03.2020		



<p><b>Numéro</b> <b>33-34</b></p>	<p><b>Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route de Satigny ouest</b></p>		
<p><b>Priorité</b> <b>B4</b></p>	<p><b>Historique</b> Nouvelle mesure</p>	<p><b>Coût : 7 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Valorisation / sécurité de l'espace routier</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Canton de Genève <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b></p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>Le réaménagement de la route de Satigny s'inscrit dans le concept global d'amélioration des axes de desserte de la ZIMEYSAVER qui est déjà l'un des plus grands pôles d'activités du Grand Genève et totalise un potentiel estimé à 10'000 emplois à l'horizon 2030.</p> <p>La présente mesure concerne le tronçon ouest de la route de Satigny d'une longueur de 1'300 m entre le futur barreau de Montfleury et le franchissement inférieur des voies CFF où il rejoint la Voie verte d'agglomération. Elle s'inscrit dans la continuité des mesures qui portent sur la partie Est (33-22 – Ae4 et 33-35 - Paquet MD B4). Comme les autres mesures du secteur ZIMEYSAVER, elle est en lien avec la mise en service du barreau routier de Montfleury prévue en 2026 (6621.3.100/33-14 - Ae3).</p> <p>La mesure prévoit d'élargir l'espace dédié aux MD de part et d'autre de la route pour permettre une cohabitation pacifique entre piétons et cycles tout en séparant les flux de vélos selon leur direction. Une mise en valeur paysagère et environnementale accompagne le projet (espaces verts).</p> <p>Le projet est intégralement situé sur domaine public et ne génère donc pas d'emprises.</p>			
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La mesure contribue essentiellement aux stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>U6</b> en renforçant les conditions-cadres pour accueillir et développer des activités dans la ZIMEYSAVER.</li> <li>• <b>U9</b> par un concept global visant un réaménagement qualitatif des espaces publics de la ZIMEYSAVER.</li> <li>• <b>M3</b> par la création d'une voie bus en direction de la ZIMEYSAVER.</li> <li>• <b>M4</b> par la création de pistes MD mixtes de part et d'autre de la route alors qu'aucun aménagement cyclable n'existe aujourd'hui.</li> <li>• <b>M10</b> par l'amélioration de la situation pour les modes doux et la séparation des flux au bénéfice de la sécurité de tous les usagers.</li> <li>• <b>EP4</b> en favorisant le report modal vers les TP/MD.</li> </ul>			



<b>Mesure 33-34</b>	<b>Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route de Satigny ouest</b>	<b>Coût: 7 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>

Toutes les mesures d'agglomération dans le secteur s'inscrivent dans la vision du Plan-guide du grand projet ZIMEYSAVER élaboré conjointement par le canton de Genève, la Fondation pour les terrains industriels (FTI) et les communes de Meyrin, Vernier et Satigny. Cette vision assure un développement cohérent de cet important pôle d'activités économiques en termes de programmation urbaine et économique, de mobilité multimodale, d'environnement-paysage, de foncier, etc.

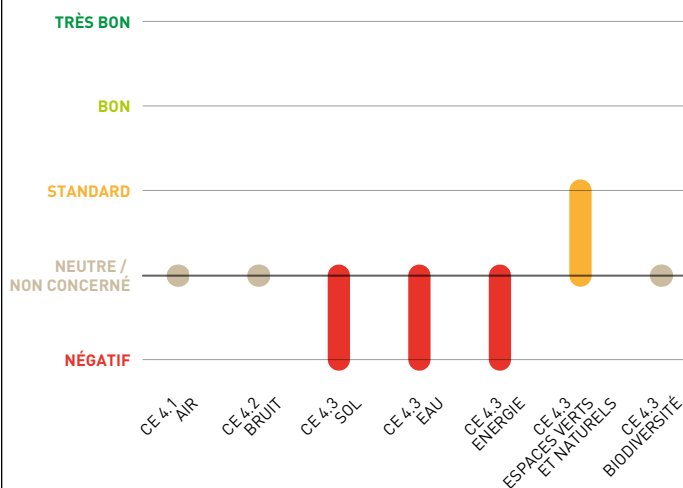
Concernant la mobilité, le concept s'appuie sur le nouvel accès par la future demi-jonction autoroutière de Vernier-Canada et le barreau de Montfleury qui permettront de réduire les charges de trafic sur certains axes et de les requalifier, en particulier sur les routes de Vernier, de Peney et du Nant d'Avril-Est situées dans des secteurs denses. S'agissant des routes du Nant d'Avril-ouest, de Satigny Est et Ouest ainsi que la rue Lect, les hausses de trafic automobile dues à la redistribution de ce dernier nécessitent une meilleure sécurisation des modes doux et la priorisation des transports publics.

Les mesures de réaménagements d'axes dans ce secteur traduisent l'opportunité offerte par cette réorganisation de l'accessibilité à la Zimeysaver ainsi que l'ambition qualitative du Plan-guide. En effet, pour la route de Satigny Ouest (présente fiche), le trafic journalier d'un jour ouvrable moyen (TJOM) passera de 11'300 véh/j à 20'300 véh/j (cas maximum en 2030) avec la réalisation du barreau de Montfleury alors qu'il serait de 12'850 véh/j en 2030 sans le barreau.

En termes de transports publics, l'objectif est d'offrir une desserte TP fréquente, rapide et directe de la Zimeysaver vers le centre-ville via le Léman Express et le BHNS d'autre part ce qui nécessite d'améliorer les gares et arrêts TP du secteur, ainsi que les rabattements. S'agissant des MD, l'objectif principal est de compléter le maillage autour de la Voie verte d'agglomération (VVA) qui traverse la Zimeysaver et de rendre les cheminements piétons et les pistes cyclables sécurisés et plus attractifs. Les aménagements MD sur la route de Satigny Ouest se raccorderont donc à la VVA (6621.2.034/33-11 – A2) et à son extension prévue en direction de Satigny (mesure 33-33 - B4).

L'ensemble des mesures projetées contribueront au transfert modal en faveur des TP/MD pour ce secteur d'activités économiques qui génère beaucoup de déplacements.

#### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente.

Ressources naturelles: valorise les espaces naturels et paysagers et augmente leur accessibilité. Il reste encore des études sur le sol et l'eau à effectuer.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

#### Lien avec d'autres mesures du PA4


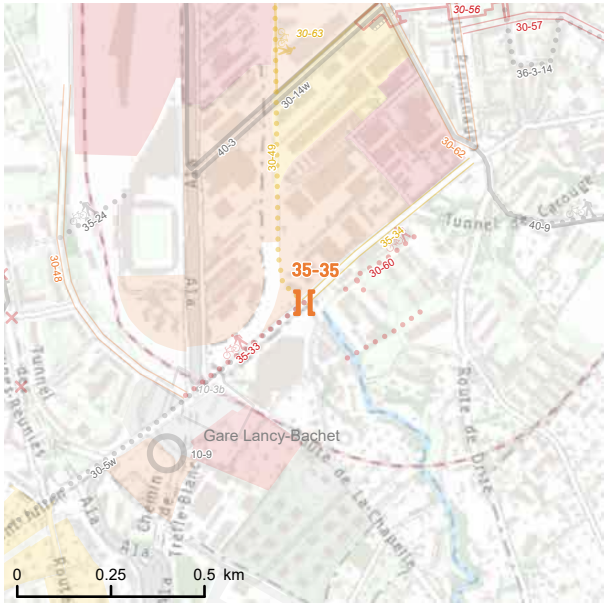

- A4 33-29 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route du Nant d'avril OUEST
- Ae4 33-22 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route de Satigny Est – Côté Sud
- Paquet forfaitaire Sécurité A4 33-30 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Rue Lect
- B4 33-36 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route du Nant d'Avril EST
- B4 33-33 Extension de la voie verte d'agglomération depuis la Zimeysaver en direction de la gare de Satigny
- Paquet forfaitaire MD B4 33-35 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route de Satigny Est – côté Nord
- UD2-09 ZIMEYSAVER

#### Jalons et état de planification

Étude de programmation	01.2017 / 03.2018
<b>Étude préliminaire</b>	<b>01.2023 / 12.2024</b>
Étude d'avant-projet	01.2025 / 12.2025
Étude de projet	01.2026 / 12.2026
Autorisation / permis de construire	01.2027 / 12.2027
Travaux	01.2028 / 12.2028
Mise en service	12.2028

<b>Mesure 33-34</b>	<b>Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route de Satigny ouest</b>	<b>Coût: 7 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>
<b>Coûts</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global: 7 MF HT</li> <li>• Estimation du coût imputable: 7 MF HT</li> </ul>		<b>Répartition du financement</b> 100% Canton de Genève
<b>Documents mis à disposition</b> Étude de programmation Grand Projet Zimeysaver, restructuration du réseau routier cantonal, mars 2018		



<p><b>Numéro</b> <b>35-35</b></p>	<p><b>Franchissement dénivelé de la route de Saint-Julien au niveau du carrefour Grange-Collomb en lien avec la croix MD nord-sud (PAV)</b></p>	
<p><b>Priorité</b> <b>B4</b></p>	<p><b>Historique</b> Nouvelle mesure</p>	<p><b>Coût: 15 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>
<p><b>Catégorie de mesures</b> Mobilité douce</p>	<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Canton de Genève <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Communes de Carouge et de Lancy</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>La route de Saint Julien, qui fait partie de la ceinture urbaine est un axe radial stratégique d'agglomération qui, pour être attractif et décharger les quartiers centraux de l'agglomération, doit rester fluide et capacitaire (30'000 à 35'000 véh/j). Elle est parcourue par les lignes de tramway 12 et 18 (42 véh/h) pour lesquelles le maintien d'une vitesse commerciale élevée est un enjeu stratégique.</p> <p>Située sur l'axe nord-sud de la croix de mobilité douce du projet Praille-Acacias-Vernets (PAV), la traversée piétonne de la route de Saint-Julien au niveau du chemin de Grange-Collomb est assurée aujourd'hui en surface et nécessite la traversée de 4 voies de circulation dans un contexte de fort trafic. Le caractère routier du lieu laisse peu d'espace à la mobilité douce, des aménagements lacunaires et peu attractifs.</p> <p>La mesure consiste à créer un passage dénivelé et sécurisé à 4.6 m sous la route de St-Julien au niveau du carrefour avec le chemin Grange-Collomb. Le projet prévoit d'aménager env. 925 m<sup>2</sup> de passage inférieur et 1'380 m<sup>2</sup> de rampe. Environ 3'000 m<sup>2</sup> d'aménagement MD en surface sont également prévus pour améliorer et sécuriser les différentes traversées piétonnes qui subsisteront sur la route de St-Julien. Pour des accès spacieux et ouverts, la longueur de la traversée est restreinte à 29 m et le gabarit du franchissement est large de 13 m. En privilégiant une facilité d'usage pour toutes les mobilités, le passage est partagé entre piétons et cyclistes sur une largeur de 6 m. Le solde est dédié à la remise à ciel ouvert de la Drize qui traversera le quartier Grosselin voisin lorsque celui-ci aura été transformé en un quartier urbain dense et mixte afin que cette nouvelle liaison MD en site propre soit en lien étroit avec l'eau et la biodiversité.</p> <p>En amont de la rivière, les points d'entrées pour les cyclistes, personnes à mobilité réduite (PMR) et poussettes sont optimisés avec des accès favorisés depuis le collège De-Staël et depuis l'arrêt de tramway, proches du passage inférieur. Des rampes pour les cyclistes et les PMR (6% maximum) permettent de palier aux différences de niveaux. En aval, le cheminement rejoint le nouveau quartier de Grosselin au niveau des voies ferroviaires et se prolonge vers le nord sur la croix MD en direction du Grand Parc PAV.</p>		

<b>Mesure 35-35</b>	<b>Franchissement dénivelé de la route de Saint-Julien au niveau du carrefour Grange-Collomb en lien avec la croix MD nord-sud (PAV)</b>	<b>Coût: 15 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>

### Opportunité et utilité

La mesure contribue essentiellement aux stratégies :

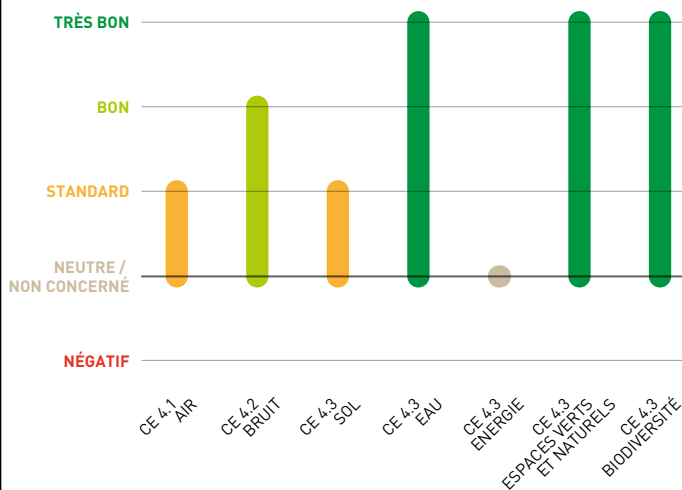
- **U2** en accompagnant le développement urbain du secteur des Acacias, et du PAV plus globalement autour d'un axe MD structurant.
- **U9** par le réaménagement qualitatif de l'axe dans le cadre de la stratégie de développement du PAV.
- **M4** par la contribution au déploiement de la croix MD nord-sud qui irrigue le PAV.
- **M8** publics par la mixité piéton-vélo de la mesure avec un gabarit permettant d'assurer une bonne cohabitation des usagers.
- **M10** par la fermeture de la rue Boissonnas au TIM en faveur d'un axe MD en site propre qui contribuera à améliorer la sécurité du trafic dans le secteur.
- **EP4** en favorisant le report modal sur les MD dans ce secteur urbain stratégique en mutation.
- **EP6** par la remise à ciel ouvert de la Drize et la végétalisation importante liées au projet.

La mesure s'inscrit dans la stratégie du projet urbain PAV visant notamment un objectif d'exemplarité environnementale. En termes de mobilité, étant donné la saturation actuelle du réseau routier en périodes de pointe, il s'agit de favoriser une évolution des comportements afin que la demande supplémentaire en déplacements soit principalement captée par les TP et la MD. L'ensemble des mesures d'agglomération de l'opération stratégique du PAV contribuent à cet objectif pour pouvoir accueillir, à terme, env. 30'000 nouveaux habitants et 6'200 nouveaux emplois qui s'ajouteront aux 20'000 emplois actuels. En relation avec le grand territoire, la croix de mobilité douce constitue l'ossature principale des espaces publics voués à la mobilité douce de l'ensemble du périmètre. Elle permet de relier les quartiers existants et futurs entre eux et avec les gares du Léman Express. Elle tisse également des liens entre les grandes entités naturelles existantes (l'Aire, la Drize, l'Arve). Sur l'axe nord-sud de la croix MD, le franchissement de la route de Saint-Julien fait la jonction entre les villes de Carouge et Lancy et marque une porte d'entrée dans le grand projet PAV.

Le passage dénivelé permet un franchissement attractif, rapide et sécurisé pour les piétons et cycles qui traversent la route de St-Julien, notamment pour se rendre au collège De-Staël (lien mesure 30-60 - Paquet MD A4), accéder au tramway, ou rejoindre facilement le centre-ville de Genève (lien mesures 30-41 – B4 et 30-49 – C4). Il favorise le décroisement entre les quartiers de Grosselin (3'700 logements, 1'200 emplois, 2 groupes scolaires) et de Carouge-Sud en créant des liens vers la gare Léman Express de Lancy-Bachet (lien mesure 35-33 – A4) et vers Lancy (lien mesure 30-48 – B4). Enfin, le passage dénivelé permet de maintenir la vitesse commerciale des deux lignes de tramway et des flux de la ceinture urbaine qui circulent sur la route de St-Julien.

Ce franchissement en site propre améliore le confort acoustique et paysager des utilisateurs de la MD et favorise ainsi le report modal. La mise à ciel ouvert de la rivière Drize revêt un caractère central dans cet aménagement.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; prévoit des zones piétonnes ou de détente.

Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie la gestion des terres et déblais, ainsi que les possibilités d'optimiser les surfaces, avec dépollution du sol ; surface imperméable entre 30 et 39% et zone de pleine terre entre 30 et 39% ; gère les eaux de ruissellement à ciel ouvert et/ou à la source ; diminue les dangers pour les biens et les personnes en milieu urbain dense liés aux crues de la rivière (diminution des conséquences liées à des embâcles) ; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité (trame verte et bleue liée à la remise à ciel ouverte de la Drize) ; prévoit des plantations d'espèces indigènes et des mesures de compensation ; accompagne

d'un programme Nature en ville ; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage ; améliore les connexions biologiques (passage à faune par le biais de la renaturation du cours d'eau (sous la route de St-Julien)) dans le centre urbain ; a fait une analyse sur les îlots de chaleur en diminuant le rayonnement infra-rouge de l'emprise du projet et rafraîchissement de la masse d'air locale par les matériaux (albédo), la végétation (évapotranspiration et ombre portée), la gestion des eaux météoriques à ciel ouvert et renaturation de cours d'eau.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.


Mesure 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)	Coût: 15 MF												
		Priorité: B4												
<p><b>Lien avec d'autres mesures du PA4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A4 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</li> <li>• Paquet forfaitaire MD A4 30-60 Maillage MD dans le secteur du Bachet en lien avec la gare Léman Express sur la commune de Carouge</li> <li>• B4 30-41 Requalification de la rue Boissonnas (PAV): croix MD nord-sud aménagements MD et paysagers</li> <li>• B4 30-48 Requalification de l'avenue Eugène Lance en faveur de la mobilité douce</li> <li>• C4 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</li> <li>• C4 30-49 Requalification du tronçon Etoile - Grosselin (PAV): croix MD nord-sud aménagements MD et paysagers</li> <li>• UD4-01 Praille Acacias Vernets</li> <li>• UD4-15 Bachet</li> </ul>														
<p><b>Jalons et état de planification</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Étude préliminaire</th> <th>terminée</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Étude d'avant-projet</td> <td>01.2024 / 06.2025</td> </tr> <tr> <td>Étude de projet</td> <td>07.2025 / 07.2026</td> </tr> <tr> <td>Autorisation / permis de construire</td> <td>07.2026 / 07.2027</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>03.2028 / 03.2030</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>04.2030</td> </tr> </tbody> </table>			Étude préliminaire	terminée	Étude d'avant-projet	01.2024 / 06.2025	Étude de projet	07.2025 / 07.2026	Autorisation / permis de construire	07.2026 / 07.2027	Travaux	03.2028 / 03.2030	Mise en service	04.2030
Étude préliminaire	terminée													
Étude d'avant-projet	01.2024 / 06.2025													
Étude de projet	07.2025 / 07.2026													
Autorisation / permis de construire	07.2026 / 07.2027													
Travaux	03.2028 / 03.2030													
Mise en service	04.2030													
<p><b>Coûts</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global: 15 MF HT</li> <li>• Estimation du coût imputable: 15 MF HT</li> </ul>	<p><b>Répartition du financement</b></p> <p>Clef de répartition financière à définir entre les partenaires du projet.</p>													
<p><b>Documents mis à disposition</b></p> <p>Étude préliminaire</p>														



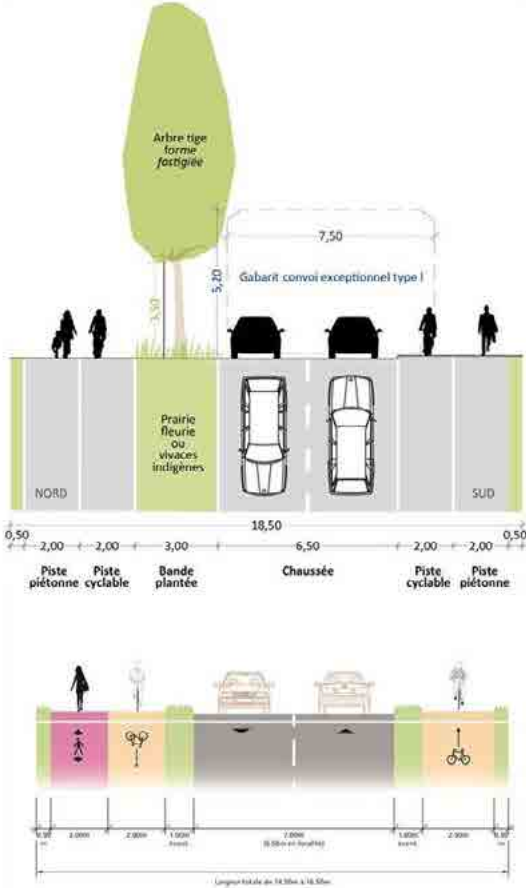
<p><b>Numéro</b> <b>12-28</b></p>	<p><b>Requalification de la route de Suisse (3<sup>ème</sup> étape): tronçons sur Prangins et Gland</b></p>	
<p><b>Priorité</b> <b>A4</b></p>	<p>Historique C3</p>	<p><b>Coût: 28.34 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>

<p><b>Catégorie de mesures</b> Valorisation/sécurité de l'espace routier</p>	<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Communes de Prangins et Gland, Canton de Vaud (DGMR) <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Région de Nyon (coordinateur)</p>
--	--

**Plan de localisation**



**Représentation explicative de la mesure**



**Description et faisabilité**

La route Suisse (RC1) est un axe important du réseau routier vaudois et du Grand Genève. La sécurité des usagers, les accessibilités transversales, notamment aux rives du lac, la continuité des réseaux modes doux, doivent entre autres être garantis sur son parcours. Le tronçon entre Mies et Founex a déjà été réalisé (6621.057 - 2-15), les tronçons en localité de Coppet, Nyon, Prangins et entrée de Rolle sont en phase d'étude (6621.2.006 - 12-16) et seront réalisés au fur et à mesure dès 2021.

Sur ce tronçon de 4.775 km de la route Suisse entre la limite hors localité à l'ouest de Prangins, l'entier du tronçon de Gland et hors traversée de localité jusqu'à la limite communale avec Dully, il s'agit de poursuivre la requalification de l'axe en redimensionnant les espaces pour chacun des usagers de l'axe routier (TIM, TP et MD).

Le projet prévoit de réduire les sur-largeurs de chaussée, une voie par sens de 3.50 m de large hors traversée de localité et 3.25 m en traversée de localité de Gland, afin de modérer les vitesses et de sécuriser les différentes intersections notamment par la création de voies de présélection. Il propose un itinéraire structurant et sécurisé pour les piétons et cycles grâce à l'aménagement de pistes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre de la chaussée de 2.50 m de large. Les arrêts de bus nécessitant une mise aux normes en termes d'accessibilité et de sécurité des usagers seront également aménagés.



<b>Mesure 12-28</b>	<b>Requalification de la route de Suisse (3<sup>ème</sup> étape): tronçons sur Prangins et Gland</b>	<b>Coût: 28.34 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>

### Opportunité et utilité

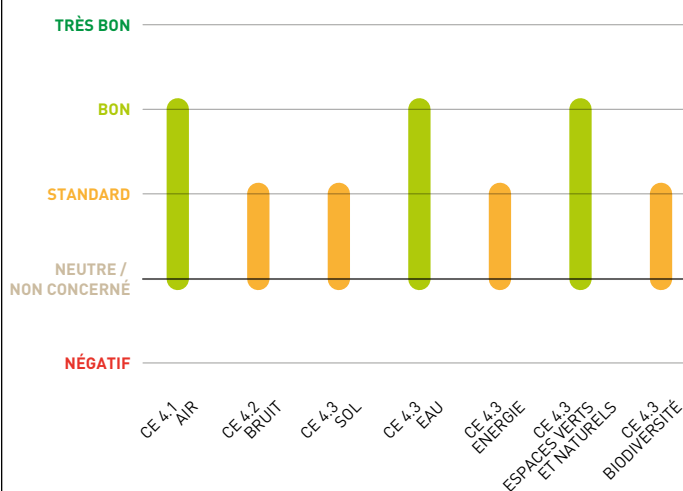
La mesure répond principalement à six stratégies :

- **U9** par le réaménagement de l'espace routier en traversée de localité.
- **M2** par la requalification de l'axe littoral historique en prévision de l'amélioration des capacités de l'autoroute A1.
- **M4** par la création d'aménagements cyclables en site propre continus entre les localités du littoral.
- **M6** par des mesures de modération de la vitesse en localité.
- **M10** par une meilleure séparation des modes et la réalisation d'aménagements spécifiques aux MD, et par des aménagements destinés à réduire la vitesse des TIM en localité.
- **EP4** par la pacification du trafic dans les traversées de localité et l'amélioration des espaces dédiés aux piétons.

La requalification de la Route Suisse sur les tronçons de Prangins et Gland a vocation à redimensionner les espaces dévolues aux différents modes de transport (TIM, TP et MD) pour un fonctionnement harmonieux de l'axe (CE1).

L'aménagement d'un axe continu et en site propre pour les modes doux et la modification de certains carrefours amenant parfois à des situations accidentogènes rendront cet axe plus attractif et sécuritaire pour les piétons et les cycles (CE3).

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et des modes doux; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones d'interdiction de circuler, améliore la fluidité et diminue la vitesse; prévoit des revêtements phono absorbant. La mesure vise à améliorer la part modale en faveur des piétons et vélos notamment par la création de cheminements piétonniers et d'itinéraires cyclables en site propre. Il est prévu de diminuer les vitesses sur une partie de l'axe et de poser un revêtement phono-absorbants ce qui permettra de réduire d'environ 3 dB dans le secteur en localité de Gland.

Protection et valorisation des ressources naturelles: l'analyse des emprises dans le cadre du redimensionnement de la chaussée et la création de pistes cyclables unidirectionnelles impliquent des emprises hors du

domaine public de 9'700 m<sup>2</sup> dont 4'596 m<sup>2</sup> sur des surfaces d'assolement (SDA); crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; prévoit des plantations d'espèce; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage. Un travail paysager spécifique est prévu pour valoriser les vues sur le grand paysage (lac Léman et Jura) et les points d'intérêt paysagers et historiques aux abords de l'axe. Une étude d'impact environnementale approfondie a été réalisée pour identifier les impacts sur la biodiversité et prévoir les mesures nécessaires lors de la phase de chantier et au terme de la réalisation.

La mesure passe par une réserve d'oiseaux migrateurs - Pointe de Promenthoux.

### Lien avec d'autres mesures du PA4



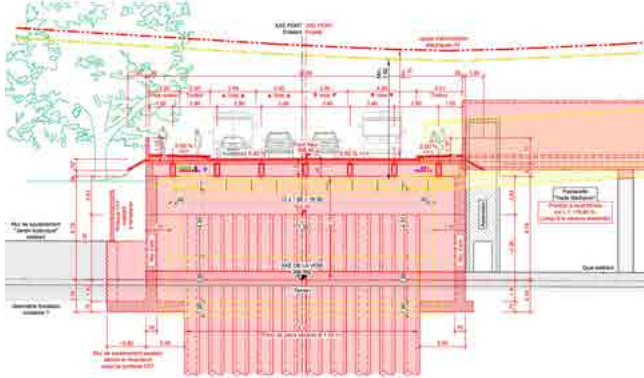
- SUPRA 62-02 Mise à 2x3 voies de l'autoroute A1 – section Coppet – Nyon
- A4 31-39 Requalification de l'axe Vy-Creuse/Rue du Perron en faveur des MD
- C4 12-58 Traversées MD Jonctions autoroutières A1 Gland et Rolle
- UD1-05 Nyon-Eysins-Prangins
- UD1-06 Gland-Vich

### Jalons et état de planification

Étude d'avant-projet sommaire	03.2020 / 12.2020
Études d'avant-projet	01.2022 / 01.2023
Étude de projet	01.2023 / 01.2024
Travaux	12.2027 / 11.2029
Mise en service	12.2029

Mesure 12-28	Requalification de la route de Suisse (3 <sup>ème</sup> étape) : tronçons sur Prangins et Gland	Coût: 28.34 MF
		Priorité : A4
<b>Coût</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Estimation du coût global : 28.36 MF HT</li> <li>Estimation du coût imputable : 28.34 MF HT</li> </ul>		<b>Clef de répartition du financement</b> Canton de Vaud : 61.45% Gland : 36.36% Prangins : 2.19% Région de Nyon : subvention régionale possible (DISREN)
<b>Documents mis à disposition</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Étude d'avant-projet sommaire 2020</li> <li>Plans et coupe-types du projet</li> <li>Etude du concept d'aménagement de la Route Suisse 2016</li> </ul>		



<p><b>Numéro</b> <b>30-54</b></p>	<p><b>Requalification de l'avenue de la Paix et reconstruction du pont supérieur en faveur des TP et des MD de la place des Nations à la place Albert-Thomas</b></p>		
<p><b>Priorité</b> <b>A4</b></p>	<p><b>Historique</b> 6621.3.063 (B3)</p>	<p><b>Coût: 23.3 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Valorisation/sécurité de l'espace routier</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Ville de Genève <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Canton de Genève, CFF</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>Situé sur l'itinéraire de la ceinture urbaine liée à la mise en œuvre de la Loi genevoise pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), le projet prévoit le réaménagement de l'avenue de la Paix sur une longueur de 650 mètres. A la descente une voie en site propre pour les bus sera créée, avec dérogation pour y autoriser la circulation des cycles. A la montée, une piste cyclable d'un gabarit de 2 m et un trottoir d'une largeur moyenne de 1.90 m seront créés en empiètement sur la bande herbeuse existante. Des tronçons de site propre bus seront aussi ponctuellement aménagés à la montée. Une voie TIM dans chaque sens sera conservée sans modification par rapport aux capacités routières actuelles. Aucune emprise sur domaine privé n'est prévue, limitant ainsi le risque de faisabilité du projet. Les 14 places de stationnement longitudinales pour les TIM le long de l'axe seront supprimées et compensées si nécessaire dans le P+R Sécheron voisin. Les 4 places longitudinales pour les cars touristiques liées à la proximité de l'ONU seront déplacées dans le périmètre à un emplacement restant à définir.</p> <p>La modification globale du gabarit de l'avenue de la Paix concerne également le passage supérieur sur les voies CFF pour lui permettre d'assurer les fonctions prévues, notamment en termes de progression des cycles et des transports publics, ainsi que de confort des piétons. Après étude, le renforcement du pont existant n'a pas été retenu pour des questions structurelles et de nouvelles normes liées au passage au-dessus des voies CFF. Le projet prévoit donc la reconstruction de l'ouvrage dont la largeur sera portée à 20.50 m pour accueillir, à la montée, un couloir MD de 4 m de largeur, une voie bus de 3 m et une voie TIM de 3 m, et à la descente, une voie TIM de 3 m, une voie bus en mixité avec les cycles de 4.5 m et un trottoir de 3 m.</p> <p>Le réaménagement de l'avenue de la Paix qui porte sur une surface totale de 13'325 m<sup>2</sup> prévoit de lui conférer une nouvelle image d'ensemble cohérente en complétant les aménagements paysagers existants. En aval du pont sur les voies CFF, des plantations, des dispositifs architecturaux d'embellissement et de sécurité liés à la présence d'organisations internationales seront aménagés, le tronçon amont étant déjà bien doté en arbres et étant plus contraint au niveau foncier. La mesure est actuellement inscrite au Plan directeur cantonal genevois en état de coordination « information préalable ».</p>			

<b>Mesure 30-54</b>	<b>Requalification de l'avenue de la Paix et reconstruction du pont supérieur en faveur des TP et des MD de la place des Nations à la place Albert-Thomas</b>	<b>Coût: 23.3 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>

**Opportunité et utilité**

La mesure contribue essentiellement aux stratégies :

- **U9** par un travail sur la qualité et l'intégration de l'axe dans le réseau d'espaces publics et de parcs de ce secteur d'une grande qualité paysagère.
- **M6** par un réaménagement complet de l'axe permettant de gérer l'évolution des charges de trafic en lien avec la mise en œuvre de la LMCE tout en améliorant la situation pour les TP.
- **M10** par l'amélioration de la situation pour les modes doux et la séparation des flux au bénéfice de la sécurité de tous les usagers.
- **EP4** en donnant plus d'espace aux MD pour encourager le report modal de serre. Des mesures en faveur de la préservation de la biodiversité et du paysage sont également identifiées (CE4).
- **EP6** par une opportunité d'arborisation permise par la mesure.

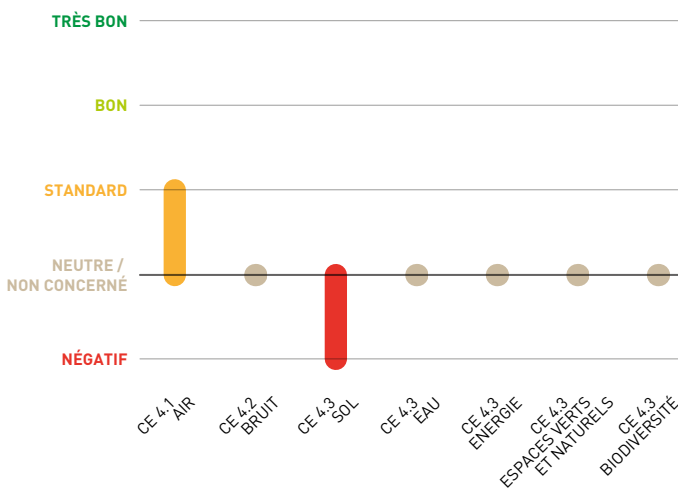
L'avenue de la Paix est un tronçon en entrée de ville de la ceinture urbaine, axe majeur du réseau routier primaire qui permet de maîtriser le trafic TIM dans l'agglomération centrale en application de la LMCE. Elle supporte un trafic actuel d'env. 13'000 véhicules/jour qui devrait augmenter à env. 20'000 véhicules par jour à l'état futur en relation avec l'évolution de la mobilité dans le secteur et la réorganisation du schéma de circulation avec la construction du tram Nations-Grand-Saconnex-Ferney. Bordée de lieux et bâtiments emblématiques (OMC, Jardin botanique, ONU, campagne Rigot et Place des Nations), l'aménagement actuel de cet axe présente des dysfonctionnements ne lui permettant pas la circulation de toutes les mobilités de manière satisfaisante, générant de l'insécurité pour les modes doux et des points de franchissement difficiles pour les TP, problématiques amenées à se renforcer avec l'évolution des charges de trafic.

La mesure vise à requalifier cet axe afin de le mettre en adéquation avec les attentes et les besoins des usagers, notamment par la mise en place d'aménagements dédiés pour les cyclistes et les piétons afin d'inciter au report modal. Les transports publics prendront également une place importante dans le projet avec la mise en place de voie bus dédiées favorisant leur progression, permettant notamment d'accueillir dans de bonnes conditions le BHNS Genève-Ferney-Gex dont le tracé sera adapté avec la mise en service de la nouvelle route des Nations et du tram Nations-Grand-Saconnex-Ferney. En cohérence avec la réorganisation des circulations liées aux deux autres projets précités, le trafic individuel motorisé continuera à emprunter cet axe de la ceinture urbaine, en connexion directe avec la rue de Lausanne qui longe le lac et le pivot de la Place des Nations.

Les arbres bordant cette avenue seront conservés et offriront leur ombre et leur fraîcheur bienfaisantes et atténueront ainsi les îlots de chaleur. L'aménagement paysager prévu dans ce projet permettra également de mettre en valeur cette avenue particulière et de faire le lien avec les divers projets visant à répondre aux exigences de sécurité des organisations internationales du secteur (ONU, OMM et UNICEF).

Conséquence de cette ambition de réaménagement, la reconstruction du passage supérieur est indispensable pour assurer la sécurité des usagers du domaine public. De plus le projet constitue une opportunité pour assainir cet ouvrage construit en 1932 qui présente actuellement des dégradations importantes. La reconstruction du pont et le projet global permettront d'améliorer l'accès à la gare Léman Express adjacente de Genève Sécheron.

**Effets sur l'environnement**



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail; prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité; prévoit des revêtements phonoabsorbants au bénéfice de la quiétude des parcs majeurs jouxtant l'avenue de la Paix (Jardin Botanique, campagne Rigot, parc de l'ONU, etc)..


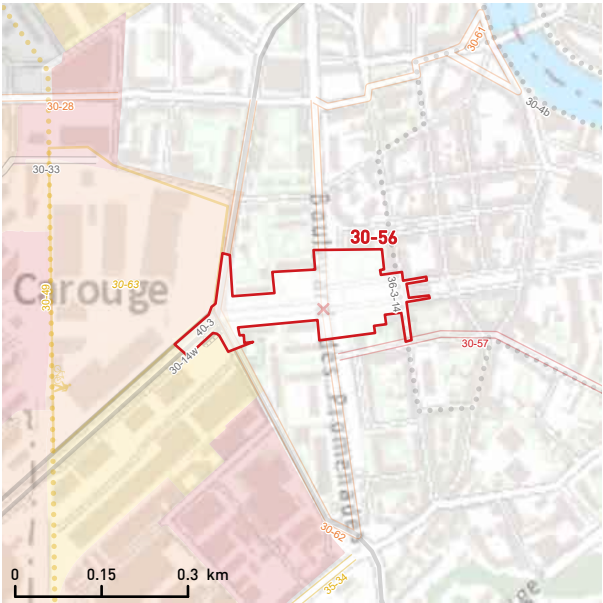

Protection et valorisation des ressources naturelles: pas d'étude sol et de gestion des eaux à ce stade du projet; L'avenue de la Paix étant très arborisée et proche de corridors biologiques potentiels (notamment pour les chauves-souris), les recommandations en matière de prévention de la pollution lumineuse seront appliquées. La végétation sera une partie importante de ce projet. L'insertion

de tous les modes de transports et la mise en œuvre des protections demandées par les organisations internationales devront se faire en prenant en compte et en maintenant les arbres existants.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

Mesure 30-54	Requalification de l'avenue de la Paix et reconstruction du pont supérieur en faveur des TP et des MD de la place des Nations à la place Albert-Thomas	Coût: 23.3 MF										
		Priorité: A4										
<b>Lien avec d'autres mesures du PA4</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>UD2-01 Jardin des Nations</li> <li>EP2-06 Réaménagement des parcs du domaine Rigot (partie Nord) et du château Pictet le long de l'axe du TNGS</li> </ul>												
<b>Jalons et état de planification</b> <table border="1"> <tr> <td>Étude d'avant-projet</td> <td>05.2019 / 09.2021</td> </tr> <tr> <td>Étude de projet</td> <td>10.2021 / 09.2023</td> </tr> <tr> <td>Autorisation/permis de construire</td> <td>10.2023 / 01.2025</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>09.2025 / 09.2027</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>10.2027</td> </tr> </table>			Étude d'avant-projet	05.2019 / 09.2021	Étude de projet	10.2021 / 09.2023	Autorisation/permis de construire	10.2023 / 01.2025	Travaux	09.2025 / 09.2027	Mise en service	10.2027
Étude d'avant-projet	05.2019 / 09.2021											
Étude de projet	10.2021 / 09.2023											
Autorisation/permis de construire	10.2023 / 01.2025											
Travaux	09.2025 / 09.2027											
Mise en service	10.2027											
<b>Coût</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Estimation du coût global: 23.3 MF HT (y compris reconstruction du pont sur les voies CFF)</li> <li>Estimation du coût imputable: 23.3 MF HT (y compris reconstruction du pont sur les voies CFF)</li> </ul>		<b>Répartition du financement</b> Répartition entre Ville et Canton de Genève à définir.										
<b>Documents mis à disposition</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Avant-projet de la démolition-reconstruction du PS de l'avenue de la Paix</li> <li>Étude préliminaire provisoire de l'avenue de la Paix - Plan de situation 6332_21-03A</li> </ul>												



<p><b>Numéro</b> <b>30-56</b></p>	<p><b>Réaménagement de la Place de Sardaigne et de la Place Vibert en faveur des transports publics et des modes doux</b></p>		
<p><b>Priorité</b> <b>A4</b></p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p><b>Coût : 5.2 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Valorisation / sécurité de l'espace routier</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Ville de Carouge <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Canton de Genève, TPG</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>La mesure prévoit de reprendre les aménagements existants (tracé des chaussées, pistes et bandes cyclables, traversées piétonnes et trottoirs, aménagement d'esplanades piétonnes, plantations) sur 30'000 m<sup>2</sup> en préfigurant une intensité d'usage considérablement augmentée par le développement du secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV). Le projet permet de créer un espace public urbain central et de qualité en articulation avec le futur Grand Parc PAV d'un côté et avec la Place du Marché de Carouge de l'autre.</p> <p>La mesure prévoit la fermeture au trafic TIM de la place entre l'axe de la rue J.-Grosselin et le boulevard des Promenades (hormis accès au parking souterrain en bordure du périmètre) pour ne laisser circuler que les TP et les MD. Le réaménagement du secteur Vibert-Sardaigne permet aussi d'améliorer et de regrouper les arrêts TP, aujourd'hui dispersés sur l'avenue Vibert et sur la rue Grosselin, de ce secteur de développement stratégique qui articule les nouvelles opérations d'aménagement du PAV, l'espace public des tours de Carouge et celui du Vieux Carouge. Le secteur Vibert-Sardaigne est en effet desservi par 7 lignes de bus qui totalisent 930 dessertes par jour en 2021.</p> <p>La mesure ne comprend que le réaménagement des espaces publics de surface sur la Place de Sardaigne, la Place Vibert et l'accroche au Boulevard des Promenades, sans intégrer les travaux de réhabilitation du parking en ouvrage souterrain sous le secteur. L'espace de surface nouvellement aménagé fera la part belle aux mobilités douces en veillant à une cohabitation apaisée entre les différents modes de transport présents sur le site.</p>			
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La mesure contribue essentiellement aux stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>U9</b> par un travail sur la qualité et l'intégration du secteur en articulation stratégique entre le Vieux-Carouge et les développements du PAV.</li> <li>• <b>M6</b> par un réaménagement complet du périmètre permettant d'apaiser le trafic, de faciliter les transbordements avec les TP et de favoriser les modes doux.</li> <li>• <b>M10</b> par le traitement d'une zone d'accumulation d'accidents et par la réorganisation qualitative de l'espace pour réduire la place consacrée au TIM.</li> </ul>			



<b>Mesure 30-56</b>	<b>Réaménagement de la Place de Sardaigne et de la Place Vibert en faveur des transports publics et des modes doux</b>	<b>Coût: 5.2MF</b>
		<b>Priorité: A</b>

- **EP4** en donnant plus d'espace aux MD pour encourager le report modal et en améliorant la qualité de vie de ce secteur d'habitat dense.
- **EP6** par un verdissement et la plantation d'arbres permettant de réduire l'effet d'îlot de chaleur.

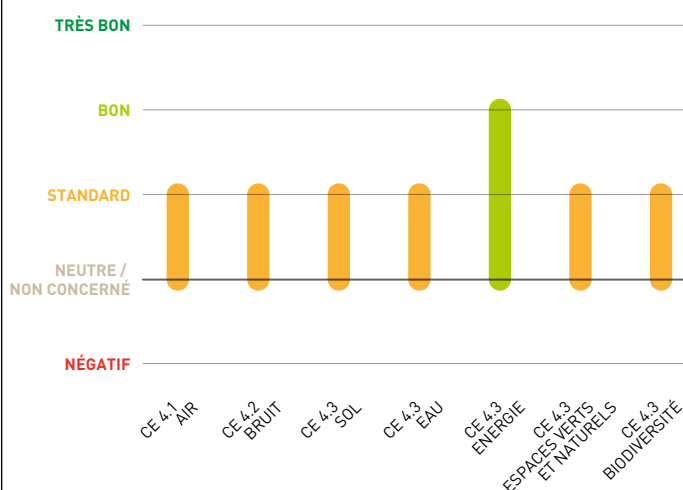
Avec l'arrivée du Léman Express, la mutation urbaine du PAV démarrée depuis une dizaine d'années commence à produire ses effets et impacte pleinement Carouge, que ce soit sur son propre territoire, dans les relations avec son voisinage, ou dans son positionnement au coeur de l'agglomération. Le projet propose de reconstituer, autour d'un espace public central et de qualité, une offre riche et centralisée de mouvements TP et MD, aux conditions d'accès faciles, sûres et confortables. Cet espace doit par ailleurs être dimensionné pour accueillir les fortes fréquentations existantes propres à Carouge et augmentées par les nouveaux développements prévus dans le PAV.

En opportunité avec les travaux de réhabilitation du parking en ouvrage situé sous la place de Sardaigne et l'avenue Vibert, la Ville de Carouge souhaite reprendre l'aménagement d'une esplanade étendue, articulant le vieux Carouge, le secteur emblématique des Tours de Carouge et le secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV), créant ainsi un enchaînement d'espaces publics majeurs dans cette partie stratégique de l'agglomération centrale. En effet cet espace Vibert-Sardaigne fait office d'articulation du réseau de bus du secteur et entre plusieurs axes de mobilité douce affirmés, connectés d'un côté avec le parc PAV et de l'autre avec la route de Veyrier récemment réaménagée. Il s'inscrit par ailleurs dans une stratégie communale de remise en valeur des espaces publics carougeois en lien avec un accroissement prévu de l'intensité d'usage de son territoire qui verra à terme doubler la population et les emplois locaux.

Par la fermeture au trafic TIM (actuellement 6'900 véhicules/jour; état futur sans mesure estimé à 7'700 véh/j), la mesure améliore la sécurité du trafic dans le périmètre et permet de traiter une zone d'accumulation d'accidents «à assainir» qui implique des piétons, usagers parmi les plus vulnérables.

Les habitants de l'agglomération bénéficieront ainsi d'un lieu repère de centralité urbaine, adapté à la mise en place d'évènements en extérieur.

#### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler. La nouvelle configuration du secteur Vibert Sardaigne crée une connexion forte entre le tissu du Vieux-Carouge, les tours et le grand parc PAV, et forme ainsi une nouvelle centralité urbaine à plusieurs composantes. L'espace public accueille une forte densité d'usagers piétons, liée aux loisirs, aux activités professionnelles ou au chalandage. Les véhicules automobiles sont canalisés vers le sous-sol du parking, alors que les transports publics bénéficient d'une interface performante, confortable et d'accès facile. Les espaces publics largement dimensionnés bénéficient d'une ambiance sonore agréable et d'un air pur. Les conditions performantes, se-




cures et confortables accordées aux vélos encouragent les automobilistes à se tourner vers des modes doux.

Protection et valorisation des ressources naturelles: étude des solutions alternatives pour l'utilisation des sols avec optimisation des conditions d'infiltration, maintien ou restauration de surfaces perméables et la possibilité d'intégrer des zones de pleines terres; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; améliore l'accessibilité et valorise les espaces naturels et paysagers; Les espèces d'arbres replantés dans le cadre des aménagements sont sélectionnées pour s'adapter aux nouvelles conditions climatiques. Les opportunités de plantation sont exploitées pour recréer des continuités vertes allant du Grand Parc vers la place du marché, et dans un axe nord sud le long du Boulevard des Promenades. Les nouvelles plantations sont conçues de manière à assurer leur développement et leur longévité.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

Mesure 30-56	Réaménagement de la Place de Sardaigne et de la Place Vibert en faveur des transports publics et des modes doux	Coût: 5.2 MF										
		Priorité: A										
<p><b>Lien avec d'autres mesures du PA4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A 30-57 Réaménagement de la Rue du Collège, Rue des Moraines et Rue de la Fontenette en faveur des MD et des TP</li> <li>• Paquet forfaitaire MD A4 30-59 Installation de stationnement pour les cycles à Carouge (hors PAV)</li> <li>• B 30-62 Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV)</li> <li>• UD4-01 Praille-Acacias-Vernets</li> </ul>												
<p><b>Jalons et état de planification</b></p> <table border="1"> <tr> <td>Étude d'avant-projet</td> <td>04.2014 / 01.2021</td> </tr> <tr> <td><b>Étude de projet</b></td> <td><b>01.2021 / 04.2022</b></td> </tr> <tr> <td>Autorisation / permis de construire</td> <td>04.2022 / 04.2023</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>01.2024 / 10.2026</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>10.2026</td> </tr> </table>			Étude d'avant-projet	04.2014 / 01.2021	<b>Étude de projet</b>	<b>01.2021 / 04.2022</b>	Autorisation / permis de construire	04.2022 / 04.2023	Travaux	01.2024 / 10.2026	Mise en service	10.2026
Étude d'avant-projet	04.2014 / 01.2021											
<b>Étude de projet</b>	<b>01.2021 / 04.2022</b>											
Autorisation / permis de construire	04.2022 / 04.2023											
Travaux	01.2024 / 10.2026											
Mise en service	10.2026											
<p><b>Coûts</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global: 10.3 MF HT</li> <li>• Estimation du coût imputable: 5.2 MF HT</li> </ul>		<p><b>Répartition du financement</b></p> <p>Répartition indicative à préciser:</p> <p>50% Canton de Genève 40 % Carouge 10 % TPG</p>										
<p><b>Documents mis à disposition</b></p> <p>Étude d'avant-projet, 2021</p>												



<p><b>Numéro</b> <b>30-57</b></p>	<p><b>Réaménagement de la Rue du Collège, Rue des Moraines et Rue de la Fontenette en faveur des MD et des TP</b></p>		
<p><b>Priorité</b> <b>A4</b></p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p><b>Coût: 5.2 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Valorisation/sécurité de l'espace routier</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Ville de Carouge <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Canton de Genève</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>La mesure prévoit le réaménagement concomitant de la Rue du Collège, de la Rue des Moraines et d'une partie de la Rue de la Fontenette représentant un linéaire total d'environ 860 m avec un gabarit moyen de 10 m. Les travaux d'aménagement menés entre 2018 et 2020 sur la route de Veyrier et sur un tronçon de la rue de la Fontenette font progresser le maillage de rues sécurisées pour accueillir les modes doux dans des conditions optimales. Ce maillage facilite la connexion entre les différents secteurs de Carouge et la mise en relation avec les quartiers voisins, notamment le secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV). Dans leur configuration actuelle, la Rue du Collège, la Rue de la Fontenette et la Rue des Moraines qui sont appelées à desservir un secteur qui passera de 1'630 logements actuellement à 2'370 logements en 2025, ne garantissent pas encore les conditions de confort et de sécurité que l'on peut attendre de parcours fréquentés par de nombreux piétons et cyclistes. Pour répondre à ces prochaines évolutions d'intensité d'usage de ces axes, la mesure intègre les différentes composantes de l'espace public (voies de circulation, arborisation, éco-points, pistes cyclables, terrasses, places de stationnement/livraisons, traitement des carrefours) qui sont autant d'opérations délicates à traiter pour les rues existantes et à étudier pour les secteurs en mutation de Carouge.</p>			
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La mesure contribue essentiellement aux stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>U9</b> par l'amélioration qualitative concomitante de cette axe qui irrigue les quartiers denses de Carouge.</li> <li>• <b>M6</b> par un réaménagement qui permet de modérer le TIM en faveur des modes doux, piétons et vélos.</li> <li>• <b>M10</b> par un travail sur les gabarits permettant une meilleure cohabitation des modes et un sentiment de sécurité plus élevé pour les usagers.</li> <li>• <b>EP4</b> en rééquilibrant les espaces de la rue pour encourager le report modal et améliorer la qualité de vie de ce secteur d'habitat dense.</li> </ul>			

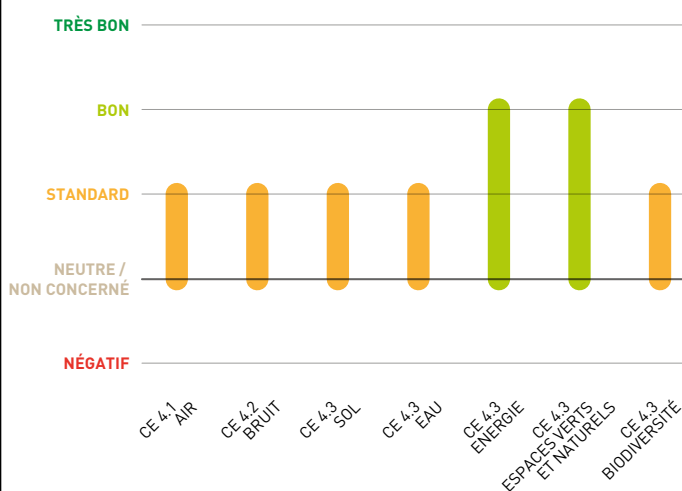
<b>Mesure 30-57</b>	<b>Réaménagement de la Rue du Collège, Rue des Moraines et Rue de la Fontenette en faveur des MD et des TP</b>	<b>Coût: 5.2 MF</b>
		<b>Priorité: A</b>

L'aménagement de ces trois rues constitue une opportunité de consolider le maillage des itinéraires MD qui couvrent la commune et la connecte à son voisinage en renforçant la sécurité des modes doux. La connexion de ce dispositif de rues à la voie verte d'agglomération et aux espaces publics centraux de Carouge est de nature à encourager la pratique de la marche et du vélo pour les usagers du territoire carougeois. Cette mesure intervient dans un contexte de légère baisse du trafic TIM projeté sur la rue du Collège et la rue des Moraines (-14% par rapport au 4'400 véhicules/jours actuels) et d'une charge de trafic a priori stable sur la rue de la Fontenette (14'600 véhicules jours).

Les nouveaux aménagements contribuent à inscrire le territoire concerné dans l'agglomération centrale. La densification de Carouge requalifie des territoires autrefois périphériques en nouveau quartier dense de centre-ville. Le nouveau tracé de la ligne TPG 11 qui dessert ces axes contribue à la cohérence des développements urbains au niveau local, et relie à plus grande échelle ce quartier aux autres secteurs de l'agglomération centrale.

Grâce à la mesure, les habitants et usagers du territoire carougeois disposeront d'un itinéraire MD et TP de qualité, couvrant correctement et lisiblement son territoire, en connexion avec le PAV, le Vieux Carouge et le secteur Vibert-Sardaigne réaménagé (mesure A4 30-56). Globalement les espaces publics carougeois seront plus agréables à pratiquer et formeront un maillage cohérent et adapté aux modes doux.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler, des diminutions de vitesse et améliore la fluidité. Les anciens et nouveaux habitants du Vieux Carouge et de Carouge est disposent d'une desserte lisible performante par le bus. La performance de la desserte les encourage à renoncer à l'automobile en faveur des TP. L'aménagement des chaussées en faveur des TP et des MD diminue par ailleurs la pression urbaine des TIM et contribue à diminuer la pollution aérienne et sonore. Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie la gestion les possibilités d'optimiser les surfaces et l'intégration de la pleine terre; surface imperméable et zone de pleine terre identiques à l'état initial; gère les eaux de ruis-

sellement pour favoriser l'infiltration; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité et valorise les existants; prévoit des plantations d'espèces indigènes et des mesures de compensation avec 2'000 m<sup>2</sup> de surface directement concernée par la trame verte et la perméabilisation des sols; Le projet permet de reprendre en profondeur l'aménagement des rues comprises dans l'itinéraire. De nouveaux alignements d'arbres sont installés (notamment rue des Moraines) dans des fosses de plantation permettant une croissance et une durabilité optimales. Les rues réaménagées offrent une large part d'itinéraires MD ombragés particulièrement confortables en période de canicule. En parallèle, les plantations existantes sont protégées, en particulier l'alignement existant sur la rue de la Fontenette, ce qui permet de créer une forte continuité verte sur le territoire de Carouge est.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures du PA4

- A30-56 Réaménagement de la Place de Sardaigne et de la Place Vibert en faveur des transports publics et des modes doux
- Paquet forfaitaire MD A4 30-59 Installation de stationnement pour les cycles à Carouge (hors PAV)
- B 30-62 Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV)

### Jalons et état de planification

Étude d'avant-projet	04. 2018 / 06.2020
<b>Étude de projet</b>	<b>06.2020 / 10.2022</b>
Autorisation / permis de construire	10.2022 / 10.2023
Travaux	01.2024 / 05.2025
Mise en service	05.2025

### Coûts


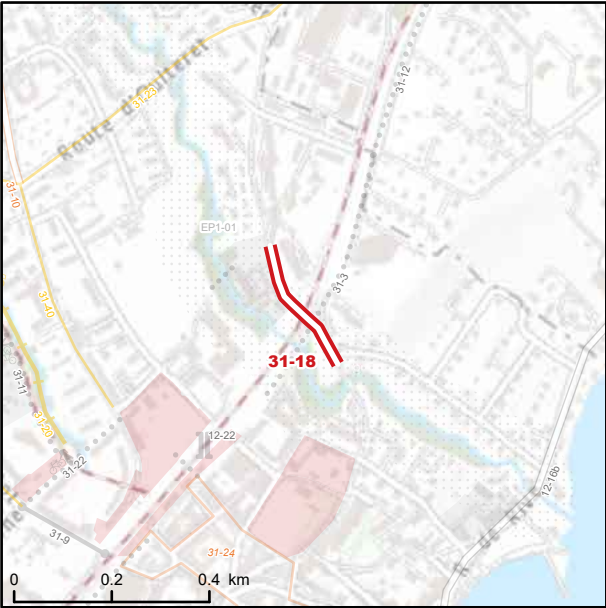
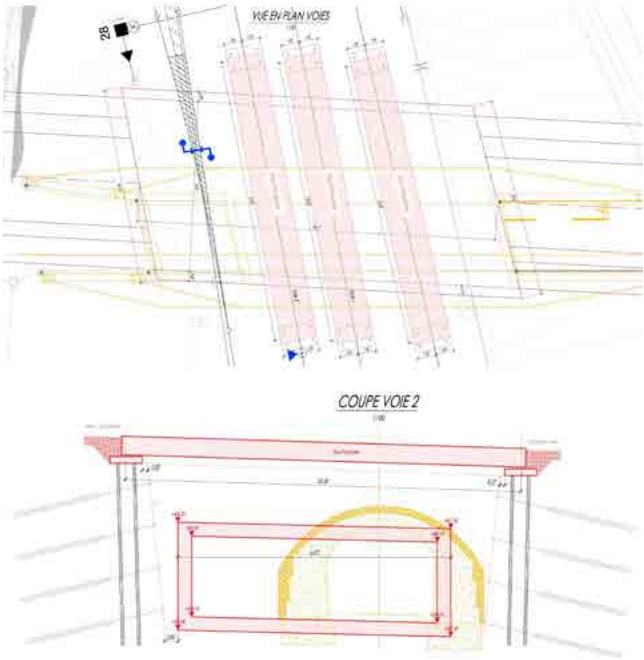
- Estimation du coût global: 5.2 MF HT
- Estimation du coût imputable: 5.2 MF HT

### Répartition du financement

- 50 % Ville de Carouge
- 50 % Canton de Genève

### Documents mis à disposition

Étude d'avant-projet, 2020

<p><b>Numéro</b> <b>31-18</b></p>	<p><b>Requalification en faveur des TP et des MD du passage inférieur</b> <b>Route de l'Etraz</b></p>	
<p><b>Priorité</b> <b>A4</b></p>	<p><b>Historique</b> 6621.3.070 (A3)</p>	<p><b>Coût: 15 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>
<p><b>Catégorie de mesures</b> Valorisation/sécurité de l'espace routier</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Ville de Nyon <b>Autre(s) instance(s) concernées</b> CFF, Région de Nyon</p>
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>Cette mesure concerne le passage inférieur (PI) de l'Etraz et fait partie intégrante du concept « Cœur de ville » validé par les autorités communales en 2013.</p> <p>Depuis cette approbation, le concept « Cœur de ville » a évolué : afin de ne pas créer une centralité secondaire au nord de la gare de Nyon, les activités initialement prévues dans le secteur du Martinet sont reportées pour partie dans le secteur de Perdtemps. La place de la gare, aujourd'hui traversée par un trafic de transit important sera traitée comme une interface multimodale performante, un espace public symbolique et un lieu de vie. La priorité sera donnée aux modes actifs et aux transports publics. A terme, la circulation TIM y sera extrêmement contrainte voire interdite.</p> <p>Dans ce contexte, l'élargissement du passage inférieur (PI) de l'Etraz permettra de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• réaliser un passage sécurisé de part et d'autre de la chaussée pour les modes doux (piétons et vélos) ;</li> <li>• assurer des conditions de circulations satisfaisantes en direction du centre-ville, notamment pour les TP : Elle permet de garantir les temps de parcours des transports publics, de consolider les connexions avec la gare CFF et ainsi renforcer l'attractivité des TP. ;</li> <li>• de capter les véhicules aujourd'hui en transit dans les quartiers centraux et d'habitation en complétant le système de peigne de la ville de Nyon : les espaces publics de qualité sont ainsi développés.</li> </ul> <p>La réalisation de cette mesure permet de renoncer à la construction d'une nouvelle infrastructure routière, comme initialement projeté (mesures 31-8 et 31-15, lesquelles ont été abandonnées).</p> <p>D'un point de vue plus technique, cette mesure comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un élargissement du passage inférieur (PI) afin d'avoir un gabarit total de 14 m (7.30 m dédiés à une chaussée en double sens et 6.70 m pour les mobilités douces (piétons et cyclistes) repartis sur les deux côtés de la chaussée ;</li> <li>• Une adaptation du système de feux de détection des bus en lien avec la traversée piétonne.</li> </ul>		

<b>Mesure 31-18</b>	<b>Requalification en faveur des TP et des MD du passage inférieur Route de l'Etraz</b>	<b>Coût: 15 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>

### Opportunité et utilité

La mesure répond principalement à cinq stratégies :

- **M3** en renforçant l'efficacité des rabattements TP vers le centre-ville de Nyon.
- **M6** en priorisant le passage des TP et MD et, à terme, en restreignant le passage des TIM sur cet axe.
- **M8** par l'élargissement des trottoirs et l'amélioration du confort des espaces dédiés aux piétons.
- **M10** par une meilleure séparation des MD et TIM.
- **EP4** par la priorisation des MD et TP et la diminution à terme du trafic TIM sur cet axe.

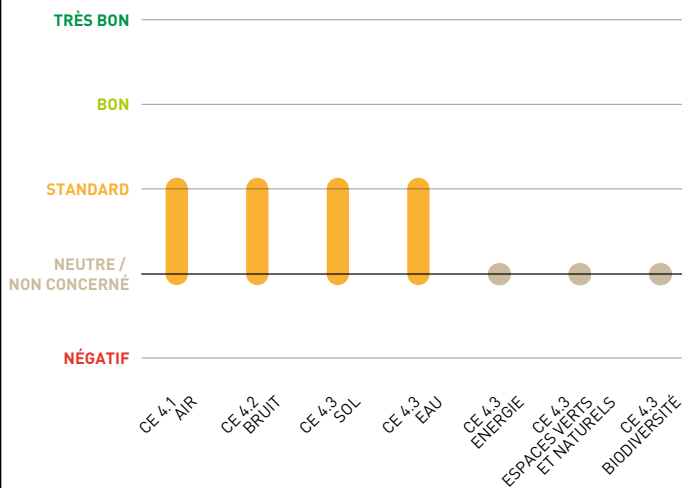
En supprimant le point noir routier que représente actuellement le PI de l'Etraz, l'accessibilité en MD au cœur de ville (et vers le futur parc Perdtemps), depuis la partie orientale de la ville est favorisée et sécurisée. En s'intégrant dans la stratégie de la Ville de Nyon de réaménagement des pénétrantes urbaines, cette mesure participe activement à assurer la continuité des déplacements piétons et cyclistes (CE1.4, CE1.5 et CE2).

Cette mesure permettra également d'améliorer les temps de parcours des TP (meilleure correspondance avec le trafic ferroviaire CFF) (CE1.3). Actuellement les cheminements MD ne sont pas optimaux et obligent les cyclistes à s'insérer dans le trafic TIM pour franchir le PI ce qui provoque des problèmes de sécurité.

En augmentant le gabarit de la route, la surface réservée aux déplacements MD, la cohabitation sécurisée entre les différents modes de déplacements (notamment entre TIM et vélo) est garantie (CE3).

L'utilité de la mesure sur la réduction des atteintes à l'environnement et à l'utilisation des ressources sont décrites dans la rubrique *Effets sur l'environnement*.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons sécurisés, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; prévoit des revêtement phono-absorbant. Elle renforce la part modale des transports collectifs en améliorant les temps de parcours des bus (stabilisation de l'horaire et correspondance avec les trains).

Protection et valorisation des ressources naturelles : accompagné d'un programme Nature en ville ; le passage inférieur de l'Etraz augmentera légèrement l'emprise au sol sur le talus présent de part et d'autre de la ligne CFF. Aucun arbre ne sera coupé et aucune zone sensible touchée.

La mesure n'affecte aucune aire protégée et n'empiète sur aucune SDA.

### Lien avec d'autres mesures du PA4

- B4 31-24 Aménagement MD et espaces public dans le « cœur de ville » de Nyon
- Be4 31-28 Aménagement d'une route de desserte au nord de Nyon (Route du Châtellard)
- B4 1-10 Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TP et de la MD : route de St-Cergue
- B4 31-21 Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise (tronçon rte de St-Cergue-Rte de Duillier)
- C4 12-29 Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre Maconnex - Divonne - Nyon : tronçon Crassier - Eysins
- C4 31-23 Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et des MD : av. des Eules, routes de l'Oulteret et de l'Etraz (Prangins)
- C4 12-56 Requalification de la route de Suisse (4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> étapes) : tronçons Nyon-Colovray, Crans-près-Céligny, Dully-Bursinel, Perroy
- C4 31-16 Aménagement d'un réseau MD dans le centre régional de Nyon : passage sous-voie Crève-Cœur - ch. des Ruettes
- C4 31-20 Adaptation de la ligne NstCM dans la partie urbaine (Nyon)
- C4 31-40 Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et des MD : av. Alfred Cortot et route de St-Cergue (partie basse)
- C4 12-59 Liaison MD Eysins - Chésereux
- UD1-05 Nyon-Eysins-Prangins

<b>Mesure 31-18</b>	<b>Requalification en faveur des TP et des MD du passage inférieur Route de l'Etraz</b>	<b>Coût: 15 MF</b>										
		<b>Priorité: A4</b>										
<b>Jalons et état de planification</b>												
<table border="1"> <tr> <td><b>Étude d'avant-projet</b></td> <td><b>01.2019 / 06.2021</b></td> </tr> <tr> <td>Étude de projet</td> <td>07.2021 / 02.2023</td> </tr> <tr> <td>Autorisation / permis de construire</td> <td>03.2023 / 03.2024</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>05.2026 / 12.2027 (en lien avec le projet gare CFF)</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>01.2028</td> </tr> </table>			<b>Étude d'avant-projet</b>	<b>01.2019 / 06.2021</b>	Étude de projet	07.2021 / 02.2023	Autorisation / permis de construire	03.2023 / 03.2024	Travaux	05.2026 / 12.2027 (en lien avec le projet gare CFF)	Mise en service	01.2028
<b>Étude d'avant-projet</b>	<b>01.2019 / 06.2021</b>											
Étude de projet	07.2021 / 02.2023											
Autorisation / permis de construire	03.2023 / 03.2024											
Travaux	05.2026 / 12.2027 (en lien avec le projet gare CFF)											
Mise en service	01.2028											
<b>Coût</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global: 15 MF</li> <li>• Estimation du coût imputable: 15 MF</li> </ul>		<b>Répartition du financement</b> Ville de Nyon: 100% Région de Nyon: Subvention régionale possible (DISREN)										
<b>Documents mis à disposition</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Étude de faisabilité</li> <li>• Étude d'avant-projet (disponible juin 2021)</li> </ul>												





<p><b>Numéro</b> <b>32-1-25</b></p>	<p><b>Réaménagement du chemin Sarasin et du chemin de Terroux en accompagnement du tramway Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire</b></p>	
<p><b>Priorité</b> <b>A4</b></p>	<p><b>Historique</b> Nouvelle mesure</p>	<p><b>Coût : 7 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>
<p><b>Catégorie de mesures</b> Valorisation/sécurité de l'espace routier</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Grand-Saconnex <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Meyrin</p>
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>L'axe « chemin Terroux – chemin Sarasin », colonne vertébrale du Grand-Saconnex, dessert la plupart des quartiers et les principaux équipements et services. La mesure consiste à réaménager l'axe sur 1.4 km depuis la route de Ferney jusqu'à l'avenue Louis Casaï pour sécuriser les piétons et les vélos, dans un contexte d'évolution des charges de trafic d'accessibilité en lien avec la réorganisation des circulations induite par le projet de tramway Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire (6621.3.086/32-1-2) et 32-1-7 – A4).</p> <p>Actuellement, l'axe est à 50km/h avec une charge de trafic de 5'300 véhicules/jour. Les résultats de la modélisation du projet de tramway ont montré une augmentation à 6'100 véhicules/jour sur le chemin Edouard-Sarasin compte-tenu de la réduction de circulation sur l'axe tram.</p> <p>Le projet couvre 10'325 m<sup>2</sup> et son principe d'aménagement général est de proposer :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• deux voies cyclables de part et d'autre de l'axe routier ;</li> <li>• des trottoirs confortables pour les piétons avec des élargissements ponctuels en faveur des espaces publics ;</li> <li>• une arborisation selon les opportunités en termes de largeurs de chaque tronçon ;</li> <li>• une réduction des places de parking dont le volume reste à préciser dans les phases d'études à venir.</li> </ul> <p>L'aménagement sera conçu par tronçons, en adéquation avec les problématiques spécifiques identifiées dans le Plan directeur communal et en tenant compte des objectifs complémentaires suivants : mise en valeur de l'espace-rue entre le quartier des Marronniers et l'ensemble Sarasin, couture avec la route de Ferney et le projet du tram, mise en valeur de l'espace public devant les arcades commerciales de La Tour, amélioration de la liaison avec le parc Sarasin.</p>		

<b>Mesure 32-1-25</b>	<b>Réaménagement du chemin Sarasin et du chemin de Terroux en accompagnement du tramway Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire</b>	<b>Coût: 7 MF</b>
		<b>Priorité: A</b>

### Opportunité et utilité

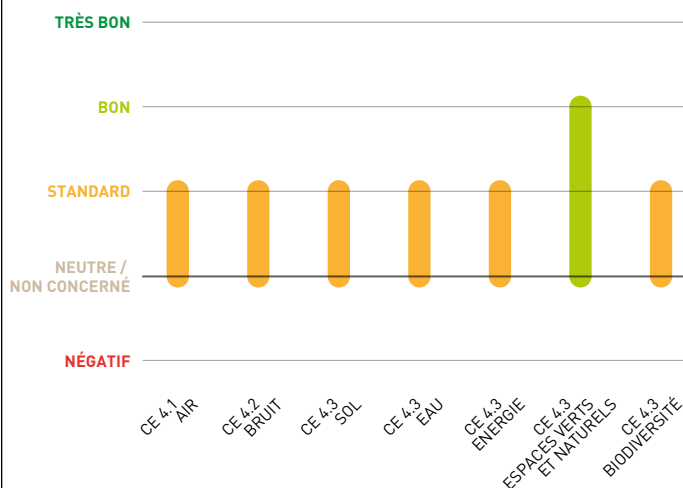
La mesure contribue essentiellement aux stratégies :

- **U2** en réaménageant un axe de desserte de quartier et supprimant du stationnement au profit d'autres usages.
- **U9** par un travail sur la qualité et l'intégration de l'axe dans le réseau d'espaces publics et de parcs.
- **M6** par un réaménagement complet de l'axe permettant de gérer l'évolution des charges de trafic dans un concept global lié au projet de tramway.
- **M10** par l'amélioration de la situation pour les modes doux et la séparation des flux.
- **EP4** en donnant plus d'espace aux MD pour encourager le report modal.
- **EP6** par une opportunité d'arborisation permise par la mesure.

Dans le cadre des études d'avant-projet du tram Nations-Grand-Saconnex-Ferney-Voltaire, un plan stratégique multimodal est mis au point pour assurer le fonctionnement global du système de mobilité dans un périmètre élargi et assurer les conditions d'un fort report modal. Cette mesure s'inscrit pleinement dans cette stratégie.

Elle permet le développement du réseau de mobilité douce communal tout en s'inscrivant dans le réseau d'agglomération, favorisant ainsi des liaisons de proximité sûres, confortables et continues entre les quartiers en densification du Grand-Saconnex. Elle favorise le report modal et le rabattement doux vers les arrêts du futur tram. De plus, elle améliore les connexions entre et vers les espaces verts de la commune, contribuant en développement du maillage vert dans l'espace urbain. La mesure permet d'apaiser le trafic TIM au bénéfice des 1'780 habitants le long de l'axe. Les habitants et usagers bénéficieront aussi d'une amélioration de l'accessibilité MD aux espaces publics en complétant le réseau vert de parcs et promenades en reliant le secteur Marronniers/Sarasin avec la place de Carantec tout en profitant de l'arrivée du tram pour recoudre la césure existante.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des restrictions de stationnement ; prévoit des revêtements phonoabsorbants.


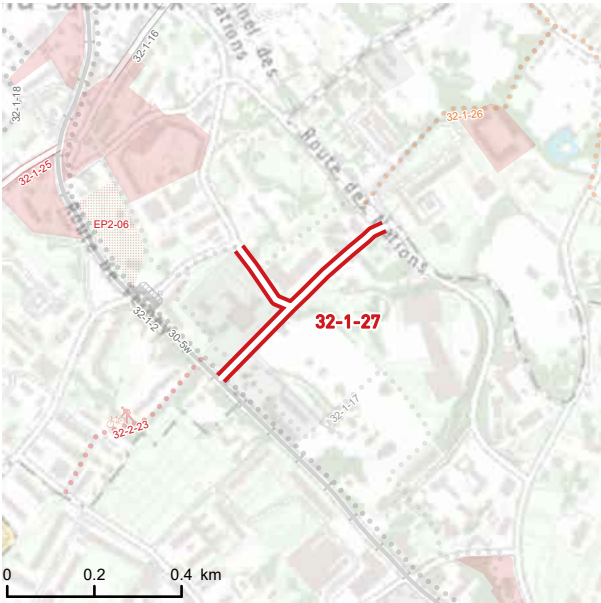
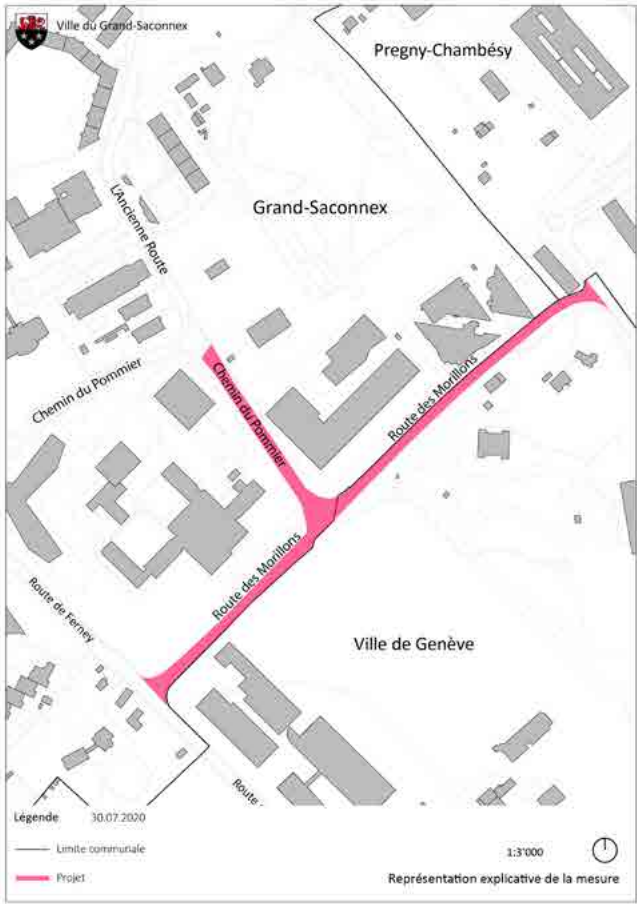
Protection et valorisation des ressources naturelles : prévoit des plantations d'arbres en pleine terre ; zone de pleine terre entre 5 et 29% ; l'étude de la gestion des eaux de ruissellement reste à faire ; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité des existants ; sans impact négatif sur le parc Sarasin (espace paysager sensible et patrimonial) ; prévoit des plantations d'espèces indigènes ou adaptable avec les changements climatiques. Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures du PA4

- A4 32-1-7 Prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand-Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire
- A4 32-1-27 Réaménagement du chemin du Pommier et de la route des Morillons en accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire
- Paquet forfaitaire MD A4 32-2-23 Liaison de mobilité douce entre le chemin des Fins et la route de Ferney
- Be4 32-1-23 Promenade des Parcs (séquence Mail Sud) - Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport
- Ae4 EP2-97 Valorisation des parcs Pictet et Rigot comme accroches du TNGS
- UD2-01 Jardin des Nations
- UD2-03a Grand-Saconnex

Mesure 32-1-25	Réaménagement du chemin Sarasin et du chemin de Terroux en accompagnement du tramway Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire	Coût: 7 MF
		Priorité: A
<b>Jalons et état de planification</b>		
Étude de programmation	05.2019 / 12.2020	
<b>Étude préliminaire</b>	<b>06.2021 / 12.2021</b>	
Études d'avant-projet	03.2022 / 09.2022	
Étude de projet	10.2022 / 03.2023	
Autorisation/permis de construire	04.2023 / 10.2023	
Travaux	03.2024 / 03.2025	
Mise en service	04.2025	
<b>Coûts</b>		<b>Répartition du financement</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global: 7 MF HT</li> <li>• Estimation du coût imputable: 7 MF HT</li> </ul>		50% Canton de Genève (subvention) 45% Grand-Saconnex 5% Meyrin
<b>Documents mis à disposition</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etude TNGS Mesures liées (05/12/2019, V1.1)</li> <li>• Etude TNGS plan AVP-2 accroche entre la Route de Ferney et le chemin Edouard-Sarasin (2020)</li> </ul>		



<p style="text-align: center;"><b>Numéro</b> <b>32-1-27</b></p>	<p><b>Réaménagement du chemin du Pommier et de la route des Morillons en accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Priorité</b> <b>A4</b></p>	<p><b>Historique</b> Nouvelle mesure</p>	<p><b>Coût: 6.5 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>
<p><b>Catégorie de mesures</b> Valorisation/ sécurité de l'espace routier</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Grand-Saconnex <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Ville de Genève, FIPOI, Mission Suisse (intérêt à participer)</p>
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>La mesure consiste à réaménager le chemin du Pommier et le tronçon sud-ouest de la route des Morillons pour sécuriser piétons et vélos et assurer la fluidité des lignes de bus, dans un contexte d'évolution des charges de trafic d'accessibilité en lien avec la réorganisation des circulations induite par le projet de tramway Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire (6621.3.086/32-1-2 et 32-1-7 – A4). En raison de fortes contraintes foncières, le tronçon nord-est de la route des Morillons fera l'objet d'adaptations de moindre ampleur (marquage,...).</p> <p>La mesure prévoit la création de voies réservées aux bus, d'arrêts de bus et la gestion des intersections pour favoriser la progression des lignes TPG 4 et 22, ainsi que la création d'aménagements pour les piétons et les vélos afin de sécuriser les modes doux. Elle vise à réaliser un espace public cohérent entre développements urbains, évolution de la mobilité en lien avec l'arrivée du tram et de la route des Nations, besoin des TP et des modes doux.</p> <p>Afin d'assurer la qualité souhaitée pour le projet en matière d'espaces publics végétalisés, des processus de cessions de terrains sont en cours comme le PLQ du Conseil œcuménique des Eglises (4 m de cession au domaine public) et le PLQ Route des Morillons (3 m de cession).</p>		

<b>Mesure 32-1-27</b>	<b>Réaménagement du chemin du Pommier et de la route des Morillons en accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire</b>	<b>Coût: 6.5 MF</b>
		<b>Priorité: A</b>

### Opportunité et utilité

La mesure contribue essentiellement aux stratégies :

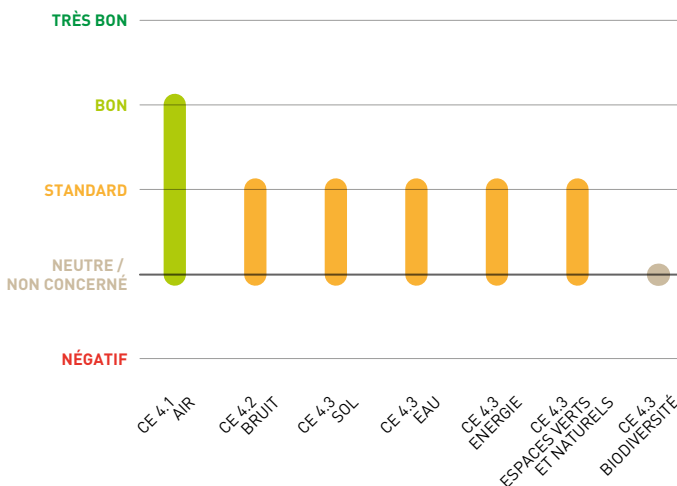
- **U2** en réaménageant des axes de desserte de quartier dans un secteur en développement.
- **U9** par un travail sur la qualité et les gabarits des espaces publics qui sont élargis grâce à des cessions de terrains projetées.
- **M6** par un réaménagement complet des axes permettant de gérer l'évolution des charges de trafic dans un concept global lié au projet de tramway.
- **M10** par l'amélioration de la situation pour les modes doux et la séparation des flux favorable à la progression des lignes de bus qui parcourent ces axes.
- **EP4** en donnant plus d'espace aux MD et aux TP pour encourager le report modal.
- **EP6** projets par une opportunité de végétalisation permise par la mesure.

Dans le cadre des études d'avant-projet du tram Nations-Grand-Saconnex-Ferney-Voltaire, un plan stratégique multimodal est mis au point pour assurer le fonctionnement global du système de mobilité dans un périmètre élargi et assurer les conditions d'un fort report modal. Cette mesure s'inscrit pleinement dans cette stratégie.

Elle permet le développement du réseau de mobilité douce de la commune tout en s'inscrivant dans le réseau d'agglomération, favorisant ainsi des liaisons de proximité sûres, confortables et continues entre les quartiers en densification du Grand-Saconnex. Elle favorise le report modal et le rabattement doux et TP vers les arrêts du futur tram. De plus elle améliore les connexions entre et vers les espaces verts de la commune, contribuant au développement du maillage vert dans l'espace urbain. La mesure permettra d'apaiser le trafic TIM au bénéfice des 3'810 personnes qui habitent, étudient ou travaillent le long de ces axes, qui comprennent plusieurs organisations internationales. Les habitants et usagers bénéficieront aussi d'une amélioration de l'accessibilité MD aux espaces publics en complétant le réseau vert de parcs et promenades identifié dans le concept directeur du Plan directeur communal dans ce secteur stratégique des organisations internationales.

La mesure est en lien avec la mesure du paquet MD A 32-2-23 « Liaison de mobilité douce entre le chemin des Fins et la route de Ferney », maillon manquant du réseau MD qui permet d'assurer une continuité de part et d'autre de la Route de Ferney et de renforcer la liaison transversale interquartier entre le Petit-Saconnex et le Grand-Saconnex. Ces projets s'inscrivent à plus large échelle dans un réseau d'espaces publics et mobilité douce intercommunal, auquel la mesure Be4 32-1-26 Promenade des serres et extension du Cours des Nobel entre l'OMS et la campagne Tournay contribue également.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM ; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité ; prévoit des revêtements phonoabsorbants.

Protection et valorisation des ressources naturelles : prévoit des plantations d'arbres en pleine terre ; zone de pleine terre entre 5 et 29% dans les bandes paysagères de gestion des eaux qui accompagnent les voies cyclables et/ou piétonnes ; gère les eaux de ruissellement de façon enterrée et centralisée ; améliore l'accessibilité des espaces verts ; prévoit des plantations d'espèce indigènes et adaptables aux changements climatiques. Plus précisément, une analyse plus détaillée des surfaces perméables/imperméables, du


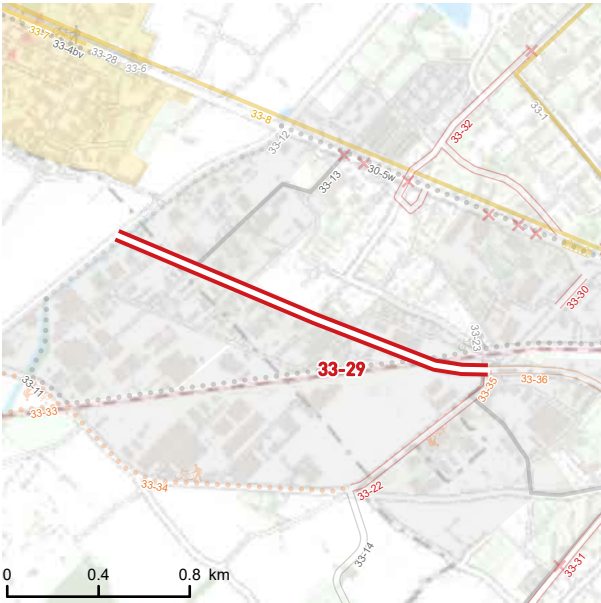
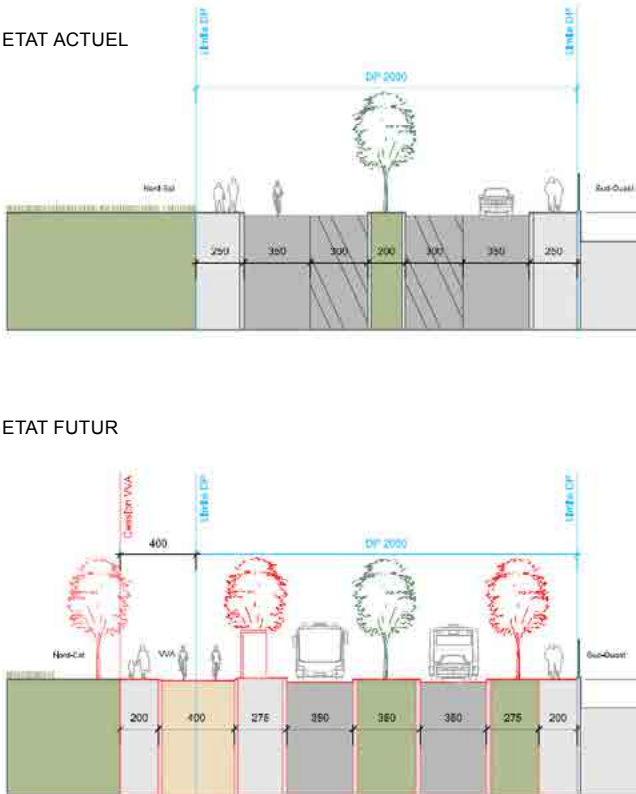
traitement de la gestion des eaux à travers de bandes paysagères et de l'intégration de végétation sur le tracé sera effectuée lors des prochaines phases d'étude du projet. De cessions de terrains liées à des projets urbains adjacents sont prévues pour disposer de l'espace nécessaire à cette qualité environnementale et paysagère.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

Mesure 32-1-27	Réaménagement du chemin du Pommier et de la route des Morillons en accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire	Coût: 6.5 MF														
		Priorité: A														
<p><b>Lien avec d'autres mesures du PA4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A4 32-1-7 Prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand- Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire</li> <li>• A4 32-1-25 Réaménagement du chemin Sarasin et du chemin de Terroux en accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire</li> <li>• Paquet forfaitaire MD A4 32-2-23 Liaison de mobilité douce entre le chemin des Fins et la route de Ferney</li> <li>• Be4 32-1-26 Promenade des serres et extension du Cours des Nobel entre l'OMS et la campagne Tournay</li> <li>• UD2-01 Jardin des Nations</li> <li>• UD2-03a Grand-Saconnex</li> </ul>																
<p><b>Jalons et état de planification</b></p> <table border="1"> <tr> <td>Étude de programmation</td> <td>01.2019 / 12.2020</td> </tr> <tr> <td><b>Étude préliminaire</b></td> <td><b>03.2021 / 12.2021</b></td> </tr> <tr> <td>Études d'avant-projet</td> <td>03.2022 / 09.2022</td> </tr> <tr> <td>Étude de projet</td> <td>10.2022 / 03.2023</td> </tr> <tr> <td>Autorisation/permis de construire</td> <td>04.2023 / 10.2023</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>03.2024 / 03.2025</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>04.2025</td> </tr> </table>			Étude de programmation	01.2019 / 12.2020	<b>Étude préliminaire</b>	<b>03.2021 / 12.2021</b>	Études d'avant-projet	03.2022 / 09.2022	Étude de projet	10.2022 / 03.2023	Autorisation/permis de construire	04.2023 / 10.2023	Travaux	03.2024 / 03.2025	Mise en service	04.2025
Étude de programmation	01.2019 / 12.2020															
<b>Étude préliminaire</b>	<b>03.2021 / 12.2021</b>															
Études d'avant-projet	03.2022 / 09.2022															
Étude de projet	10.2022 / 03.2023															
Autorisation/permis de construire	04.2023 / 10.2023															
Travaux	03.2024 / 03.2025															
Mise en service	04.2025															
<p><b>Coûts</b>            Estimation du coût global: 6.5 MF HT            Estimation du coût imputable: 6.5 MF HT</p>		<p><b>Répartition du financement</b>            Clé de répartition à définir entre Ville du Grand-Saconnex, Ville de Genève, FIPOI, Mission Suisse, Canton de Genève</p>														
<p><b>Documents mis à disposition</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TNGS Mesures liées (05/12/2019, V1.1)</li> <li>• TNGS plan AVP-2 accroche entre la Route de Ferney et la Route des Morillons (2020)</li> <li>• TNGS étude mobilité: Analyse de la desserte en transports collectifs du secteur Pommier-Morillons - lignes 22 et 4 (2020)</li> <li>• Étude préliminaire pour le tronçon Pommier (avril 2019)</li> </ul>																





<p><b>Numéro</b> <b>33-29</b></p>	<p><b>Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route du Nant d'Avril ouest</b></p>		
<p><b>Priorité</b> <b>A4</b></p>	<p><b>Historique</b> Nouvelle mesure</p>	<p><b>Coût : 22 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Valorisation / sécurité de l'espace routier</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Canton de Genève <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b></p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>Le réaménagement de la route du Nant d'Avril s'inscrit dans le concept global d'amélioration des axes de desserte du secteur de la ZIMEYSAVER qui est déjà un des plus grands sites d'activités de l'agglomération et totalise un potentiel estimé à 10'000 emplois à l'horizon 2030.</p> <p>La présente mesure concerne un tronçon de 1'300 m de la route du Nant d'Avril entre la route du Mandement et le giratoire avec la route de Satigny, au niveau de la gare Léman Express de Meyrin. L'objectif général est de diminuer le caractère minéral et routier de l'axe au profit des modes doux et des TP en y intégrant une forte dimension paysagère, notamment par la plantation d'arbres et la création de surfaces végétalisées et d'une noue.</p> <p>Ce tronçon comporte la particularité d'accueillir à la fois une branche de la Voie verte d'agglomération (6621.2.034/33-11) et le BHNS Genève-Vernier-Zimeysaver (6621.3.099/33-13). La présente mesure n'intègre donc que les coûts qui ne sont pas déjà imputables à la Voie verte ou au BHNS.</p> <p>Afin d'offrir un niveau de service et une qualité d'ensemble suffisante, des emprises d'environ 5'000 m<sup>2</sup> au nord-est de l'axe sur des surfaces actuellement perméables sont nécessaires. L'impact de ces emprises est néanmoins partiellement compensé par les nouvelles surfaces rendues perméables (env. 4800 m<sup>2</sup>). Les cessions foncières se feront en partie sur des parcelles privées et nécessiteront une négociation.</p> <p>La mesure permet d'assurer le fonctionnement routier, la circulation de bus et l'aménagement des arrêts liés aux nouveaux développements, une sécurisation des piétons et cycles ainsi qu'une mise en valeur paysagère et environnementale (noues, espaces verts).</p> <p>La phase d'étude préliminaire a été effectuée dans le cadre du projet de BHNS et les coordinations au sein du canton de Genève entre les porteurs des différentes mesures qui se combinent sur cet axe ont été faites.</p>			

<b>Mesure 33-29</b>	<b>Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route du Nant d'avril OUEST</b>	<b>Coût: 22 MF</b>
		<b>Priorité: A</b>

### Opportunité et utilité

La mesure contribue essentiellement aux stratégies :

- **U6** en renforçant les conditions-cadres pour accueillir et développer des activités dans le secteur de la Zimeysaver.
- **U9** par un concept global visant un réaménagement qualitatif des espaces publics de la Zimeysaver.
- **M3** par une opportunité d'améliorer l'utilité du BHNS Genève-Vernier-Zimeysaver qui empruntera une partie de ce tronçon.
- **M4** par un réaménagement complet de l'axe en cohérence avec la réorganisation des circulations qui sera nécessaire du fait de la construction du barreau de Montfleury.
- **M10** par l'amélioration de la situation pour les modes doux, l'apaisement du trafic TIM et la séparation des flux au bénéfice de la sécurité de tous les usagers.
- **EP4** en donnant plus d'espace aux MD pour encourager le report modal.
- **EP6** en améliorant la qualité de ce tronçon urbain emprunté par la Voie verte d'agglomération.

Toutes les mesures d'agglomération dans le secteur d'activités de la Zimeysaver s'inscrivent dans la vision du Plan-guide du grand projet Zimeysaver élaboré conjointement par le canton de Genève, la Fondation pour les terrains industriels (FTI) et les communes de Meyrin, Vernier et Satigny. Cette vision assure un développement cohérent de cette importante zone d'activités économiques en termes de programmation urbaine et économique, de mobilité multimodale, d'environnement-paysage, de foncier, etc.

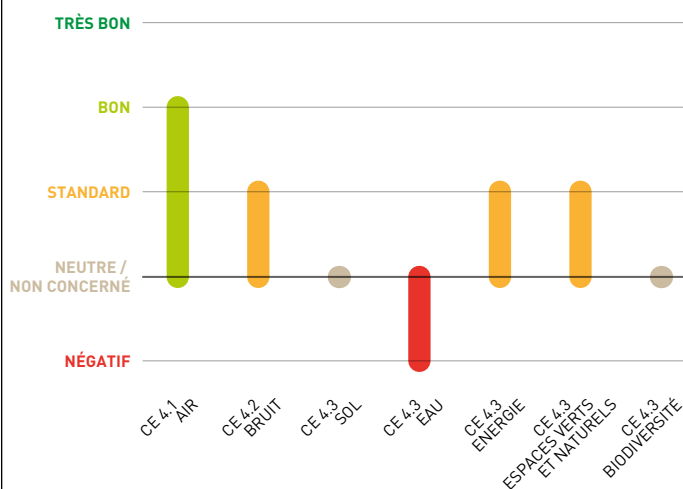
Concernant la mobilité, le concept retenu s'appuie sur le nouvel accès par la future demi-jonction autoroutière de Vernier-Canada et le barreau de Montfleury qui permettront de réduire les charges de trafic sur certains axes, en particulier sur les routes de Vernier, de Peney et du Nant d'Avril-Est qui sont situées dans des secteurs denses. Il y a donc lieu de les requalifier. S'agissant des routes du Nant d'Avril-Ouest, de Satigny Est et Ouest ainsi que la rue Lect, les hausses de trafic automobile dues à la redistribution de ce dernier nécessitent une meilleure sécurisation des modes doux et la priorisation des transports publics.

Les mesures de réaménagements d'axes dans ce secteur traduisent donc l'opportunité offerte par cette réorganisation de l'accessibilité à la Zimeysaver ainsi que l'ambition qualitative du Plan-guide. En effet, pour la route du Nant d'Avril Ouest (présente fiche), le trafic journalier d'un jour ouvrable moyen (TJOM) passera de 15'600 véh/j à 17'650 véh/j (cas maximum en 2030) avec la réalisation du barreau de Montfleury alors qu'il serait de 17'400 véh/j en 2030 sans le barreau.

En termes de transports publics, l'objectif est d'offrir une desserte TP fréquente, rapide et directe de la Zimeysaver vers le centre-ville via le Léman Express et le BHNS d'autre part ce qui nécessite d'améliorer les gares et arrêts TP du secteur, ainsi que les rabattements. S'agissant des MD, l'objectif principal est de compléter le maillage autour de la voie verte d'agglomération qui traverse la Zimeysaver et de rendre les cheminements piétons et les pistes cyclables sécurisés et plus attractifs. Le réaménagement complet des axes de la route du Nant-d'Avril, route de Satigny, rue Lect et route de Peney s'inscrivent pleinement dans ce but.

L'ensemble des mesures projetées contribueront au transfert modal en faveur des TP et des MD pour ce secteur d'activités économiques qui génère beaucoup de déplacements.

### Effets sur l'environnement




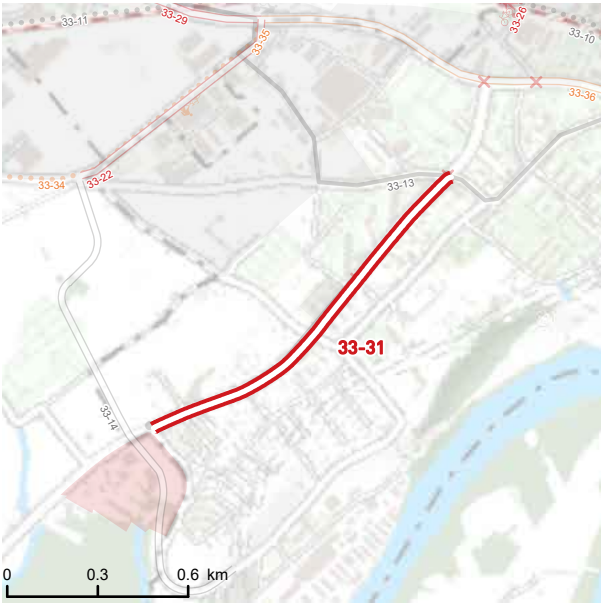

Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo ( sites propres pour le BHNS et des bandes MD, cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; L'accessibilité à la zone artisanale et industrielle est prévue le plus en amont possible de la route de Base pour s'éloigner du futur secteur résidentiel et ainsi limiter le bruit et la pollution et le trafic de poids-lourds et au contact de ces zones d'habitat.

Protection et valorisation des ressources naturelles : étude les possibilités d'optimiser les surfaces ; surface imperméable et zone de pleine terre identiques à l'état initial ; pas d'étude à ce stade sur la gestion des eaux de ruissellement et de biodiversité ; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité. L'accessibilité à la Zimeysaver s'accompagne de la création d'une bande végétale favorable à la biodiversité (couloir de faune notamment) entre l'autoroute et le barreau de Montfleury.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

Mesure 33-29	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route du Nant d'avril OUEST	Coût: 22 MF												
		Priorité: A												
<b>Lien avec d'autres mesures du PA4</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ae4 33-22 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route de Satigny Est – Côté Sud (accompagnement de la mesure 33-14)</li> <li>• Paquet forfaitaire Sécurité A4A 33-30 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Rue Lect</li> <li>• B4 33-36 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route du Nant d'Avril EST</li> <li>• B4 33-34 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route de Satigny Ouest</li> <li>• Paquet forfaitaire MD B4 33-35 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route de Satigny Est – côté Nord</li> <li>• UD2-09 ZIMEYSAVER</li> </ul>														
<b>Jalons et état de planification</b> <table border="1"> <tr> <td>Étude préliminaire</td> <td>07.2020 / 12.2020</td> </tr> <tr> <td><b>Étude d'avant-projet</b></td> <td><b>01.2021 / 07.2021 (étude mutualisée avec BHNS Genève-Vernier-Zimeysaver)</b></td> </tr> <tr> <td>Étude de projet</td> <td>08.2022 / 01.2023</td> </tr> <tr> <td>Autorisation / permis de construire</td> <td>02.2023 / 12.2023</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>07.2024 / 11.2025</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>12.2025</td> </tr> </table>			Étude préliminaire	07.2020 / 12.2020	<b>Étude d'avant-projet</b>	<b>01.2021 / 07.2021 (étude mutualisée avec BHNS Genève-Vernier-Zimeysaver)</b>	Étude de projet	08.2022 / 01.2023	Autorisation / permis de construire	02.2023 / 12.2023	Travaux	07.2024 / 11.2025	Mise en service	12.2025
Étude préliminaire	07.2020 / 12.2020													
<b>Étude d'avant-projet</b>	<b>01.2021 / 07.2021 (étude mutualisée avec BHNS Genève-Vernier-Zimeysaver)</b>													
Étude de projet	08.2022 / 01.2023													
Autorisation / permis de construire	02.2023 / 12.2023													
Travaux	07.2024 / 11.2025													
Mise en service	12.2025													
<b>Coût</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global: 22 MF HT</li> <li>• Estimation du coût imputable: 22 MF HT</li> </ul>		<b>Répartition du financement</b> 100% Canton de Genève												
<b>Documents mis à disposition</b> Étude préliminaire, 12.2020														



<p><b>Numéro</b> <b>33-31</b></p>	<p><b>Réaménagement de la route de Peney entre la route de Canada et la route de Vernier communale</b></p>	
<p><b>Priorité</b> <b>A4</b></p>	<p><b>Historique</b> Nouvelle mesure</p>	<p><b>Coût: 27.4 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>
<p><b>Catégorie de mesures</b> Valorisation/ sécurité de l'espace routier</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Canton de Genève <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Commune de Vernier</p>
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>La mesure concerne le réaménagement de la route de Peney dans sa section comprise entre le futur carrefour avec le nouveau barreau de Montfleury et la route de Canada d'une part, et le carrefour avec la route de Vernier communale, la route de Montfleury et l'avenue Louis-Pictet d'autre part, soit un linéaire de 1'320 m.</p> <p>Ce réaménagement de l'axe d'un gabarit moyen de 10 m concerne donc une surface de 13'200 m<sup>2</sup>. Il permet d'augmenter l'utilité du futur BHNS Genève-Vernier-Zimeysaver (6621.3.099/33-13 - A3) qui empruntera une partie de ce tronçon de la route de Peney, d'améliorer également le passage des deux lignes de bus 53 et 73, et favorise ainsi un plus fort report modal (piétons, cycles et TP).</p> <p>D'autre part ce réaménagement réduit le caractère très minéral de ce tronçon qui traverse un espace urbain.</p> <p>De plus le projet transforme une partie actuellement en bande cyclable en piste cyclable séparée afin d'améliorer la sécurité pour les MD qui bénéficieront de voies dédiées de 2 m de largeur dans chaque sens. Les travaux envisagés doivent permettre de déplacer le maillage arboré des deux côtés de la route de façon à rendre plus confortables les voies en site propre pour les piétons et les vélos grâce à l'ombrage offert par les arbres.</p> <p>L'étude préliminaire a été faite en 2020 de manière mutualisée avec les études du BHNS Genève-Vernier-Zimeysaver pour optimiser la coordination des projets. Il s'agit toutefois bien de deux mesures distinctes, la mise en service du BHNS n'étant pas conditionnée au réaménagement de ce tronçon de la route de Peney. Par ailleurs les travaux de réaménagement de ce tronçon seront coordonnés avec la réalisation du barreau de Montfleury (6621.3.100/33-14 - Ae3).</p>		
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La mesure contribue essentiellement aux stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>U9</b> par un réaménagement qualitatif de ce tronçon au caractère actuellement très routier qui traverse des quartiers d'habitations et fait l'articulation entre le village de Vernier, la zone industrielle de la Tuillière (ZITUIL) et le secteur de la ZIMEYSAVER.</li> </ul>		

<b>Mesure 33-31</b>	<b>Réaménagement de la route de Peney entre la route de Canada et la route de Vernier communale</b>	<b>Coût: 27.4 MF</b>
		<b>Priorité: A</b>

- **M3** par une opportunité d'améliorer l'utilité du BHNS Genève-Vernier-Zimeysaver qui empruntera une partie de ce tronçon.
- **M6** par un réaménagement complet de l'axe en cohérence avec la réorganisation des circulations qui sera nécessaire du fait de la construction du barreau de Montfleury.
- **M10** par l'amélioration de la situation pour les modes doux, l'apaisement du trafic TIM et la séparation des flux au bénéfice de la sécurité de tous les usagers.
- **EP4** en améliorant la qualité de ce tronçon urbain et en donnant plus d'espace aux MD pour encourager le report modal.

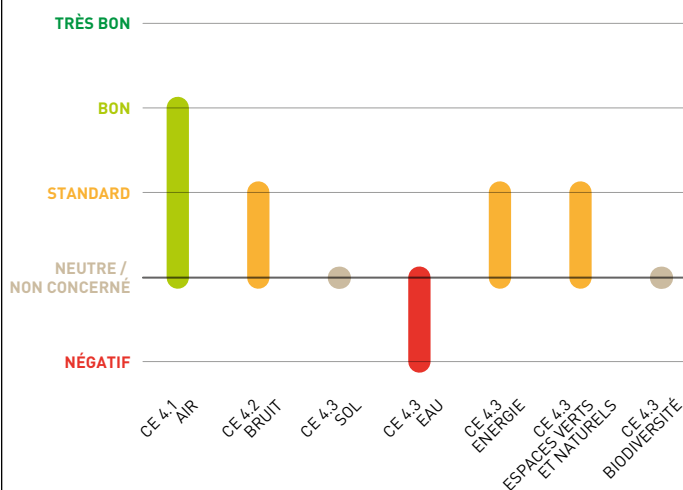
La mesure permet d'améliorer les espaces dédiés à la mobilité douce afin de mieux séparer les piétons et les vélos de cet axe dont la charge de trafic future s'élèvera à 7'850 véhicules par jour contre 14'500 véh/j actuellement. Les traversées de cette route cantonale seront également améliorées, contribuant ainsi la sécurité de tous les usagers.

La mise en service de la nouvelle jonction autoroutière de Vernier-Canada et le barreau routier de Montfleury permettra de supprimer le trafic de transit qui circule actuellement sur la route de Peney qui sera alors déclassée en route de réseau secondaire amenée à supporter seulement le trafic inter-quartier. L'apaisement du trafic se fera au bénéfice des 10'300 personnes qui résident dans le secteur et subissent les nuisances directes ou indirectes du TIM à Vernier.

Le réaménagement de la route de Peney est un élément complémentaire au développement de la ZITUIL (densification du secteur visant un potentiel d'env. 300 à 500 emplois à l'horizon 2030) située au sud-ouest de Vernier dont la desserte TP sera améliorée par le passage facilité du BHNS sur cet axe, limitant ainsi le recours aux TIM pour les pendulaires.

La création de linéaires arborés permet de lutter contre le phénomène des îlots de chaleurs et une meilleure continuité des couloirs biologiques.

#### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM ; prévoit des revêtement phonoabsorbant ; promeut la motorisation électrique (nouveau matériel roulant électrique partiellement sur batterie). La suppression de la berme centrale et la création de deux linéaires d'arbres latéraux diminuent l'emprise de la voirie pour les modes motorisés, tout en laissant l'espace nécessaire aux bus et permettant un réaménagement complet de l'axe.

Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie les possibilités d'optimiser les surfaces et l'intégration de pleine terre ; à ce stade, pas d'étude sur la gestion des eaux de ruissellement et sur la biodiversité, mais de nouveaux

linéaires d'arbres sont prévus ; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

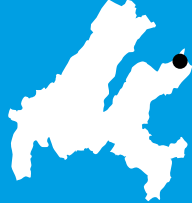
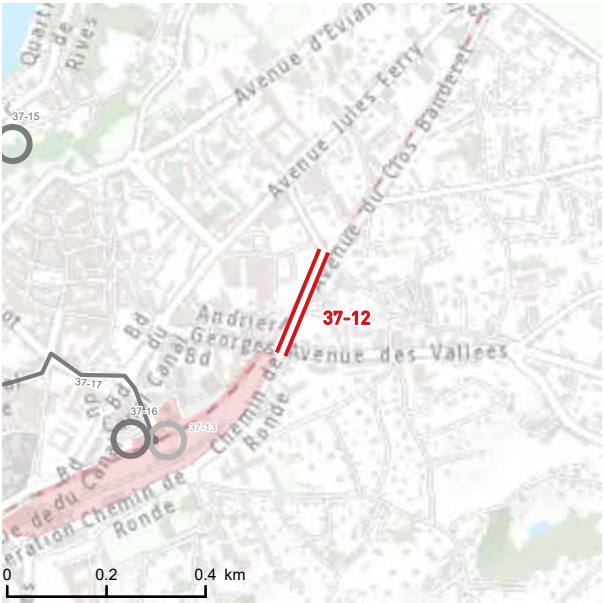
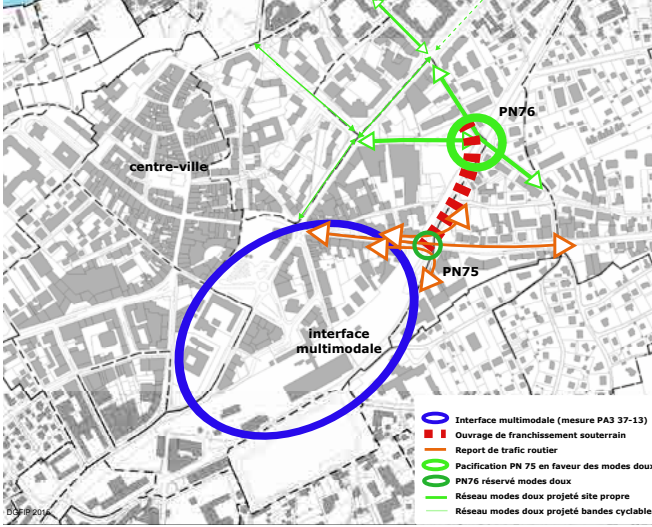
#### Lien avec d'autres mesures du PA4

- A4 33-29 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route du Nant d'avril Ouest
- Ae4 33-22 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route de Satigny Est – Côté Sud (accompagnement de la mesure 33-14)
- Paquet forfaitaire Sécurité A4 33-30 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Rue Lect
- B4 33-36 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route du Nant d'Avril EST
- B4 33-34 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route de Satigny Ouest
- Paquet forfaitaire MD B4 33-35 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route de Satigny Est – côté Nord
- UD2-09 ZIMEYSAVER

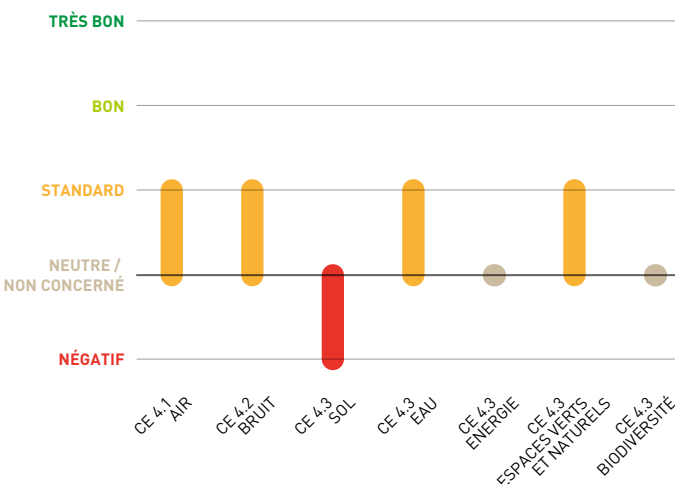
Mesure 33-31	Réaménagement de la route de Peney entre la route de Canada et la route de Vernier communale	Coût: 27.4 MF
		Priorité: A
<b>Jalons et état de planification</b>		
Étude préliminaire	07.2020 / 11.2020 (mutualisée avec les études du BHNS Genève-Vernier-Zimeysaver)	
<b>Étude d'avant-projet</b>	<b>01.2021 / 07.2021 (mutualisée avec les études du BHNS Genève-Vernier-Zimeysaver)</b>	
Étude de projet	08.2022 / 01.2023	
Autorisation / permis de construire	02.2023 / 12.2023	
Travaux	12.2026 / 06.2028 (travaux liés à la réalisation du barreau de Montfleury)	
Mise en service	06.2028	
<b>Coût</b>		<b>Répartition du financement</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global: 27.4 MF HT</li> <li>• Estimation du coût imputable: 27.4 MF HT</li> </ul>		100% Canton de Genève
<b>Documents mis à disposition</b>		
Étude préliminaire, novembre 2020		





<p><b>Numéro</b> <b>37-12</b></p>	<p><b>Renfort de l'accessibilité à l'interface multimodale de Thonon-les-Bains, valorisation des performances transports publics et modes doux</b></p>	
<p><b>Priorité</b> <b>A4</b></p>	<p><b>Historique</b> Nouvelle mesure</p>	<p><b>Coût: 15.3 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>
<p><b>Catégorie de mesures</b> Valorisation / sécurité de l'espace routier</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Commune de Thonon-les-Bains <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> SNCF Réseau</p>
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>La récente mise en service du Léman Express a engendré une augmentation du nombre de fermetures des passages à niveau (PN) 75 et 76 en centre-ville, entraînant une augmentation ponctuelle de la congestion en amont de l'interface multimodale de Thonon-les-Bains. Ainsi, entre 7h30 et 19h30, le nombre de fermetures de barrières a plus que doublé (passage de 17 à 35 fermetures). Les temps de fermeture sont de 3 minutes pour les trains de fret et 1,5 minute pour les trains voyageurs. 13 fermetures ne se produisent que 4,5 minutes après l'ouverture qui les précède, ne permettant pas l'écoulement des véhicules et transports publics stockés, produisant un effet d'accroissement progressif de l'engorgement bloquant les transports publics dans le trafic, ainsi que les modes doux.</p> <p>La présente mesure consiste en la réalisation d'un ouvrage de franchissement souterrain de la voie ferrée situé à environ 300 m de l'interface multimodale, comprenant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un nouvel axe routier de 330 mètres de longueur dont 70 mètres en trémie couverte et 260 mètres en trémie non couverte.</li> <li>• 2 voies de circulation TP / TIM, de hauteur permettant le franchissement par 98 % des types de véhicules (dont bus). Le PN76 sera alors dédié en surface uniquement aux modes doux. Plus aucun TIM ou TP ne le franchira en surface, évitant les conflits entre ces modes sur un espace potentiellement dangereux lié au franchissement de la voie ferrée ;</li> <li>• la création de 550 mètres d'aménagements cyclables en site propre dont 350 mètres intersectant le PN76, complétés par 900 mètres de bandes cyclables monodirectionnelles au nord de l'ouvrage, côté centre-ville, facilitant la traversée et les rabattements modes doux vers l'interface multimodale. Ce projet comprend également la requalification du PN76 qui, soulagé du trafic routier, sera dévolu exclusivement aux modes doux, devenant ainsi le point d'entrée d'un nouveau réseau d'aménagements cyclables mais aussi le point d'entrée piétonne du centre-ville et un passage depuis l'est du territoire pour rejoindre l'interface multimodale.</li> </ul> <p>L'AVP est déjà réalisé. Du point de vue foncier, la liste des propriétaires a été identifiée, les démarches à l'amiable sont en cours.</p>		

Mesure 37-12	Renfort de l'accessibilité à l'interface multimodale de Thonon-les-Bains, valorisation des performances transports publics et modes doux	Coût: 15.3 MF
		Priorité: PA4
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La mesure répond principalement aux stratégies suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>U9</b> par l'amélioration de la qualité des espaces publics en surface.</li> <li>• <b>M3</b> pour soutenir la multipolarité à travers le gain de temps de 6 minutes en HP pour les deux lignes structurantes de l'agglomération régionale de Thonon-Les-Bains.</li> <li>• <b>M5</b> à travers la fluidification et fiabilisation du rabattement TP et la complémentarité avec le Léman Express. Le rabattement TP vers l'interface multimodale passerait de 2 à 10% selon les hypothèses établies avec un report modal provenant uniquement des TIM.</li> <li>• <b>M10</b> à travers la suppression du passage à niveau pour les TIM, la mise en œuvre d'une alternative au franchissement à niveau de la voie ferrée par les automobiles, supprimant les risques afférents, et pour les modes doux qui pourront franchir en surface en sécurité, sans risque de conflit avec les véhicules motorisés: suppression du carrefour, PN76 et ses abords exclusivement dédiés aux modes doux (piétons et cycles).</li> <li>• <b>EP4</b> par l'amélioration de la fluidité des TP et MD en franchissement de la voie ferrée, favorable au report modal.</li> </ul> <p>La mesure s'inscrit en parfaite continuité de la mise en service du Léman Express et en lien avec la création d'une interface multimodale à la gare de Thonon-les-Bains (6621.3.147 / A3-37-13). Elle favorise l'accessibilité de l'interface multimodale et du centre-ville depuis les quartiers périphériques pour les circulations en général et des modes doux et transports publics en particulier.</p> <p>Grace au report spatial rendu possible par ce nouveau franchissement, l'opération va également permettre de pacifier les circulations de la partie nord de l'interface multimodale de la gare au profit du pôle de transports publics en créant pour les circulations routières de transit un évitement du centre-ville par l'est.</p> <p>La mesure 6621.3.147 / A3-37-13 a déjà traité les circulations modes doux en gare. Le présent projet vise à compenser cette dégradation des conditions de circulation dans le centre-ville thononais, tout particulièrement pour les modes actifs et transports publics. Le temps gagné est estimé à 6 minutes pour les transports publics routiers qui desserviront la gare ferroviaire. Le projet a plus largement pour vocation d'étendre la zone d'attractivité et l'accessibilité de l'interface multimodale :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• aux modes doux et transports publics au nord</li> <li>• aux TIM au sud en facilitant leur rabattement sur le P+R de la gare, en évitant la traversée du centre-ville et facilitant le report sur le Léman Express.</li> </ul> <p>Les deux lignes de transport urbain les plus structurantes reliant l'interface multimodale passeront par cet ouvrage (lignes A et B) avec une fréquence d'un bus toutes les 10 minutes en heure de pointe et 150 véhicules/jour. L'évitement du passage à niveau leur permettra de gagner 6 minutes en heures de pointe par rapport au parcours actuel (engorgement d'un PN fermé et remontée de file sans écoulement total) pour renforcer l'efficacité du transport public et son attractivité en lien avec l'interface multimodale. Cette mesure va permettre de développer le réseau structurant en connectant les différents secteurs de la ville via cet aménagement, facilitant le rabattement sur l'interface multimodale. Sont potentiellement concernés par cette mesure, environ 10'000 habitants du territoire communal dont 600 frontaliers vers le canton de Genève.</p> <p>Cette mesure permettra de maintenir la fluidité des circulations aux abords immédiats de l'interface multimodale de Thonon-les-Bains mais aussi de permettre un évitement routier de l'hypercentre pour réserver celui-ci aux modes doux et aux transports publics en lien avec la l'interface multimodale en gare de Thonon. Positionné entre le PN 75 et le PN 76, ce franchissement drainera les flux des principales voies pénétrantes dans Thonon depuis le sud-est (11'500 veh/j) et depuis l'est (9'000 veh/j). Le (trafic journalier ouvré moyen) attendu est de 6'500 véhicules/jours.</p> <p>Cette mesure conforte le succès de la mise en œuvre de la mesure 6621.3.147 / A3-37-13 et de l'attractivité du Léman Express sur le territoire.</p>		
<p><b>Effets sur Suisse</b></p> <p>La mesure permet de renforcer l'armature ferroviaire du Grand Genève, de favoriser, via un effet réseau, le rabattement tous modes sur l'interface multimodale en améliorant encore l'utilisation du Léman Express pour se rendre à Genève depuis l'est de Thonon les Bains.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Effet réseau:</b> La mesure est 100% comprise dans la communauté tarifaire Léman Pass et permet une amélioration de connexion au réseau Léman Express et au réseau urbain thononais. Gain de temps pour accéder à l'interface multimodale grâce au franchissement: 6 min</li> <li>• <b>Report modal:</b> part modale TP évaluée à 8% supplémentaires en rabattement vers l'interface multimodale et le Léman Express. 1A/R quotidien Thonon Cornavin: 68 km pour un usager soit potentiellement 40'800 km/ jour si 600 frontaliers concernés</li> <li>• <b>Fréquentation potentielle:</b> 2'201 habitants de Thonon-Les-Bains recensés comme travailleurs frontaliers dans le canton de Genève en 2020 soit environ 6% de la population (tous âges confondus). Environ 10'000 habitants résident à moins de 500 mètres du PN76 (distance parcourable à pieds pour aller chercher un TP en site propre) et sont donc potentiellement concernés par son utilisation en modes doux dont potentiellement 600 frontaliers.</li> </ul>		

Mesure 37-12	Renfort de l'accessibilité à l'interface multimodale de Thonon-les-Bains, valorisation des performances transports publics et modes doux	Coût: 15.3 MF										
		Priorité: PA4										
<b>Effets sur l'environnement</b> 		<p>Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD par la facilitation du rabattement sur l'interface multimodale permettant un report modal sur le Léman Express pour les déplacements transfrontaliers sur tout leur parcours; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) par le développement du réseau cyclable favorisant ainsi ce mode de déplacement parfaitement adapté au centre-ville thononais; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité; améliore la qualité de vie des riverains subissant actuellement les désagréments consécutifs à l'engorgement routier ponctuel de ces voies.</p> <p>Protection et valorisation des ressources naturelles: l'aménagement projeté se trouve en plein centre urbain thononais, largement anthropisé: son impact sur la biodiversité sera limité.</p> <p>Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.</p>										
<b>Lien avec d'autres mesures du PA4</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>UD7-01 Thonon-les-Bains centre et gare</li> </ul>												
<b>Jalons et état de planification</b> <table border="1" data-bbox="143 974 1444 1176"> <thead> <tr> <th>Étude d'avant-projet</th> <th>Terminée</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Étude de projet et concertation</td> <td>01.2022 / 07.2022</td> </tr> <tr> <td>Autorisation / permis de construire</td> <td>2023</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>01.2024 / 01.2026</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>03.2026</td> </tr> </tbody> </table>			Étude d'avant-projet	Terminée	Étude de projet et concertation	01.2022 / 07.2022	Autorisation / permis de construire	2023	Travaux	01.2024 / 01.2026	Mise en service	03.2026
Étude d'avant-projet	Terminée											
Étude de projet et concertation	01.2022 / 07.2022											
Autorisation / permis de construire	2023											
Travaux	01.2024 / 01.2026											
Mise en service	03.2026											
<b>Coût</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Estimation du coût global: 15.3 MF</li> <li>Estimation du coût imputable: 15.3 MF</li> </ul>		<b>Répartition du financement</b> <p>Thonon les Bains: 100%</p> <p>La part de la SNCF reste à confirmer</p>										
<b>Documents mis à disposition</b> <p>Plan global du projet et des modifications de circulation du secteur</p>												



<p><b>Numéro</b> <b>30-28</b></p>	<p><b>Requalification de l'avenue de la Praille (PAV) : croix MD est-ouest du quartier de Pont-Rouge à la rue du Léopard</b></p>	
<p><b>Priorité</b> <b>B4</b></p>	<p><b>Historique</b> 6621.3.043 (B3)</p>	<p><b>Coût: 6.4 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>
<p><b>Catégorie de mesures</b> Valorisation/ sécurité de l'espace routier</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Canton de Genève <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Ville de Carouge, Fondation des Parkings</p>
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>La mesure vise à réaménager l'avenue de la Praille et les espaces publics entre le quartier de Pont-Rouge et la rue du Léopard sur une surface d'environ 16'000m<sup>2</sup>. Elle est un maillon important de la croix de mobilité douce est-ouest du projet Praille-Acacias-Vernets (PAV).</p> <p>Actuellement, cet axe est principalement occupé par les TIM et marqué par le stationnement en surface. Les giratoires aux carrefours participent également au caractère routier actuel. La mesure prévoit la fermeture de l'avenue de la Praille aux TIM. Le franchissement nord-sud de l'avenue de la Praille sera aménagé pour les voitures au niveau de la rue du Léopard où le carrefour sera réaménagé en laissant la priorité aux flux est-ouest TP et MD circulant sur l'avenue de la Praille. Le carrefour giratoire de la rue des Noirettes sera supprimé.</p> <p>La fermeture aux TIM permet de requalifier l'espace public de manière qualitative et de le végétaliser en cohérence avec le renouvellement urbain du quartier de l'Etoile pour lequel les accès usagers seront maintenus (habitants et entreprises). Ainsi les activités en rez disposeront de parvis pour se déployer (terrasses, etc.) en lien avec la nouvelle vocation de l'axe. La végétation remplacera les places de stationnement dans des fosses de plantation continues, hors réseaux, en pleine terre. Les études préliminaires pour la requalification de l'avenue sont en cours et permettront encore de préciser le projet qui figure au Plan directeur cantonal genevois (état de coordination actuel: «En cours»).</p>		
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La mesure contribue essentiellement aux stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>U2</b> en accompagnant le développement urbain du quartier de l'Etoile au cœur du PAV.</li> <li>• <b>U9</b> par la connexion des espaces publics est-ouest renforçant l'attractivité des lieux et le lien entre le PAV et Carouge.</li> <li>• <b>M6</b> par la contribution au déploiement de la croix MD est-ouest qui irrigue le PAV et la connexion avec la gare Léman Express de Lancy-Pont-Rouge.</li> <li>• <b>M10</b> par la fermeture au TIM et le réaménagement complet de cet espace encore très routier en ne préservant que les accès pour les usagers riverains.</li> <li>• <b>EP4</b> en favorisant le report modal sur les MD dans ce secteur urbain stratégique en mutation.</li> <li>• <b>EP6</b> par la végétalisation de l'avenue et la reconstitution des sols naturels.</li> </ul>		

<b>Mesure 30-28</b>	<b>Requalification de l'avenue de la Praille (PAV): croix MD est-ouest du quartier de Pont-Rouge à la rue du Léopard</b>	<b>Coût: 6.4 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>

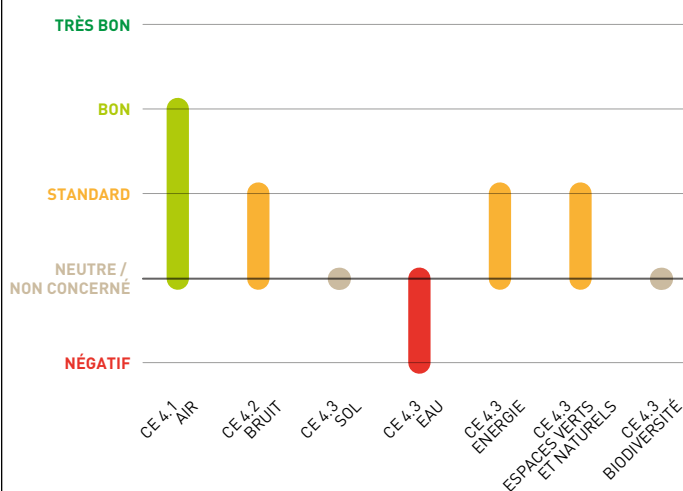
Cet espace rue doit renforcer ses usages en faveur des transports publics et des mobilités douces. Il se raccorde d'un côté au pivot multimodal de la Place de l'Octroi et de l'autre à la gare de Lancy-Pont-Rouge. Son aménagement par tronçon permet sa requalification fonctionnelle et paysagère.

La mesure s'inscrit dans la stratégie du PAV visant notamment un objectif d'exemplarité environnementale. En termes de mobilité, étant donné la saturation actuelle du réseau routier en périodes de pointe, il s'agit de favoriser une évolution des comportements afin que la demande supplémentaire en déplacements soit principalement captée par les TP et la MD. L'ensemble des mesures d'agglomération de l'opération stratégique du PAV contribuent à cet objectif pour pouvoir accueillir, à terme, env. 30'000 nouveaux habitants et 6'200 nouveaux emplois qui s'ajouteront aux 20'000 emplois actuels.

La traversée du quartier de l'Etoile devient la priorité d'aménagement puisque la première étape de ce projet urbain se concrétisera avec la réalisation d'un îlot mixte (env. 100 logements et 1'300 emplois) ainsi que les espaces publics attenants. La mesure 30-28 accompagne l'ambition de densité affirmée du quartier (1'350 nouveaux logements et 3'100 nouveaux emplois à terme) qui se matérialisera par 4 îlots majeurs surmonté chacun par une tour d'une hauteur de max. 90 mètres mais également par l'implantation de 3 tours de grande hauteur pouvant culminer jusqu'à 170 m. Cette haute densité doit donc être contrebalancée par des espaces extérieurs généreux et de qualité.

La suppression du trafic routier (actuellement 12'200 véhicules/jour; état futur sans mesure estimé à 14'600 véh/j) s'accompagnera d'une réduction des nuisances pour les riverains et d'un gain de sécurité. Les bus et les vélos cohabiteront sur la chaussée centrale, alors que les piétons bénéficieront de larges aménagements paysagers aux abords. Les espaces libérés par la voiture permettent la reconstitution de sols fertiles et de favoriser les surfaces plantées et les revêtements semi-perméables. Les eaux sont gérées autant que possible en surface, via les fosses de plantation continues, régulant naturellement les pics de température, réduisant ainsi le phénomène d'îlots de chaleur.

#### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); implique des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler; prévoit des revêtement phonoabsorbant; prévoit des actions sur les bâtiments en matière d'énergie renouvelable; prévoit un doublement de la distance entre l'axe routier et le point récepteur.

Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie les possibilités d'optimiser les surfaces et l'intégration de pleine terre; surfaces imperméabilisées entre 40 et 80% et entre 5% et 29% de pleine terre; prévoit une gestion des eaux de ruissellement à ciel ouvert et à la source; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; prévoit des plantations d'espèces indigènes

avec une analyse des espèces déjà présentes; accompagne un programme Nature en ville (amélioration des connexions biologiques dans le centre urbain); améliore des continuités paysagères (trame verte connectée à la bleue); diminue du rayonnement infra-rouge de l'emprise du projet et rafraîchissement de la masse d'air locale par les matériaux (albédo), la végétation (évapotranspiration et ombre portée) et la gestion des eaux.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

#### Lien avec d'autres mesures du PA4

- B4 30-61 Réaménagement de la Place de l'Octroi et continuité de la croix MD est-ouest
- B4 30-41 Requalification de la rue Boissonnas (PAV): croix MD nord-sud aménagements MD et paysagers
- UD4-01 Praille Acacias Vernets

#### Jalons et état de planification

Étude préliminaire	10.2019 / 09.2021
Étude d'avant-projet	09.2024 / 01.2026
Étude de projet	02.2026 / 01.2027
Autorisation / permis de construire	02.2027 / 01.2028
Travaux	02.2028 / 02.2029
Mise en service	03.2029

<b>Mesure 30-28</b>	<b>Requalification de l'avenue de la Praille (PAV): croix MD est-ouest du quartier de Pont-Rouge à la rue du Léopard</b>	<b>Coût: 6.4 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>
<b>Coût</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global: 6.4 MF</li> <li>• Estimation du coût imputable: 6.4 MF</li> </ul>		<b>Répartition du financement</b> 50% Ville de Carouge 50% Canton de Genève (subvention)
<b>Documents mis à disposition</b> Étude préliminaire (à venir)		





Numéro  
**30-48**

Requalification de l'avenue  
Eugène Lance en faveur de la  
mobilité douce



Priorité  
**B4**

Historique  
6621.3.057 (B3)

Coût: 25 MF  
Avec demande de cofinancement

**Catégorie de mesures**

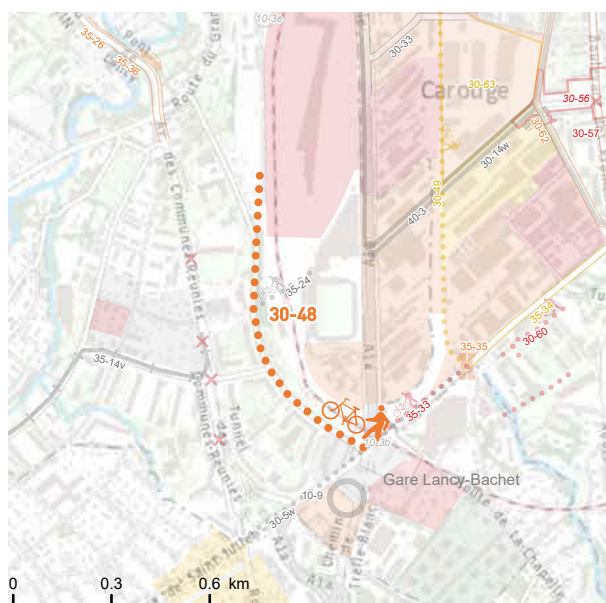
Valorisation/sécurité de l'espace routier

**Maître d'ouvrage pilote de la mesure**

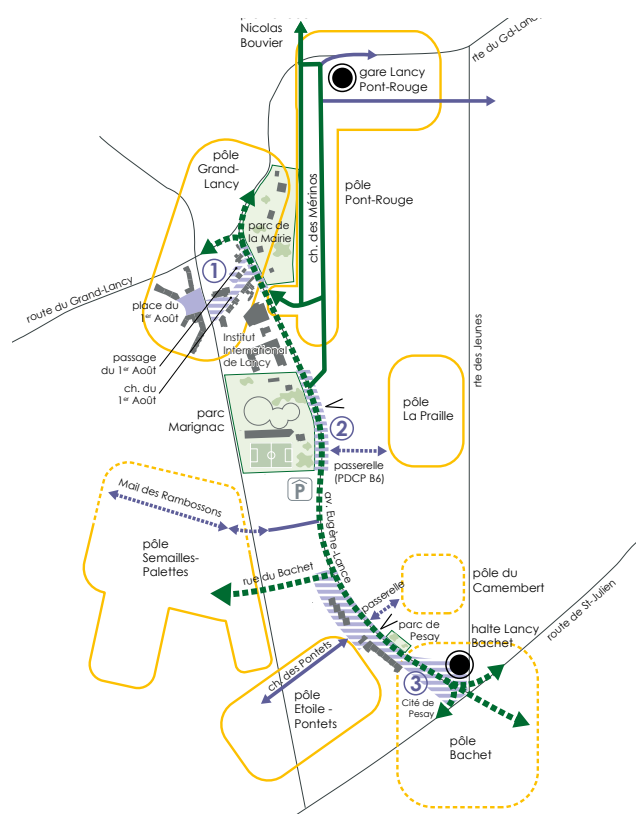
Ville de Lancy

**Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)**

**Plan de localisation**



**Représentation explicative de la mesure**



**Description et faisabilité**

L'avenue Eugène Lance constitue une véritable colonne vertébrale pour la commune de Lancy et de nombreux processus de densifications sont en cours autour de cet axe (Praille-Acacias-Vernets, Quartier de Pont-Rouge, Cité de Pesay) ou projetés (Semailles, Trèfle blanc et Trèfle d'Or). Cet axe est actuellement dominé par les TIM alors qu'il s'agit d'un secteur très bien desservi par les transports publics.

Le plan directeur communal de la Ville de Lancy prévoit en mesure prioritaire la requalification de l'avenue Eugène-Lance comme un axe structurant de mobilité douce intégrant des espaces publics de qualités ainsi qu'une réflexion sur la place du stationnement et des TIM sur cette avenue. La mesure est également inscrite au Plan directeur cantonal genevois (état de coordination actuel: «en cours»). Le projet propose trois types d'aménagements distincts :

1. Espace routier pour une mobilité TIM apaisée (env. 12'000m<sup>2</sup>);
2. Linéaire d'espace public de part et d'autre du domaine routier dévolu à la mobilité douce dans un cadre de promenade aménagée (mobiliers urbains, plantations et revêtements qualitatifs (7'200m<sup>2</sup>);
3. Développement d'une centralité connectant la gare Léman Express de Lancy-Bachet et la promenade Eugène-Lance sous la forme d'un espace vert aménagé (parc) offrant par la même occasion une respiration face à la cité de Pesay (5'500m<sup>2</sup>).

<b>Mesure 30-48</b>	<b>Requalification de l'avenue Eugène Lance en faveur de la mobilité douce</b>	<b>Coût: 25 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>

L'avenue Eugène-Lance est du domaine public communal, mais l'acquisition d'une parcelle privée est nécessaire pour réaliser cette mesure ambitieuse. Afin d'assurer la faisabilité du projet, la Ville de Lancy est en négociation avec les CFF afin d'élargir sa maîtrise foncière en acquérant le talus côté sud de l'avenue (en continuité de l'émergence nord de la gare de Lancy-Bachet et face à la cité de Pesay) dans le but de développer le secteur parc. Par rapport à ce qui était inscrit au PA3, l'ambition du projet porte désormais sur une requalification complète de l'axe afin d'apaiser le trafic TIM, de favoriser les MD et d'améliorer la qualité urbaine et environnementale de ce tronçon, ce qui explique son changement de catégorie et l'augmentation de son coût.

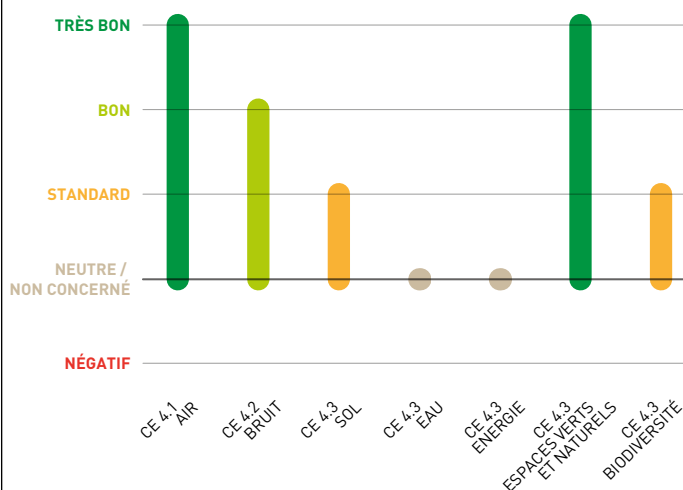
### Opportunité et utilité

La mesure contribue essentiellement aux stratégies :

- **U9** par la connexion des espaces publics est-ouest renforçant l'attractivité des lieux et le lien entre le PAV et Carouge.
- **M4** par la contribution au déploiement de la croix MD est-ouest qui irrigue le PAV et la connexion avec la gare Léman Express de Lancy-Pont-Rouge.
- **M6** par la contribution au déploiement de la croix MD est-ouest qui irrigue le PAV et la connexion avec la gare Léman Express de Lancy-Pont-Rouge.
- **M10** par la fermeture au TIM et le réaménagement complet de cet espace encore très routier en ne préservant que les accès pour les usagers riverains.
- **EP4** en favorisant le report modal sur les MD dans ce secteur urbain stratégique en mutation.

L'aménagement de ce secteur s'inscrit dans une démarche plus large de connexion inter-quartiers avec la mise en réseau de la structure paysagère lancéenne allant du Bois-de-la-Bâtie (connexion avec la mesure 34-17 - A4) à la halte Lancy-Bachet (connexion avec la mesure 35-33 – A4). Il s'agit de créer un secteur intégrant la composante nature, étant donné qu'il revêt une dimension stratégique pour les liaisons biologiques, la réduction des îlots de chaleur et les vues sur le grand paysage. Enfin, la requalification de l'avenue Eugène Lance permet de réaménager cet axe en vue de nouvelles connexions est-ouest à travers un réseau MD permettant des liaisons directes et sécurisées en direction du PAV et de la commune de Carouge. Cette mesure constitue la suite de la mesure 6621.040/30-6 (promenade Nicolas Bouvier mise en service en 2020), de la mesure 6621.2.078/30-22 (passage inférieur sous la route du Grand-Lancy prévu pour 2024) et permet de se connecter à la future mesure 6621.2.097/35-24 (passerelle Praille prévue pour 2026) assurant le franchissement des voies ferrées en direction du PAV et de Carouge. La mesure de requalification de l'avenue Eugène-Lance permet de compléter le maillage MD du secteur et augmente l'impact des autres mesures en synergie pour favoriser le report modal vers les MD, réduire les nuisances du TIM dans un contexte de charges de trafic en légère augmentation (3'400 véhicules jour en état futur, soit env. +13% par rapport à l'état actuel), améliorer la sécurité du trafic et augmenter la qualité des espaces publics par la création d'un nouveau parc permettant des plantations et la lutte contre les îlots de chaleur.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables.) ; prévoit des zones piétonnes et de détente ; prévoit une mise en sens unique d'une partie de l'avenue et la création d'une impasse au sud valorisant la centralité créée par le parc. La mesure prévoit une diminution des places de stationnement TIM et de la vitesse, favorisant ainsi l'augmentation des espaces dévolus aux MD et créant un sentiment de sécurité ; prévoit des revêtements qualitatifs offrant un maximum de perméabilité.




Protection et valorisation des ressources naturelles : Ces notions seront intégrées au cahier des charges de l'étude de faisabilité comme un objectif communal intégrant la perméabilité des sols, la gestion des terres sur site et la mise en place d'un maximum de pleine terre dans le cadre du projet.

qui sera réalisé. Actuellement, les surfaces en place sont majoritairement imperméables et font vraisemblablement l'objet d'une pollution qu'il sera nécessaire de traiter ; La ville de Lancy est extrêmement attentive à l'intégration de la notion d'urgence climatique et favorisera la création d'îlots de fraîcheur dans le cadre de la requalification de l'avenue. Le projet crée des nouveaux espaces naturels et paysagers par le développement d'un nouveau parc en y plantant des espèces indigènes et/ou adaptables au changement climatique ; création de points de vue sur le grand paysage au fil du cheminement.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

Mesure 30-48	Requalification de l'avenue Eugène Lance en faveur de la mobilité douce	Coût: 25 MF												
		Priorité: B4												
<p><b>Lien avec d'autres mesures du PA4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A4 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</li> <li>• Paquet forfaitaire MD A4 30-60 Maillage MD dans le secteur du Bachet en lien avec la gare Léman Express sur la commune de Carouge</li> <li>• UD4-01 Praille Acacias Vernets</li> <li>• UD4-15 Bachet-de-Pesay</li> </ul>														
<p><b>Jalons et état de planification</b></p> <table border="1"> <tr> <td>Étude préliminaire</td> <td>12.2021 / 12.2023</td> </tr> <tr> <td>Étude d'avant-projet</td> <td>12.2023 / 12.2025</td> </tr> <tr> <td>Étude de projet</td> <td>12.2025 / 12.2026</td> </tr> <tr> <td>Autorisation / permis de construire</td> <td>12.2026 / 12.2028</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>12.2028 / 03.2030</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>06.2030</td> </tr> </table>			Étude préliminaire	12.2021 / 12.2023	Étude d'avant-projet	12.2023 / 12.2025	Étude de projet	12.2025 / 12.2026	Autorisation / permis de construire	12.2026 / 12.2028	Travaux	12.2028 / 03.2030	Mise en service	06.2030
Étude préliminaire	12.2021 / 12.2023													
Étude d'avant-projet	12.2023 / 12.2025													
Étude de projet	12.2025 / 12.2026													
Autorisation / permis de construire	12.2026 / 12.2028													
Travaux	12.2028 / 03.2030													
Mise en service	06.2030													
<p><b>Coût</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global: 25 MF HT</li> <li>• Estimation du coût imputable: 25 MF HT</li> </ul>		<p><b>Répartition du financement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>50% Ville de Lancy</li> <li>50% Canton de Genève (subvention)</li> </ul>												
<p><b>Documents mis à disposition</b></p> <p>Plan directeur communal, 2021</p>														



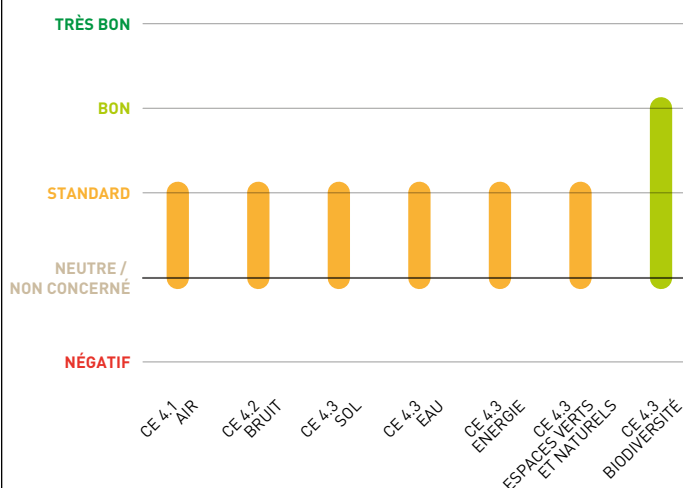
<p><b>Numéro</b> <b>30-61</b></p>	<p><b>Réaménagement de la Place de l'Octroi et continuité de la croix MD est-ouest</b></p>	
<p><b>Priorité</b> <b>B4</b></p>	<p><b>Historique</b> Nouvelle mesure</p>	<p><b>Coût: 6 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>
<p><b>Catégorie de mesures</b> Valorisation / sécurité de l'espace routier</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Ville de Carouge <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Canton de Genève</p>
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>La mesure vise à réaménager la place de l'Octroi et à poursuivre l'axe est-ouest de la croix de mobilité douce du projet Praille-Acacias-Vernets (PAV). La place de l'Octroi constitue un noeud pour les MD, avec une connexion directe sur la Voie verte d'agglomération, et un positionnement privilégié pour l'accès au vieux Carouge et au centre ville de Genève. Le réaménagement complet de 9'700 m<sup>2</sup> de place et de rue permettra d'affirmer la vocation de la place à accueillir les mobilités douces et de consolider la cohérence du lieu qui est très routier aujourd'hui (carrefour et point d'accès au parking public souterrain).</p> <p>Le réaménagement de la place de l'Octroi permet par ailleurs de faire évoluer le vieux Carouge dans le sens d'une piétonisation. Le lieu est particulièrement adéquat pour accueillir du stationnement vélo en lien avec la mesure 30-59 – Paquet MD A4. Ce lieu stratégique retrouvera ainsi sa vocation de porte d'entrée vers Carouge depuis Plainpalais et son rôle de pivot multimodal (passage des lignes de tram 12 et 18, des bus 11 et 21, passage de la Voie verte d'agglomération, etc.).</p>		
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La mesure contribue essentiellement aux stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>U2</b> en accompagnant le développement urbain du secteur dense de logement et d'activités du PAV et de Carouge.</li> <li>• <b>U9</b> par la connexion des espaces publics est-ouest renforçant l'attractivité des lieux et le lien entre le PAV et Carouge.</li> <li>• <b>M4</b> par la contribution au déploiement de la croix MD est-ouest qui irrigue le PAV et la connexion avec la Voie verte d'agglomération.</li> <li>• <b>M6</b> par la contribution au déploiement de la croix MD est-ouest en réduisant la place du TIM en faveur des TP et des MD.</li> <li>• <b>M10</b> par le réaménagement complet de cet espace encore très routier en faveur d'un apaisement du trafic TIM.</li> <li>• <b>EP4</b> en favorisant le report modal sur les MD dans ce secteur urbain stratégique en mutation.</li> </ul>		

<b>Mesure 30-61</b>	<b>Réaménagement de la Place de l'Octroi et continuité de la croix MD est-ouest</b>	<b>Coût: 6 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>

Pensée en relation avec le territoire, la croix de mobilité douce du PAV constitue l'ossature principale des espaces publics voués à la mobilité douce de l'ensemble du périmètre. Elle permet de relier les quartiers existants et futurs entre eux, et avec les deux gares Léman express (Lancy - Pont-Rouge et Lancy - Bachet). Elle tisse également des liens entre les grandes entités naturelles existantes (l'Aire, la Drize, l'Arve). L'axe est-ouest (Av. de la Praille, Place d'Armes, Place de l'Octroi) permet de relier le coteau de Lancy à l'Arve. Cet espace rue doit renforcer ses usages en faveur des transports publics et des mobilités douces. Il se raccorde d'un côté au pivot multimodal de la Place de l'Octroi et de l'autre à la gare de Lancy-Pont-Rouge. Son aménagement par tronçon permet sa requalification fonctionnelle et paysagère dans un contexte d'évolution des charges de trafic (tronçon Octroi) futur d'env. +17% par rapport aux 6'300 véhicules/jours d'aujourd'hui.

La place de l'Octroi a fait l'objet d'importants travaux d'aménagement en 1985, concernant sa surface ainsi que la création d'un parking souterrain de 297 places. Les différentes évolutions du contexte urbain survenues entre temps viennent questionner cette configuration, alors que le vieux Carouge évolue dans le sens d'une utilisation piétonne plus intense et que la place devient un lieu de contact stratégique entre la Voie verte d'agglomération, l'Arve et la Ville de Genève, partie intégrante du cœur d'agglomération. Malgré sa position territoriale stratégique, la place de l'Octroi n'a pas trouvé l'intensité urbaine qui devrait être la sienne, comme en témoigne la relative faiblesse de son tissu commerçant, peu mis en valeur. Lieu de passage, cet espace a le potentiel de redevenir un lieu de vie pour ses 4'600 riverains genevois et carougeois. Les habitants ainsi que les usagers du lieu peuvent y gagner en qualité de vie (réduction du bruit, mouvement piétons et cyclables facilités et sécurisés, mise en valeur de la présence de la nature toute proche).

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des mesures contraignantes pour les TIM ; La place de l'Octroi devient une étape claire et lisible de la VVA. Les flux de cyclistes en provenance ou destination des quartiers de Genève, de la Praille ou de la gare de Lancy-Pont-Rouge bénéficient d'une interface confortable prolongée par des itinéraires performants. La place du vélo dans l'espace public est affirmée et favorise le report modal.

Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie la gestion des sols ; entre 40 et 80% de surface imperméable et l'intégration des zones de plaines terres (entre 5 et 29%), avec des développements de nouvelles capacités d'infiltration des eaux de ruissellement ; valorise les espaces naturels

et paysagers et améliore l'accessibilité ; prévoit des plantations d'espèces indigènes ou adaptable aux changements climatiques ; a analysé les questions d'îlots de chaleur. Le projet doit permettre de consolider la place de la verdure dans l'espace public, et de mieux prendre en compte la proximité de l'Arve.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures du PA4

- Paquet forfaitaire MD A4 30-59 Installation de stationnement pour les cycles à Carouge (hors PAV)
- B4 30-28 Requalification de l'avenue de la Praille (PAV) : croix MD est-ouest du quartier de Pont-Rouge à la rue du Léopard
- B4 30-41 Requalification de la rue Boissonnas (PAV) : croix MD nord-sud aménagements MD et paysagers
- UD4-01 Praille Acacias Vernets

### Jalons et état de planification

Étude préliminaire	06.2021 / 04.2022
Études d'avant-projet	05.2022 / 05.2024
Étude de projet	05.2024 / 05.2026
Autorisation/permis de construire	05.2026 / 02.2028
Travaux	03.2028 / 08.2030
Mise en service	09.2030

### Coûts


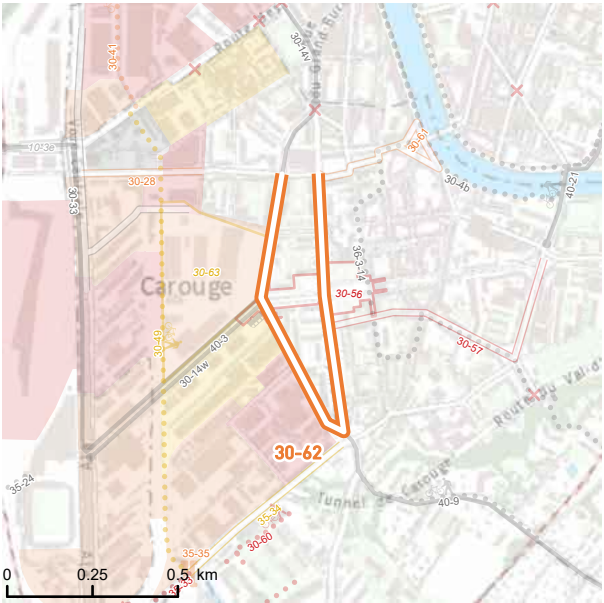

Estimation du coût global : 6 MF HT  
Estimation du coût imputable : 6 MF HT

### Répartition du financement

Répartition à définir entre Ville de Carouge et Canton de Genève

### Documents mis à disposition

-

<p><b>Numéro</b> <b>30-62</b></p>	<p><b>Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV)</b></p>		
<p><b>Priorité</b> <b>B4</b></p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p><b>Coût : 24 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Valorisation / sécurité de l'espace routier</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Ville de Carouge <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Canton de Genève</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p>  <p>Rue J.-Grosselin (tronçon sud)</p>	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>La rue Jacques Grosselin et le boulevard des Promenades sont des axes stratégiques pour le projet urbain Praille-Acacias-Vernets (PAV) en faisant l'articulation entre le renouvellement urbain du PAV d'un côté et les quartiers de Carouge existant de l'autre. L'amélioration de la desserte du secteur avec la mise en service du Léman Express et l'ambition de report modal dans le secteur du PAV conduisent à réaménager ces axes pour modérer les TIM et favoriser l'accessibilité TP et MD aux quartiers.</p> <p>Concrètement, la mesure prévoit de reprendre les aménagements existants (tracé des chaussées, pistes et bandes cyclables, traversées piétonnes et trottoirs, plantations) sur un linéaire de 1'500 m et une largeur moyenne de 25 m, soit 37'500m<sup>2</sup> au total, en préfigurant une intensité d'usage considérablement augmentée par le renouvellement urbain et la densification prévus dans le PAV, notamment le quartier de Grosselin au sud dont l'accessibilité TIM doit être canalisée sur la rue J.-Grosselin afin d'éviter le trafic de « percolation » à travers les rues secondaires du futur quartier.</p> <p>En amont, le réaménagement de la Place Vibert et la Place de Sardaigne qui font l'objet de la mesure 30-56 – A4 permettront de réorganiser les accès aux parkings souterrains du secteur, ouvrant des marges de manœuvre pour faciliter les options de réaménagement ambitieuses de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades.</p>			
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La mesure contribue essentiellement aux stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>U2</b> en accompagnant le développement urbain du quartier de Grosselin au sud du PAV.</li> <li>• <b>U9</b> par l'articulation permise par la mesure entre les nouveaux espaces publics du PAV avec les quartiers existants de Carouge.</li> <li>• <b>M4</b> par la contribution de la mesure à l'aménagement de voies cyclables en site propre.</li> </ul>			



<b>Mesure 30-62</b>	<b>Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV)</b>	<b>Coût: 24 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>

- **M6** par la modération du trafic TIM et la réorganisation des circulations en faveur d'une cohabitation plus harmonieuse entre les modes.
- **M10** par le réaménagement complet et qualitatif de cet espace encore très routier permettant d'améliorer le sentiment de sécurité des usagers.
- **EP4** en favorisant le report modal sur les TP et MD dans ce secteur urbain stratégique en mutation.

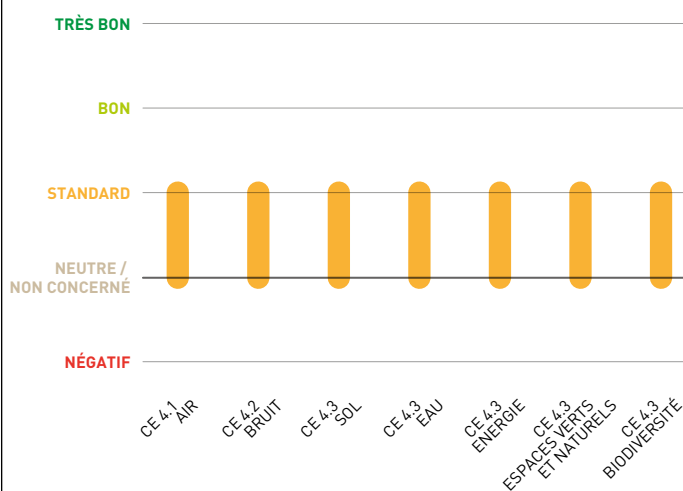
La mesure s'inscrit dans la stratégie d'exemplarité environnementale du PAV. Étant donné la saturation actuelle du réseau routier en périodes de pointe, il s'agit de favoriser une évolution des comportements de mobilité afin que la demande supplémentaire soit principalement captée par les TP et MD. L'ensemble des mesures d'agglomération de l'opération stratégique du PAV contribuent à cet objectif pour pouvoir accueillir, à terme, env. 30'000 nouveaux habitants et 6'200 nouveaux emplois qui s'ajouteront aux 20'000 emplois actuels.

La mise en œuvre progressive du PAV offre l'opportunité de clarifier les fonctions des deux axes majeurs J.-Grosselin et Promenades. A la fois limite et composante du périmètre PAV, ces axes offriront une accessibilité TIM canalisée et contenue pour le secteur Grosselin en mutation (3'700 logements et 1'200 emplois), et pour les 2'600 logements riverains déjà existants. Plus spécifiquement, pour la rue J.-Grosselin il s'agit d'assurer une desserte pour les nouveaux développements sur l'ouest de Carouge tout en maîtrisant le recours aux TIM pour l'accessibilité au PAV. Pour le boulevard des Promenades, il s'agit de remettre en valeur les espaces publics propres au boulevard et au quartier des Tours de Carouge, et la couture entre le Vieux Carouge, les Tours et le PAV.

Ainsi les charges de trafic sur ces deux axes sont amenées à évoluer en lien avec l'accueil de nouveaux habitants-emplois dans le secteur. Un trafic futur de 8'900 véhicules/jour (tronçon nord) et 11'400 véhicules/jour (tronçon sud) sont attendus sur la rue J.-Grosselin, contre respectivement 8'200 véh/j et 9'400 véh/j aujourd'hui. Sur le boulevard des Promenades, un trafic futur de 11'500 véhicules/jour (tronçon nord) et 10'000 véhicules/jour (tronçon sud) sont attendus, contre respectivement 8'700 véh/j et 10'100 véh/j aujourd'hui. Ces évolutions restent maîtrisées mais nécessitent de réaménager ces deux axes. Les itinéraires cyclables retrouveront une place et gagneront en performance et en sécurité. Les transports publics gagneront en performance, en confort et en lisibilité. Les trottoirs et les espaces piétons seront configurés pour accueillir les fortes densités d'emploi et de population issus des densifications du PAV, dans le linéaire des rues mais aussi dans les centralités qu'offrent le Rondeau de Carouge et le secteur Vibert-Sardaigne. Le tout en faveur d'un report modal vers les TP/MD.

Enfin, la mesure contribue à traiter une zone d'accumulation d'accidents au nord du boulevard des Promenades à proximité du croisement avec l'avenue de la Praille qui implique des vélos, usagers parmi les plus vulnérables.

#### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones d'interdiction de circuler; implique des mesures contraignantes pour les TIM, avec des diminutions de vitesse. Les espaces publics du Boulevard des promenades sont remis en valeur, et permettent notamment d'intégrer ce qui était la partie arrière du quartier des tours.

Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie la gestion des sols; entre 40 et 80% de surface imperméable et intègre la pleine terre (identique à l'état actuel), tout en optimisant les conditions d'infiltration des eaux de ruissellement; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; prévoit des plantations d'espèce indigène; réalise des mesures compensation. Le

fait de reprendre les aménagements d'espace public permettra de mieux prendre en compte le végétal et ses conditions d'implantation. Une meilleure prise en compte de l'eau et des structures de sous sol améliorera les capacités de croissance des végétaux, ainsi que leur capacité à constituer un réseau favorable à la faune et à la flore.


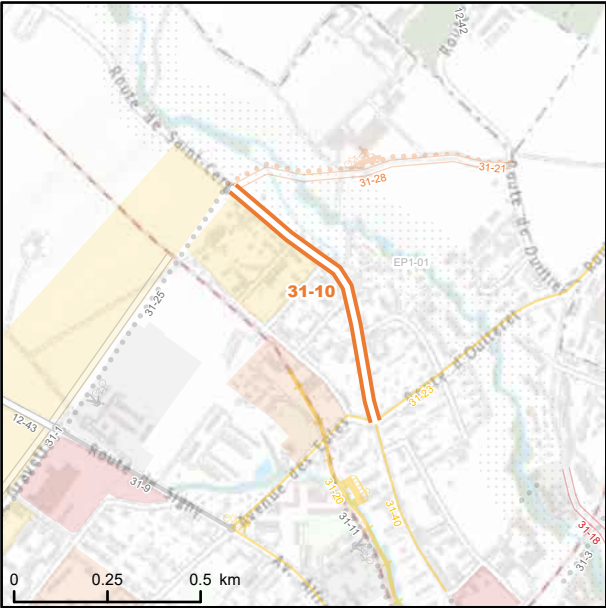

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

#### Lien avec d'autres mesures du PA4

- A4 30-56 Réaménagement de la Place de Sardaigne et de la Place Vibert en faveur des transports publics et des modes doux
- A4 30-57 Réaménagement de la Rue du Collège, Rue des Moraines et Rue de la Fontenette en faveur des MD et des TP
- Paquet forfaitaire MD A4 30-59 Installation de stationnement pour les cycles à Carouge (hors PAV)
- C4 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
- UD 4-01 Praille Acacias Vernets

Mesure 30-62	Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV)	Coût: 24 MF
		Priorité: B4
<b>Jalons et état de planification</b>		
Étude préliminaire	01.2021 / 12.2023	
Étude d'avant-projet	01.2024 / 06.2025	
Étude de projet	06.2025 / 08.2027	
Autorisation / permis de construire	08.2027 / 12.2028	
Travaux	01.2028 / 12.2030	
Mise en service	12.2030	
<b>Coût</b>		<b>Répartition du financement</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global: 24 MF HT</li> <li>• Estimation du coût imputable: 24 MF HT</li> </ul>		50 % Ville de Carouge 50 % Canton de Genève
<b>Documents mis à disposition</b>		
Étude préliminaire Boulevard Urbain, janvier 2021		
Localisation et avancement des études connexes du projet PAV, novembre 2019		
Extrait étude en cours secteur Grand Parc, janvier 2021		
Image directrice Grosselin, mars 2020		



<p><b>Numéro</b> <b>31-10</b></p>	<p><b>Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TP et de la MD : route de St-Cergue y.c. giratoire (tronçon Route du Châtellard – Giratoire Eules-Oulteret)</b></p>	
<p><b>Priorité</b> <b>B4</b></p>	<p><b>Historique</b> 6621.3.064 (B3)</p>	<p><b>Coût : 5.4 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>
<p><b>Catégorie de mesures</b> Valorisation/sécurité de l'espace routier</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Ville de Nyon <b>Autre(s) instance(s) concernées</b> Région de Nyon</p>
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>Cette mesure s'inscrit dans la démarche de requalification des pénétrantes urbaines nyonnaises (entamée en PA2) dans le but d'améliorer le fonctionnement des transports publics urbains et régionaux et de créer des aménagements conviviaux et sécurisés favorisant la mobilité douce. Ce tronçon est un maillon du réseau cyclable rapide régional.</p> <p>Actuellement le gabarit de la route est limité et ne peut pas assurer des non-empiétements sur la bande cyclable et en conséquence garantir la sécurité des cyclistes. La circulation de la ligne de bus urbaine 804 en résulte également péjorée. Une requalification de la route de Saint-Cergue et son élargissement permettront de garantir la sécurité des vélos et des piétons et la bonne circulation des bus urbains. Le projet prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La création d'aménagements dédiés aux piétons et aux cyclistes (trottoir mixte des deux côtés de la chaussées) permettant une cohabitation sécurisée entre les différents modes de déplacements et de favoriser la pratique des MD ;</li> <li>• Un élargissement des voies de circulation. Ces travaux demanderont d'engager une procédure afin d'acquérir les surfaces nécessaires à la réalisation du projet ;</li> <li>• La mise en place de signalisations verticales tricolores et détection des bus afin de garantir la progression des transports publics ;</li> <li>• La pose de revêtement phono-absorbant sur la totalité du tronçon ;</li> <li>• Un by-pass est projeté au giratoire Eules-Oulteret-Saint-Cergue afin d'améliorer la capacité du giratoire.</li> </ul> <p>Plus généralement, cette requalification permet de poursuivre la mise en œuvre d'un système de mobilité tous modes cohérent.</p> <p>Déjà inscrite au PA3, cette mesure a été scindée en deux phases, la seconde phase est inscrite en priorité C du PA4, sous le numéro 31-40.</p>		

<b>Mesure 31-10</b>	<b>Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TP et de la MD : route de St-Cergue y.c. giratoire (tronçon Route du Châtellard – Giratoire Eules-Oulteret)</b>	<b>Coût: 5.4 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>

### Opportunité et utilité

La mesure répond principalement à quatre stratégies :

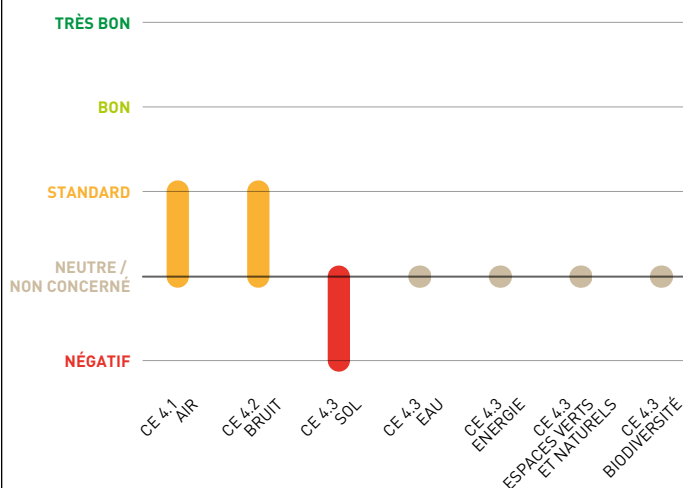
- **U9** par le réaménagement de l'espace routier en traversée de localité.
- **M3** en renforçant l'efficacité des rabattements TP vers le centre-ville de Nyon.
- **M10** par la création de trottoirs mixte des deux côtés de la voie permettant la séparation des flux MD et TIM.
- **EP4** par la réalisation de cheminements MD plus attractifs et la pose de revêtements phono-absorbants.

Ce tronçon est un maillon du réseau cyclable rapide régional. La création d'aménagements dédiés aux piétons et aux cyclistes (trottoir mixte des deux côtés de la chaussée) permet une cohabitation sécurisée entre les différents modes de déplacements et favorise la pratique des MD. L'élargissement important de la voirie permettra de garantir une séparation claire et sécurisé de la mobilité douce par rapport au TIM (CE 1.5, CE 3).

Les deux carrefours seront équipés de signalisation lumineuse afin d'assurer les horaires des bus, notamment en direction de la gare, afin de garantir les correspondances avec les lignes CFF. La réalisation du giratoire au carrefour des avenues des Eules et d'Oulteret permettra de fluidifier le trafic (CE 1.3, CE 1.4).

L'utilité de la mesure sur la réduction des atteintes à l'environnement et à l'utilisation des ressources sont décrites dans la rubrique suivante.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et des MD par la création d'un trottoir mixte (piétons/vélos), et la mise en place de signalisation pour les bus ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) en augmentant globalement les surfaces dédiées et la convivialité ; prévoit des revêtements phono-absorbants.

Protection et valorisation des ressources naturelles : aucune analyse sur cette thématique a été réalisée à ce jour.


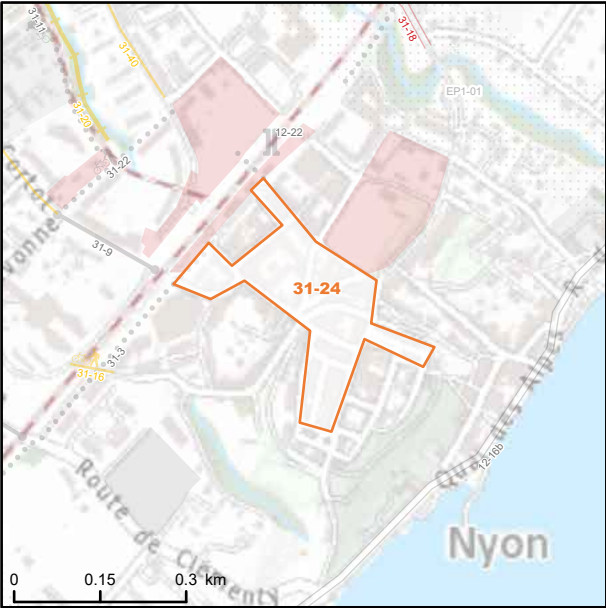

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures du PA4

- A4 31-18 Requalification en faveur des TP et des MD du passage inférieur Route de l'Etraz
- B4 31-24 Aménagement MD et espaces public dans le « cœur de ville » de Nyon
- Be4 31-28 Aménagement d'une route de desserte au nord de Nyon (Route du Châtellard)
- B4 31-21 Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise (tronçon rte de St-Cergue-Rte de Duillier)
- C4 12-29 Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre Maconnex - Divonne - Nyon : tronçon Crassier - Eysins
- C4 31-23 Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et des MD : av. des Eules, routes de l'Oulteret et de l'Etraz (Prangins)
- C4 12-56 Requalification de la route de Suisse (4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> étapes) : tronçons Nyon-Colovray, Crans-près-Céligny, Dully-Bursinel, Perroy
- C4 31-16 Aménagement d'un réseau MD dans le centre régional de Nyon : passage sous-voie Crève-Cœur - ch. des Ruettes
- C4 31-20 Adaptation de la ligne NstCM dans la partie urbaine (Nyon)
- C4 31-40 Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et des MD : av. Alfred Cortot et route de St-Cergue (partie basse)
- C4 12-59 Liaison MD Eysins - Chésereux
- UD1-05 – Nyon-Eysins-Prangins

<b>Mesure 31-10</b>	<b>Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TP et de la MD : route de St-Cergue y.c. giratoire (tronçon Route du Châtellard – Giratoire Eules-Oulteret)</b>	<b>Coût: 5.4 MF</b>												
		<b>Priorité: B4</b>												
<b>Jalons et état de planification</b>														
<table border="1"> <tr> <td><b>Étude préliminaire</b></td> <td><b>06.2021 / 12.2022</b></td> </tr> <tr> <td>Étude d'avant-projet</td> <td>01.2023 / 12.2023</td> </tr> <tr> <td>Étude de projet</td> <td>01.2024 / 06.2025</td> </tr> <tr> <td>Autorisation / permis de construire</td> <td>07.2025 / 12.2027</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>03.2028 / 03.2029</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>04.2029</td> </tr> </table>			<b>Étude préliminaire</b>	<b>06.2021 / 12.2022</b>	Étude d'avant-projet	01.2023 / 12.2023	Étude de projet	01.2024 / 06.2025	Autorisation / permis de construire	07.2025 / 12.2027	Travaux	03.2028 / 03.2029	Mise en service	04.2029
<b>Étude préliminaire</b>	<b>06.2021 / 12.2022</b>													
Étude d'avant-projet	01.2023 / 12.2023													
Étude de projet	01.2024 / 06.2025													
Autorisation / permis de construire	07.2025 / 12.2027													
Travaux	03.2028 / 03.2029													
Mise en service	04.2029													
<b>Coût</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global: 5.4 MF</li> <li>• Estimation du coût imputable: 5.4 MF</li> </ul>		<b>Répartition du financement</b> Ville de Nyon: 100% Région de Nyon: Subvention régionale possible (DISREN)												
<b>Documents mis à disposition</b>														



<p><b>Numéro</b> <b>31-24</b></p>	<p><b>Aménagement MD et espaces public dans le « Cœur de ville » de Nyon</b></p>	
<p><b>Priorité</b> <b>B4</b></p>	<p><b>Historique</b> 6621.3.076 (B3)</p>	<p><b>Coût: 5.8 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>
<p><b>Catégorie de mesures</b> Valorisation/sécurité de l'espace routier</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Ville de Nyon <b>Autre(s) instance(s) concernées</b> Région de Nyon</p>
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>Conformément au concept « cœur de ville », validée par le conseil communal en 2013, cette mesure vise à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Valoriser l'espace public du centre-ville de Nyon ;</li> <li>• Réaménager de la place de la Gare ;</li> <li>• Réaliser un parc public (à la place de l'actuel parking Perdtemps) ;</li> <li>• Mettre en place une gestion volontariste du trafic au centre-ville par la mise en œuvre d'une zone de rencontre ou zone 30 à déterminer avec le projet. Le réseau routier sera ainsi connecté à des poches de parkings situées autour du cœur de ville tranquillisé du trafic individuel motorisé.</li> </ul> <p>Cette mesure vise à renforcer les connexions entre les points névralgiques du centre-ville, à savoir la rue de la gare, la place du Château et le futur Parc Perdtemps, par le déploiement d'un réseau de MD et l'aménagement qualitatif d'espaces publics. Cette mesure regroupe l'ensemble des interventions sur l'espace public du périmètre du centre-ville et dont le début des réalisations est prévu entre 2028 et 2030.</p> <p>Cette mesure vise notamment à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaborer un schéma de circulation adapté à la revitalisation du Centre-ville et mettant les MD en premier plan ;</li> <li>• Réaménager le réseau routier actuel par la création de zones apaisées, d'aménagements d'espaces de rencontres, de rues piétonnes ou de placettes ;</li> <li>• Établir une offre de stationnement adaptée en faveur des commerces, des équipements et des habitants du centre-ville par une réduction significative des places de stationnement existantes en surface situées sur le domaine public ;</li> <li>• Réaménager et piétoniser la place du Château.</li> </ul>		



<b>Mesure 31-24</b>	<b>Aménagement MD et espaces public dans le « Cœur de ville » de Nyon</b>	<b>Coût: 5.8 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>

### Opportunité et utilité

La mesure répond principalement à sept stratégies :

- **U9** par la requalification des espaces publics du centre-ville de Nyon.
- **M6** par des mesures de modulation du trafic, l'aménagement de zone de rencontre et la création de parcours cyclables prioritaires.
- **M7** par une réduction importante de l'offre de stationnement en surface.
- **M8** par la piétonnisation de certaines places du centre-ville et l'amélioration du confort des espaces dédiés aux piétons.
- **M10** par des mesures de réduction du trafic et de la vitesse TIM.
- **EP4** en réduisant le trafic routier en centre-ville et les nuisances qu'il engendre.
- **EP6** par l'augmentation des zones de pleine terre et la végétalisation des espaces publics urbains.

Cette mesure met au centre les MD en leur accordant une place prépondérante. Par la création de zones apaisées, d'aménagements d'espaces de rencontres, de rues piétonnes ou de placettes, cette mesure favorise la pratique de la mobilité douce. La surface réservée aux déplacements piétonniers et cyclistes sont alors globalement augmentés (CE1.5).

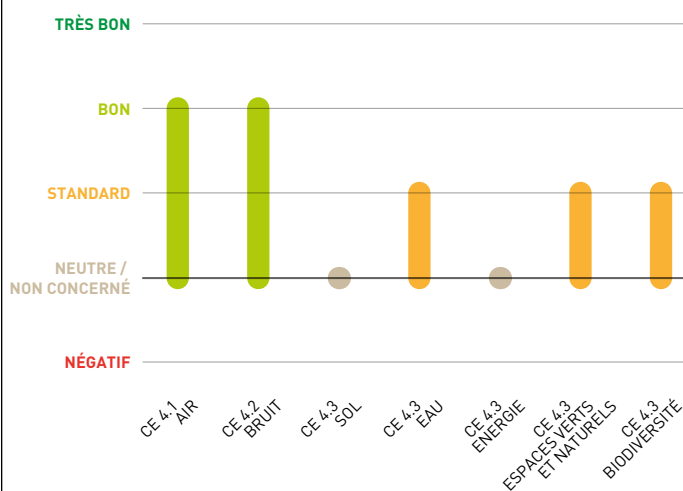
Des aménagements dédiés permettent d'améliorer la circulation et la desserte des TP en faisant circuler les bus sur des voies apaisées et en desservant de nouveaux arrêts (CE1.3).

L'intermodalité est renforcée grâce à l'activation du réseau MD à l'intérieur du cœur de ville permettant de renforcer les connexions entre les points névralgiques du centre et la plateforme multimodale de la gare (CE1.2)

L'extension de la zone de rencontre dans ce secteur et la diminution du volume de TIM engendré par la piétonnisation de certains axes et par la suppression de places de parc, conduisent à une mise en valeur de l'espace public et une amélioration de la sécurité grâce à des codes d'aménagements pour réaliser des espaces rues conviviaux. (CE2.2 et CE3.1).

Par l'augmentation de la porosité piétonne et cyclable et par l'activation et la mise en réseau d'espaces publics de grande qualité, cette mesure participe activement à l'augmentation de l'attractivité et à la qualité de vie du centre-ville, situés aux abords de la gare CFF (CE2).

### Effets sur l'environnement





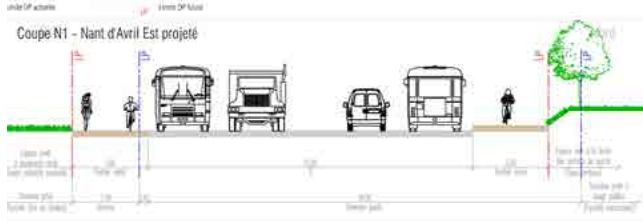
Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD, ainsi que le rail ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; implique des mesures contraignantes pour les TIM et des diminutions de vitesse ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des zones d'interdiction de circuler. L'élaboration d'un schéma de circulation dédié, l'aménagements de zones de rencontre ainsi que la suppression de places de parcs permettent de limiter la présence des TIM (volume et prestations kilométrique).

Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie la possibilité d'intégrer des zones de pleine terre et des aménagements diminuant la part imperméable ; augmente l'accessibilité aux espaces naturels et paysagers ; prévoit des plantations d'espèce ; accompagne d'un programme Nature en ville. Une augmentation de la présence végétale dans l'espace public est recherchée.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

Mesure 31-24	Aménagement MD et espaces public dans le « Cœur de ville » de Nyon	Coût: 5.8 MF												
		Priorité: B4												
<p><b>Lien avec d'autres mesures du PA4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A4 31-18 Requalification en faveur des TC et des MD du passage inférieur Route de l'Etraz</li> <li>• Be4 31-28 Aménagement d'une route de desserte au nord de Nyon (Route du Châtellard)</li> <li>• B4 31-10 Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et de la MD: route de St-Cergue</li> <li>• B4 31-21 Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise (tronçon rte de St-Cergue-Rte de Duillier)</li> <li>• C4 12-29 Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre Maconnex - Divonne - Nyon: tronçon Crassier - Eysins</li> <li>• C4 31-23 Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et des MD: av. des Eules, routes de l'Oulteret et de l'Etraz (Prangins)</li> <li>• C4 12-56 Requalification de la route de Suisse (4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> étapes): tronçons Nyon-Colovray, Crans-près-Céligny, Dully-Bursinel, Perroy</li> <li>• C4 31-16 Aménagement d'un réseau MD dans le centre régional de Nyon: passage sous-voie Crève-Cœur - ch. des Ruettes</li> <li>• C4 31-20 Adaptation de la ligne NstCM dans la partie urbaine (Nyon)</li> <li>• C4 31-40 Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et des MD: av. Alfred Cortot et route de St-Cergue (partie basse)</li> <li>• C4 12-59 Liaison MD Eysins - Chésereux</li> <li>• UD1-05 Nyon-Eysins-Prangins</li> </ul>														
<p><b>Jalons et état de planification</b></p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Étude préliminaire</td> <td>01.2022 / 12.2022</td> </tr> <tr> <td>Études d'avant-projet</td> <td>01.2023 / 12.2023</td> </tr> <tr> <td>Étude de projet</td> <td>01.2024 / 07.2025</td> </tr> <tr> <td>Autorisation / permis de construire</td> <td>08.2025 / 09.2026</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>01.2028 / 05.2030</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>07.2030</td> </tr> </tbody> </table>			Étude préliminaire	01.2022 / 12.2022	Études d'avant-projet	01.2023 / 12.2023	Étude de projet	01.2024 / 07.2025	Autorisation / permis de construire	08.2025 / 09.2026	Travaux	01.2028 / 05.2030	Mise en service	07.2030
Étude préliminaire	01.2022 / 12.2022													
Études d'avant-projet	01.2023 / 12.2023													
Étude de projet	01.2024 / 07.2025													
Autorisation / permis de construire	08.2025 / 09.2026													
Travaux	01.2028 / 05.2030													
Mise en service	07.2030													
<p><b>Coût</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global: 5.8 MF</li> <li>• Estimation du coût imputable: 5.8 MF</li> </ul>		<p><b>Répartition du financement</b></p> <p>Ville de Nyon: 100%</p> <p>Région de Nyon: Subvention régionale possible (DISREN)</p>												
<p><b>Documents mis à disposition</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etude piétonisation du Centre-ville (2019)</li> </ul>														



<p><b>Numéro</b> <b>33-36</b></p>	<p><b>Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route du Nant d'Avril est</b></p>		
<p><b>Priorité</b> <b>B4</b></p>	<p><b>Historique</b> Nouvelle mesure</p>	<p><b>Coût: 15 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Valorisation/ sécurité de l'espace routier</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Canton de Genève <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b></p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p>  <p>Etat FUTUR</p>	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>Le réaménagement de la route du Nant d'Avril s'inscrit dans le concept global d'amélioration des axes de desserte de la ZIMEYSAVER qui est déjà l'un des plus grands pôles d'activités du Grand Genève et totalise un potentiel estimé à 10'000 emplois à l'horizon 2030</p> <p>La présente mesure concerne un tronçon de 1'700 m de la route du Nant d'Avril entre le giratoire avec la route de Satigny, au niveau de la gare Léman Express de Meyrin, et la route de Vernier à proximité de la gare Léman Express de Vernier et de la jonction autoroutière du même nom. L'objectif général est d'améliorer la progression des TP et de sécuriser l'itinéraire pour les modes doux.</p> <p>Actuellement le tronçon n'est équipé que de trottoirs et d'une voie bus, autorisée aux vélos, en direction de Genève. La mesure prévoit de garder 1 voie TIM dans chaque sens, de créer un site propre bus intégral en direction de la Zimeysaver, et d'élargir les trottoirs de chaque côté de la route pour permettre la mixité entre cycles et piétons. La ligne 56 des TPG emprunte ce secteur avec une fréquence de 30 minutes aux heures de pointe, ainsi que le futur BHNS sur le secteur Est Croisette-Vernier village.</p> <p>Pour permettre la réalisation du projet, des emprises de 3,5m sur des parcelles privées sont nécessaires au sud pour aménager un trottoir mixte de 3,5 m.</p>			
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La mesure contribue essentiellement aux stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>U6</b> en renforçant les conditions-cadres pour accueillir et développer des activités dans la Zimeysaver.</li> <li>• <b>U9</b> par un concept global visant un réaménagement qualitatif des espaces publics de la Zimeysaver.</li> <li>• <b>M3</b> par la création d'une voie bus en direction de la Zimeysaver.</li> <li>• <b>M4</b> par la création de pistes MD mixtes de part et d'autre de la route alors qu'aucun aménagement cyclable n'existe aujourd'hui.</li> <li>• <b>M10</b> par l'amélioration de la situation pour les modes doux et la séparation des flux au bénéfice de la sécurité de tous les usagers.</li> <li>• <b>EP4</b> en favorisant le report modal vers les TP/MD.</li> </ul>			

<b>Mesure 33-36</b>	<b>Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route du Nant d'Avril est</b>	<b>Coût: 15 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>

Toutes les mesures d'agglomération dans le secteur s'inscrivent dans la vision du Plan-guide du grand projet Zimeysaver élaboré conjointement par le canton de Genève, la Fondation pour les terrains industriels (FTI) et les communes de Meyrin, Vernier et Satigny. Cette vision assure un développement cohérent de cet important pôle d'activités économiques en termes de programmation urbaine et économique, de mobilité multimodale, d'environnement-paysage, de foncier, etc. De plus, le développement de la zone industrielle des Batailles (ZIBAT) prévue à l'horizon 2024 doit s'accompagner d'une requalification la route du Nant d'Avril Est, principal maillon de son accessibilité.

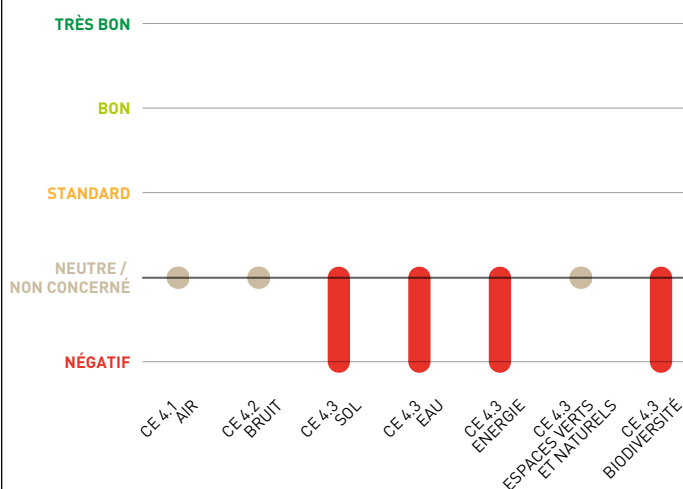
Concernant la mobilité, le concept s'appuie sur le nouvel accès par la future demi-jonction autoroutière de Vernier-Canada et le barreau de Montfleury (6621.3.100/33-14 - Ae3) qui permettront de réduire les charges de trafic sur certains axes et de les requalifier, en particulier sur les routes de Vernier, de Peney et du Nant d'Avril-Est, situées dans des secteurs denses. S'agissant des routes du Nant d'Avril-Ouest, de Satigny Est et Ouest ainsi que la rue Lect, les hausses de trafic automobile dues à la redistribution de ce dernier nécessitent une meilleure sécurisation des modes doux et la priorisation des transports publics.

Les mesures de réaménagements d'axes dans ce secteur traduisent l'opportunité offerte par cette réorganisation de l'accessibilité à la Zimeysaver ainsi que l'ambition qualitative du Plan-guide. En effet, pour la route du Nant d'Avril Est (présente fiche), le trafic journalier d'un jour ouvrable moyen (TJOM) passera de 23'500 véh/j à 23'050 véh/j (cas maximum en 2030) avec la réalisation du barreau de Montfleury alors qu'il serait de 30'500 véh/j en 2030 sans le barreau.

En termes de transports publics, l'objectif est d'offrir une desserte TP fréquente, rapide et directe de la Zimeysaver vers le centre-ville via le Léman Express et le BHNS, ce qui nécessite d'améliorer les gares et arrêts TP du secteur, ainsi que les rabattements. S'agissant des MD, l'objectif principal est de compléter le maillage autour de la Voie verte d'agglomération qui traverse la Zimeysaver (connectée à la route du Nant d'avril Est par la future passerelle des Batailles; mesure 33-26 – A4) et de rendre les cheminements piétons et les pistes cyclables sécurisés et plus attractifs.

L'ensemble des mesures projetées contribuera au transfert modal en faveur des TP/MD pour ce pôle économique qui génère beaucoup de déplacements. La présente mesure améliore la sécurité du trafic et permet de traiter une zone d'accumulation d'accidents «à assainir» qui implique des deux-roues motorisés sur cet axe qui supporte un trafic poids lourds important (env. 16%).

#### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo).

Protection et valorisation des ressources naturelles: aucune étude à ce stade sur ces thématiques. Il est prévu la création de nouveaux espaces naturels et paysagers.


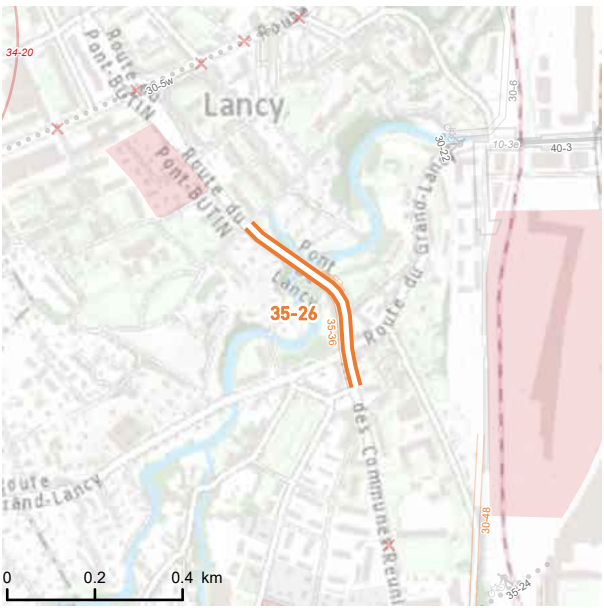
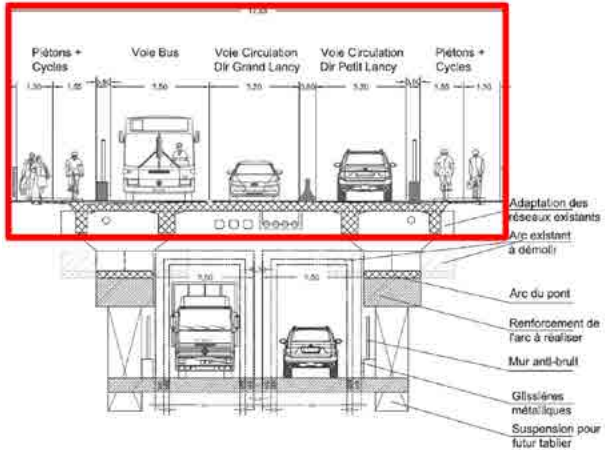
Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

#### Lien avec d'autres mesures du PA4

- A4 33-26 Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévost et les Batailles en lien avec la Voie Verte d'agglomération
- A4 33-29 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route du Nant d'Avril Ouest
- A4 33-31 Réaménagement de la route de Peney entre la route de Canada et la route de Vernier communale
- Ae4 33-22 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route de Satigny Est – Côté Sud
- Paquet forfaitaire Sécurité A4 33-30 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Rue Lect
- B4 33-34 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route de Satigny Ouest
- Paquet forfaitaire MD B4 33-35 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route de Satigny Est – côté Nord
- UD2-09 ZIMEYSAVER

Mesure 33-36	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route du Nant d'Avril est	Coût: 15 MF
		Priorité: B4
<b>Jalons et état de planification</b>		
Étude de programmation	01.2017 / 03.2018	
<b>Étude préliminaire</b>	<b>04.2021 / 08.2021</b>	
Étude d'avant-projet	01.2023 / 07.2023	
Étude de projet	01. 2024 / 12.2024	
Autorisation / permis de construire	06.2025 / 06.2026	
Travaux	01.2028 / 11.2029	
Mise en service	12.2029	
<b>Coût</b>		<b>Répartition du financement</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global: 15 MF HT</li> <li>• Estimation du coût imputable: 15 MF HT</li> </ul>		100% Canton de Genève
<b>Documents mis à disposition</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Étude de programmation Grand Projet Zimeysaver, restructuration du réseau routier cantonal, mars 2018</li> </ul>		



<p><b>Numéro</b> <b>35-26</b></p>	<p><b>Requalification multimodale de la ceinture urbaine (tronçon Banc Bénit/Pont de Lancy/1<sup>er</sup> août) : réaménagement en surface</b></p>		
<p><b>Priorité</b> <b>B4</b></p>	<p><b>Historique</b> C3* reprend le contenu de la mesure 6621.2.096/35-23 – Ae2</p>	<p><b>Coût : 20 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Valorisation/sécurité de l'espace routier</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Canton de Genève <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Ville de Lancy</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>Portant sur env. 24'000m<sup>2</sup>, la mesure consiste à insérer sur le Pont de Lancy un site propre pour les bus en approche du carrefour entre la route du Pont Butin, la route du Grand Lancy et l'avenue des Communes Réunies (dit carrefour GE 68), ainsi qu'à aménager des espaces continus, confortables et sécurisés pour les modes doux. Elle reprend donc les objectifs des précédentes mesures 35-26 – C3* et 6621.2.096/35-23 – Ae2 qui seront atteints par le biais d'un projet d'ensemble, en prévoyant la suppression d'une voie affectée au trafic individuel motorisé pour pouvoir inscrire ces aménagements dans le gabarit de l'infrastructure existante. En conséquence, le projet global consiste également à réaliser un tablier inférieur sur le Pont de Lancy et une galerie souterraine sous le carrefour GE 68 et le tronçon nord de l'avenue des Communes Réunies, de manière à canaliser le trafic de transit. Cette composante spécifique du projet global fait l'objet de la mesure 35-36 – Be4 intitulée «Requalification multimodale de la ceinture urbaine (tronçon Banc Bénit/Pont de Lancy/1<sup>er</sup> août) : dénivellation de la ceinture urbaine».</p> <p>Grâce à la capacité libérée en surface par le trafic individuel motorisé, la mesure 35-26 intègre également le réaménagement du carrefour GE 68 et le déploiement d'une nouvelle stratégie de régulation, de manière à introduire une phase de feux entièrement dédiée aux traversées des mobilités douces, et à prioriser les transports publics dont la fréquence sera augmentée en lien avec le prolongement transfrontalier de la ligne 15 du tramway et le rabattement de lignes régionales de bus sur la gare Léman Express de Lancy-Pont-Rouge. Les défis à relever dans le cadre du projet qui est inscrit au Plan directeur cantonal genevois (état de coordination actuel: « en cours ») résident dans le maintien de l'exploitation routière en phase chantier et la préservation des qualités paysagères et environnementales du vallon de l'Aire traversé par l'infrastructure. L'étude préliminaire a permis d'établir une évaluation sommaire des impacts environnementaux et les phases ultérieures d'étude permettront d'assurer la compatibilité du projet avec la législation sur la protection de l'environnement. La mise en service de ce projet d'envergure est envisagée à l'horizon 2029 et nécessitera près de quatre ans de travaux. Les aménagements décrits dans cette mesure seront réalisés en 2028 lors de la dernière phase du projet global, c'est-à-dire après la construction de l'infrastructure dénivelée (mesure 35-36 – Be4) qui permettra la rénovation complète du Pont de Lancy construit en 1954.</p>			



<b>Mesure 35-26</b>	<b>Requalification multimodale de la ceinture urbaine (tronçon Banc Bénit/ Pont de Lancy/ 1<sup>er</sup> août) : réaménagement en surface</b>	<b>Coût: 20 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>

### Opportunité et utilité

La mesure répond principalement aux stratégies :

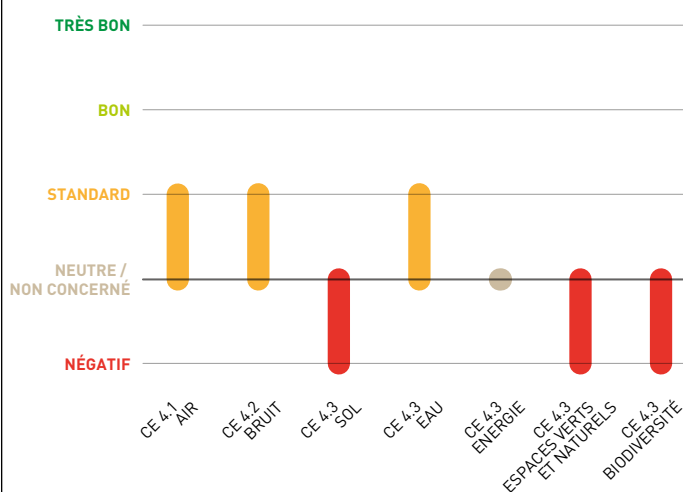
- **U9** par la fermeture d'une voie TIM en surface qui offre la possibilité d'espaces publics de qualité et plus généreux dans ce secteur au caractère actuel très routier.
- **M6** par la réorganisation de la gestion des circulations au profit de la priorité des TP et de l'efficacité des déplacements MD, notamment aux carrefours.
- **M10** par le redimensionnement des espaces en faveur des TP/MD et d'une meilleure lisibilité des fonctions de cet axe de la ceinture urbaine.
- **EP4** en favorisant le report modal sur les TP et MD dans le cadre d'un concept multimodal global établi dans la loi genevoise pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE).

Supportant un flux quotidien de près de 40'000 véhicules, le Pont de Lancy et le carrefour adjacent entre la route du Pont Butin, l'avenue des Communes-Réunies et la route du Grand Lancy, dit carrefour GE 68, figurent comme l'un des points de congestion principal du réseau routier en termes de capacité. A défaut de pouvoir canaliser les flux existants sur l'itinéraire de la ceinture urbaine prévue par la LMCE, la pression sur les axes secondaires et de quartier du secteur s'intensifie, provoquant plus de nuisances près des zones urbanisées. Les conditions dégradées de circulation prêteritent également la progression des transports publics, dont un nombre important de lignes franchissent actuellement ce carrefour, en particulier la ligne 15 du tramway. Enfin, l'aménagement routier présente un déficit manifeste en matière de confort, de continuité et de sécurité pour les piétons et les cyclistes.

Des travaux récents d'optimisation de la régulation et des voies de bus, bien qu'ayant permis une légère amélioration de la situation, ont démontré la limite du champ d'action basé exclusivement sur l'optimisation des voiries actuelles. Dès lors, une intervention plus ambitieuse sur le profil du Pont de Lancy et sur l'axe routier de la moyenne ceinture, entre la route de Chancy et le giratoire des Palettes, est nécessaire pour atteindre les objectifs fixés par la LMCE, dont la concrétisation d'une ceinture urbaine routière homogène et lisible, de façon à assurer aussi bien la fluidité du transport individuel motorisé que l'efficacité des transports publics et la sécurité des modes doux.

Cette mesure se place dans une logique multimodale et permettra d'améliorer les relations entre les nouveaux quartiers et zones d'emplois de l'agglomération centrale sans devoir passer par le centre-ville. En effet, elle permettra de garantir une bonne vitesse commerciale des transports publics, pour offrir, d'une part, un rabattement efficace vers la gare de Lancy-Pont-Rouge et, d'autre part, stabiliser les horaires des TP sur l'axe fort de la ceinture urbaine en direction de l'aéroport d'un côté et du quartier des Palettes de l'autre. Elle est corrélée aux mesures d'axe fort TP tangentiel sur la ceinture urbaine (secteur avenue de l'Ain 6621.3.046/30-31 – A3, et secteur de l'Etang 6621.3.047/30-32 – A3). Combinée avec la mesure 35-36 – Be4, la mesure permet de conforter la fonction et la lisibilité de la ceinture urbaine en tant qu'axe du réseau routier primaire, drainant principalement le trafic d'échange entre les différents secteurs de l'agglomération à l'échelle de la première couronne urbaine. Enfin, la mesure améliore également le confort et la sécurité des déplacements à pied et à vélo et influence positivement les parts modales en faveur des TP et MD, tout en contribuant à la réduction des atteintes à l'environnement (bruit et air) au centre-ville.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM ; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité ; prévoit des revêtement phonoabsorbant. Le projet global est susceptible d'augmenter les impacts environnementaux (air, bruit) aux abords du tronçon routier et également sur le périmètre d'influence du fait de la perspective d'une utilisation accrue des voies de communication. Toutefois, le réaménagement de l'espace routier en surface, favorisé par l'enterrement d'une partie du trafic, est susceptible d'autoriser un abaissement des vitesses de circulation sur l'infrastructure existante, entraînant localement un abaissement des immissions de polluants, et de valoriser des espaces publics




initialement dédiés à la circulation. Par ailleurs, le projet vise des effets vertueux sur un périmètre élargi, en canalisant l'écoulement du trafic autour de l'hyper-centre où les transports publics et les modes doux seront priorités.

Protection et valorisation des ressources naturelles : à ce stade, le projet a étudié la gestion des terres et déblais et gère les eaux de ruissellement de façon enterrée et centralisée. Le développement du projet retenu a permis de limiter les emprises de l'aménagement et les effets sur l'infrastructure écologique. Les phases ultérieures d'études devront permettre d'optimiser encore le projet à cet égard et de définir les mesures d'accompagnement et les éventuels principes de compensation.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

Mesure 35-26	Requalification multimodale de la ceinture urbaine (tronçon Banc Bénit/Pont de Lancy/ 1 <sup>er</sup> août) : réaménagement en surface	Coût: 20 MF												
		Priorité: B4												
<b>Lien avec d'autres mesures du PA4</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Be4 35-36 Requalification multimodale de la ceinture urbaine (tronçon Banc Bénit/Pont de Lancy/ 1<sup>er</sup> août) : dénivellation de la ceinture urbaine</li> </ul>														
<b>JJalons et état de planification</b> <table border="1"> <tr> <td>Étude préliminaire</td> <td>06.2018 / 10.2020 (terminée)</td> </tr> <tr> <td>Études d'avant-projet</td> <td>01.2022 / 09.2022</td> </tr> <tr> <td>Étude de projet</td> <td>10.2022 / 10.2023</td> </tr> <tr> <td>Autorisation / permis de construire</td> <td>08.2025 / 09.2026</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>01.2028 / 12.2028</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>12.2029</td> </tr> </table>			Étude préliminaire	06.2018 / 10.2020 (terminée)	Études d'avant-projet	01.2022 / 09.2022	Étude de projet	10.2022 / 10.2023	Autorisation / permis de construire	08.2025 / 09.2026	Travaux	01.2028 / 12.2028	Mise en service	12.2029
Étude préliminaire	06.2018 / 10.2020 (terminée)													
Études d'avant-projet	01.2022 / 09.2022													
Étude de projet	10.2022 / 10.2023													
Autorisation / permis de construire	08.2025 / 09.2026													
Travaux	01.2028 / 12.2028													
Mise en service	12.2029													
<b>Coût</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Estimation du coût global: 20 MF HF</li> <li>Estimation du coût imputable: 20 MF HF</li> </ul>		<b>Répartition du financement</b> Canton de Genève (à préciser) Commune de Lancy (à préciser)												
<b>Documents mis à disposition</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Étude préliminaire, octobre 2020</li> </ul>														



<p><b>Numéro</b> <b>36-1-27</b></p>	<p><b>Requalification de la rue de Genève entre la rue Fontaine et la rue Adrien-Jeandin</b></p>	
<p><b>Priorité</b> <b>B4</b></p>	<p><b>Historique</b> 6621.3.129 (B3)</p>	<p><b>Coût: 10 MF</b> <b>Avec demande de cofinancement</b></p>
<p><b>Catégorie de mesures</b> Valorisation/ sécurité de l'espace routier</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Canton de Genève <b>Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)</b> Communes de Chêne-Bourg et de Thônex</p>
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>La section de la rue de Genève entre la rue Fontaine et la rue Adrien-Jeandin, d'une longueur d'environ 1 km, traverse un tissu urbain dense et mixte. Elle est le support de deux lignes de tramway (12 et 17) à forte fréquence (un tram toutes les 4 minutes) et d'un flux de trafic automobile important engendrant des conflits d'usage. Son aménagement actuel très minéral laisse peu de place à la mobilité douce et aux aménagements paysagers.</p> <p>Portant sur une surface d'env. 25'000 m<sup>2</sup>, la mesure de requalification de la rue de Genève inscrite au Plan directeur cantonal genevois (état de coordination actuel: «information préalable») doit permettre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De sécuriser le site tram, en maintenant la vitesse commerciale et la régularité du tram ;</li> <li>• D'améliorer la perméabilité de l'axe pour les modes doux avec des traversées plus nombreuses et placées sur les lignes de désirs des déplacements ;</li> <li>• D'améliorer le confort climatique (végétalisation, gestion et valorisation des eaux pluviales, choix des matériaux et des revêtements) ;</li> <li>• D'améliorer la mixité des usages de cet espace mobilité, détente, qualité de séjour dans l'espace public, accès aux commerces et services, sécurité, ...);</li> <li>• D'affirmer le caractère urbain de l'axe dans le prolongement de la plateforme douanière et de la requalification urbaine menée à Annemasse dans le cadre des étapes de prolongement transfrontalier du tram, au cœur d'une zone de fort développement urbain.</li> </ul> <p>Une étude exploratoire réalisée en 2018 a permis de définir des périmètres opérationnels correspondant à des séquences de la rue de Genève qui doivent être étudiées et aménagées d'un seul tenant. Pour chacune de ces sections ont été identifiées les maîtrises d'ouvrages impliqués, les points spécifiques à étudier et les coordinations à mener avec d'éventuels projets connexes. Suite à cette étude exploratoire, une étude préliminaire est lancée en 2021 visant à déterminer une première phase d'aménagement objet de cette mesure du PA4.</p>		

<b>Mesure 36-1-27</b>	<b>Requalification de la rue de Genève entre la rue Fontaine et la rue Adrien-Jeandin</b>	<b>Coût: 10 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>

### Opportunité et utilité

La mesure répond principalement aux stratégies suivantes :

- **U9** par le réaménagement complet permettant de renforcer l'attractivité des lieux et la qualité de séjour sur cet axe urbain structurant.
- **M6** par la réduction du caractère routier de cet axe au profit de la qualité des cheminements MD et de l'exploitation efficace des TP.
- **M10** par le traitement de plusieurs zones d'accumulation d'accidents et l'amélioration globale du sentiment de sécurité sur ce tronçon.
- **EP4** en favorisant le report modal sur les TP/MD le long de cet axe urbain structurant.
- **EP6** par les opportunités de végétalisation offertes par le projet.

Au cours des dernières années, l'axe urbain Annemasse - Genève a été profondément modifié avec la réalisation de la Voie verte d'Agglomération, la mise en service du Léman Express, la requalification de la plateforme douanière de Moillesulaz et la première étape du prolongement du tram vers Annemasse qui a occasionné une requalification urbaine complète de la partie française de la rue de Genève.

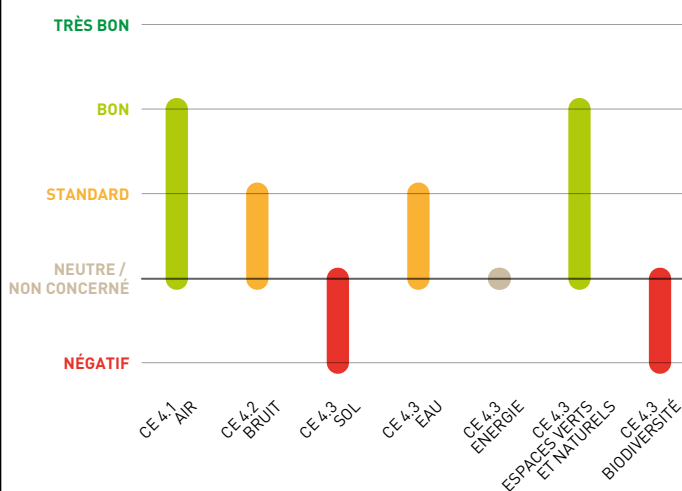
Sur la partie genevoise de cette rue, on dénombre en moyenne 23'600 voyageurs en transport en commun (moyenne d'un jour de semaine en février 2020). Et plus de 10'000 véhicules empruntent encore quotidiennement la rue de Genève à hauteur de l'avenue Tronchet en 2019. Le secteur des Trois Chêne s'affirme comme un centre régional du Grand Genève : le développement urbain est soutenu avec la réalisation de nombreux PLQ de part et d'autre de la rue de Genève (PLQ Jacquier, Clair-Val, Caran d'Ache) et le développement d'une nouvelle centralité autour de la gare Léman Express de Chêne-Bourg avec la construction de nombreux logements, de bureaux et de commerces. Ces développements situés de part et d'autre de la rue de Genève rendent nécessaire la fluidification des franchissements de cet axe qui sont aujourd'hui peu aisés.

Le vote de la loi genevoise pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) en 2016 offre une nouvelle possibilité de requalification de cette rue qui est située en zone 2, où la priorité en matière de gestion du trafic est donnée à la mobilité douce et aux transports publics. Sur cette base, les gabarits actuels peuvent être retravaillés afin de donner à la rue de Genève un caractère moins routier et plus sécuritaire offrant une meilleure prise en compte des modes doux (aménagements cyclables, perméabilités piétonnes) tout en garantissant le maintien de la vitesse commerciale du tram et des lignes de bus qui l'empruntent.

Cette mesure permet de traiter trois zones d'accumulation d'accidents sur l'axe, vers le chemin de la Fontaine, au croisement avec l'avenue Tronchet et au croisement avec la rue Peillonex et rue Pelletier, qui impliquent toutes des piétons, usagers parmi les plus vulnérables.

Enfin, cette mesure s'inscrit en lien avec le réaménagement de la route de Chêne (6621.2.117/36-1-17 – Ae2) dans la continuité de la rue de Genève et de la rue de Chêne Bougeries qui fera également l'objet d'un réaménagement similaire. Elle s'inscrit également en lien avec le réaménagement de la rue de Genève dans l'agglomération annemassienne (6621.024/36-1-5 – A1) qui s'est déployée avec la première étape du prolongement du tram, ainsi qu'avec la deuxième étape de ce dernier (36-1-11 – A4).

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM ; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité ; prévoit des revêtement phonoabsorbant (mesures contre le bruit routier qui seront traitées dans le cadre d'un programme d'assainissement du bruit) Protection et valorisation des ressources naturelles : surface imperméable identique à l'état initial ; gère les eaux de ruissellement de façon enterrée et centralisée ; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité. Les études ne sont pas encore avancées sur ces thématiques à ce stade. Une requalification paysagère de l'axe est prévue s'appuyant sur un parti de végétalisation

adapté (brise vue, ombrage, arborisation, essences...), ainsi que l'intégration de réflexions sur la lutte contre les îlots de chaleur (végétalisation du site tram...)

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

Mesure 36-1-27	Requalification de la rue de Genève entre la rue Fontaine et la rue Adrien-Jeandin	Coût: 10 MF														
		Priorité: B4														
<b>Lien avec d'autres mesures du PA4</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>A4 36-1-11 Prolongement du tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier, y compris requalification des espaces publics</li> <li>UD5-02 Chêne-Bourg Chêne Bougeries</li> </ul>																
<b>Jalons et état de planification</b> <table border="1"> <tr> <td>Étude de programmation</td> <td>terminée en 2019</td> </tr> <tr> <td><b>Étude préliminaire</b></td> <td><b>06.2021 / 08.2022</b></td> </tr> <tr> <td>Étude d'avant-projet</td> <td>09.2022 / 09.2022</td> </tr> <tr> <td>Étude de projet</td> <td>09.2022 / 09.2023</td> </tr> <tr> <td>Autorisation / permis de construire</td> <td>01.2027 / 12.2027</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>01.2028 / 11.2029</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>12.2029</td> </tr> </table>			Étude de programmation	terminée en 2019	<b>Étude préliminaire</b>	<b>06.2021 / 08.2022</b>	Étude d'avant-projet	09.2022 / 09.2022	Étude de projet	09.2022 / 09.2023	Autorisation / permis de construire	01.2027 / 12.2027	Travaux	01.2028 / 11.2029	Mise en service	12.2029
Étude de programmation	terminée en 2019															
<b>Étude préliminaire</b>	<b>06.2021 / 08.2022</b>															
Étude d'avant-projet	09.2022 / 09.2022															
Étude de projet	09.2022 / 09.2023															
Autorisation / permis de construire	01.2027 / 12.2027															
Travaux	01.2028 / 11.2029															
Mise en service	12.2029															
<b>Coût</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Estimation du coût global: 10 MF HT</li> <li>Estimation du coût imputable: 10 MF HT</li> </ul>		<b>Répartition du financement</b> Répartition à préciser entre : <ul style="list-style-type: none"> <li>Canton de Genève</li> <li>Commune de Chêne-Bourg</li> <li>Commune de Thônex</li> </ul>														
<b>Documents mis à disposition</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Étude de programmation, 2019</li> </ul>																



# Paquets de mesures pouvant bénéficier de contributions fédérales forfaitaires Horizons A et B

Mesure 6621.3.059 - 30-50 Aménagements MD et balisage sur le U lacustre  
(piste cyclable sur le quai Gustave Ador, Genève)



Numéro  
**50-0**

Paquet de mesures bénéficiant  
de contributions fédérales  
forfaitaires,  
catégorie *Gestion du trafic*



Priorité  
**A4**

Historique  
toutes les mesures  
partielles qui composent ce paquet  
sont nouvelles

Coût: 10.1 MF  
Avec demande de cofinancement

Catégorie de mesures  
Gestion du trafic

Maître d'ouvrage pilote de la mesure  
Canton de Genève

### Plan de localisation

Noeuds équipés de signalisation  
lumineuse dans les zones 1 et 2 LMCE

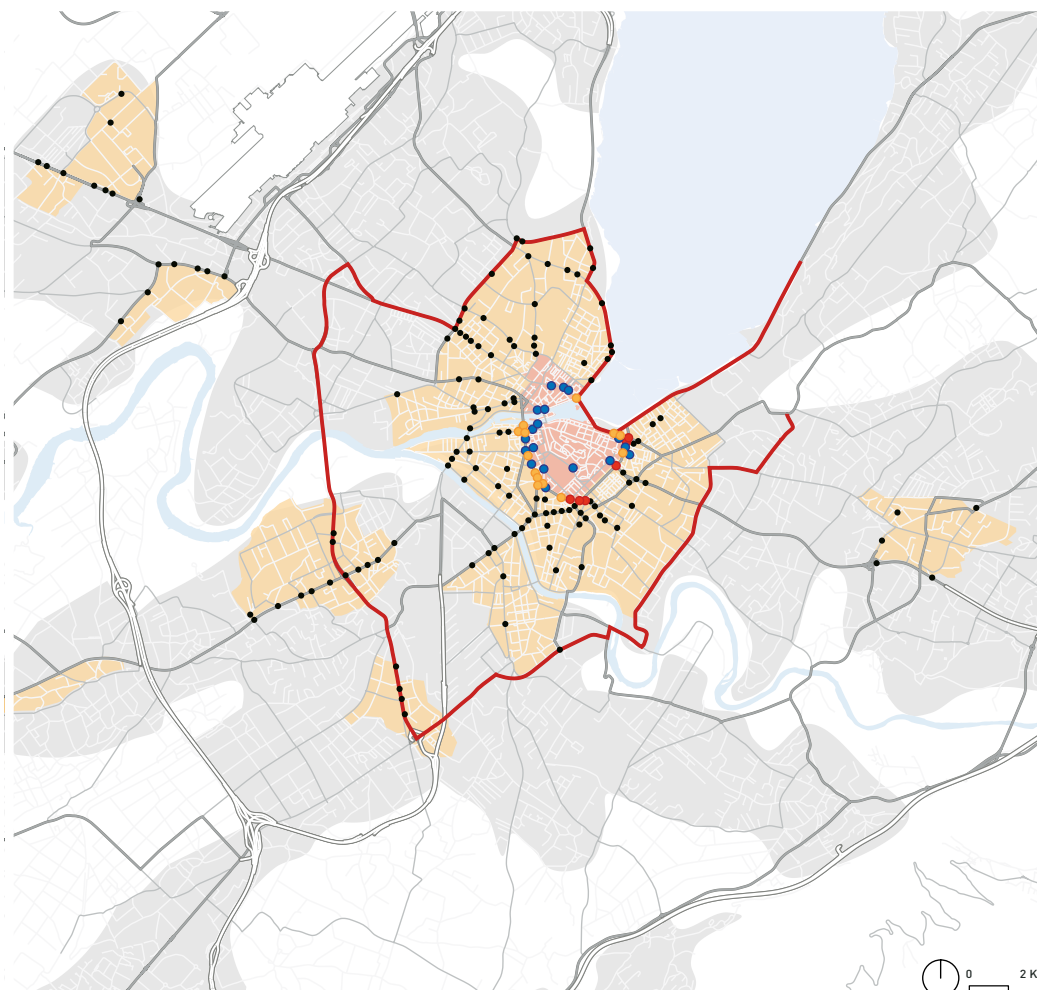
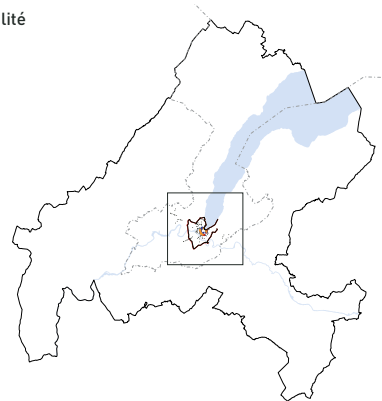
- contrôle d'accès TIM et priorisation TP et MD en limite de zone 1
- contrôle d'accès TIM en limite de zone 1
- priorisation TP et MD à l'intérieur de zone 1
- amélioration TP et MD en zone 2

Réseau routier

- autoroute
- primaire
- secondaire

Mise en oeuvre de la loi pour une mobilité  
cohérente et équilibrée (LMCE)

- zone 1 LMCE
- zone 2 LMCE
- itinéraire de la ceinture urbaine



**Description de la conception**

Le paquet de mesures avec contributions fédérales forfaitaires **Gestion du trafic** répond principalement à six stratégies :

- **M2** par une gestion volontariste du trafic dans le cœur d'agglomération qui renforce le rôle de l'autoroute de contournement.
- **M3** par la mise en œuvre d'une stratégie de gestion du trafic favorable à la priorisation des TP.
- **M6** par une stratégie de gestion du trafic plus volontariste.
- **M8** par la réduction du temps d'attente des piétons aux carrefours.
- **M10** par une stratégie de gestion du trafic favorable aux piétons et aux vélos, usagers les plus vulnérables.
- **EP4** en favorisant le report modal vers les TP et la MD.

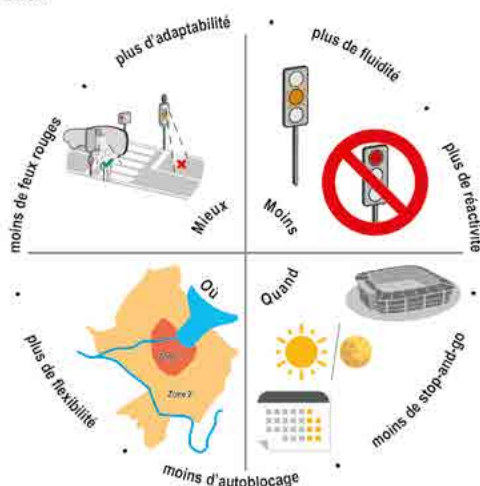
Les mesures partielles de ce paquet sont complétées par la mesure sans demande de cofinancement n° 50-4 (Ae4) «Amélioration de la gestion du trafic en faveur des TP et MD en zones 2 LMCE dans l'agglomération centrale. Les mesures de gestion du trafic se déploient en synergie avec les mesures individuelles et le paquet de mesures de la catégorie «sécurité/valorisation de l'espace routier» du PA4.

Les points faibles découlant de l'analyse de la situation et des tendances confirment la nécessité de préserver les zones d'habitations des nuisances du TIM, de gérer les conflits entre les modes, de favoriser la progression des transports publics, de proposer des espaces publics de qualité favorisant les déplacements de proximité à pied et à vélo, et d'améliorer la sécurité de l'espace routier. Pour répondre à ces enjeux, le concept de gestion du trafic du PA4 est basé sur le déploiement de zones de modération du TIM (synergie avec les mesures «sécurité/valorisation de l'espace routier») et un renforcement du contrôle d'accès, prioritairement dans le cœur d'agglomération, en adéquation avec la hiérarchie du réseau routier et la typologie de l'urbanisation.

Pour ce faire, le concept de gestion du trafic s'appuie sur :

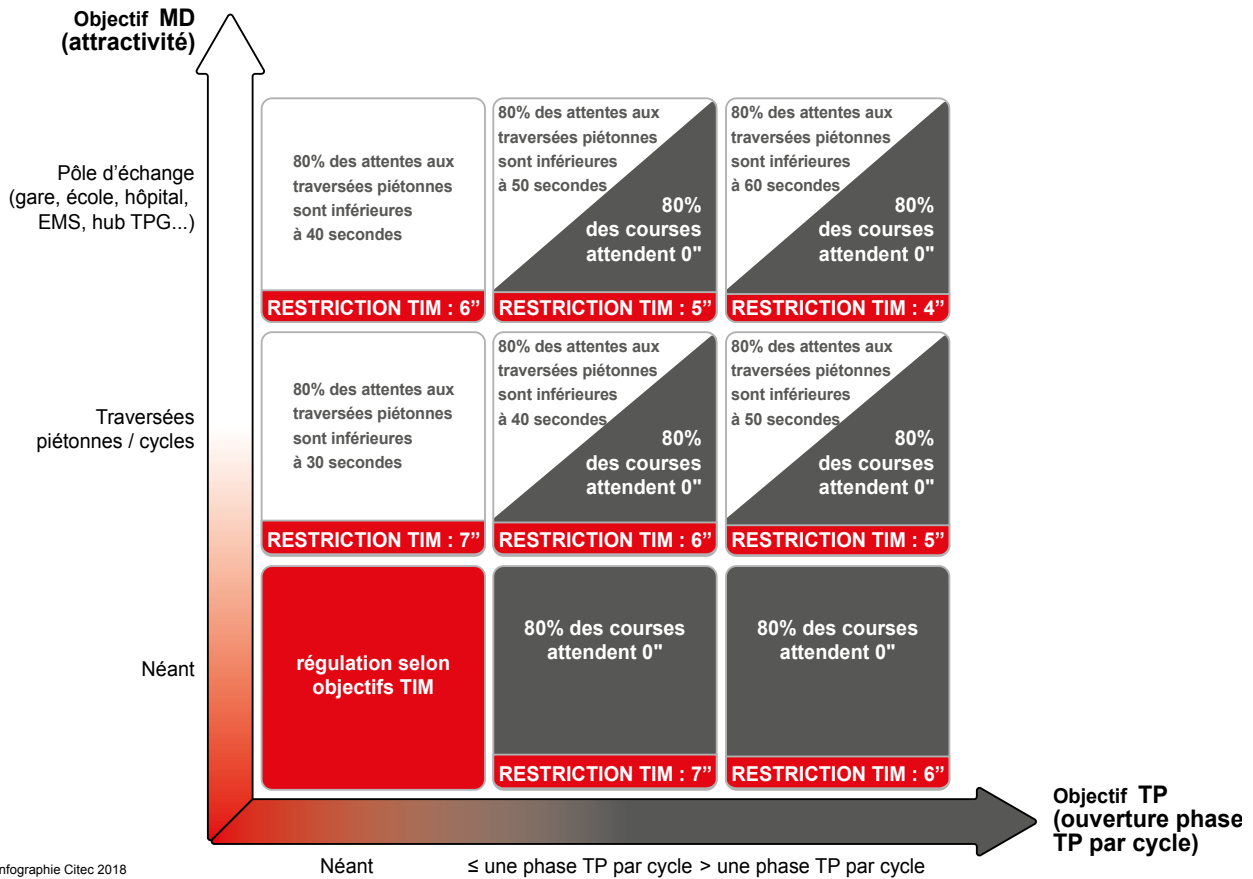
- La mise en œuvre de la loi cantonale genevoise pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) votée en 2016 et qui définit trois zones dans le canton de Genève : zone 1, zone 2 et «périphérie». Les zones 1 et 2 correspondent à l'hyper-centre et au centre de la ville de Genève, respectivement aux centres de communes urbaines telles que Meyrin, Onex, Lancy, Carouge.
- Les zones de modération du trafic existantes dans la partie vaudoise et française de l'agglomération, notamment au centre-ville d'Annemasse, complètent également le concept de gestion du trafic.

Focalisés sur le cœur d'agglomération, le paquet de mesures avec contributions fédérales forfaitaires n°50-0 concerne le remplacement de l'équipement de 25 carrefours à feux stratégiques (37 nœuds), pour pacifier l'hyper-centre (zone 1 LMCE), alors que la mesure sans demande de cofinancement n°50-4 (Ae4) concerne le remplacement des équipements de la signalisation lumineuse et de sécurité de 105 carrefours dans la zone 2 LMCE. Les équipements actuels de signalisation lumineuse et de sécurité des carrefours concernés devenant progressivement obsolètes d'ici 2028, la mise en œuvre des mesures précitées nécessite de les remplacer au profit de nouveaux équipements compatibles avec la nouvelle stratégie de régulation élaborée par le canton en 2017 (voir schéma ci-dessous).

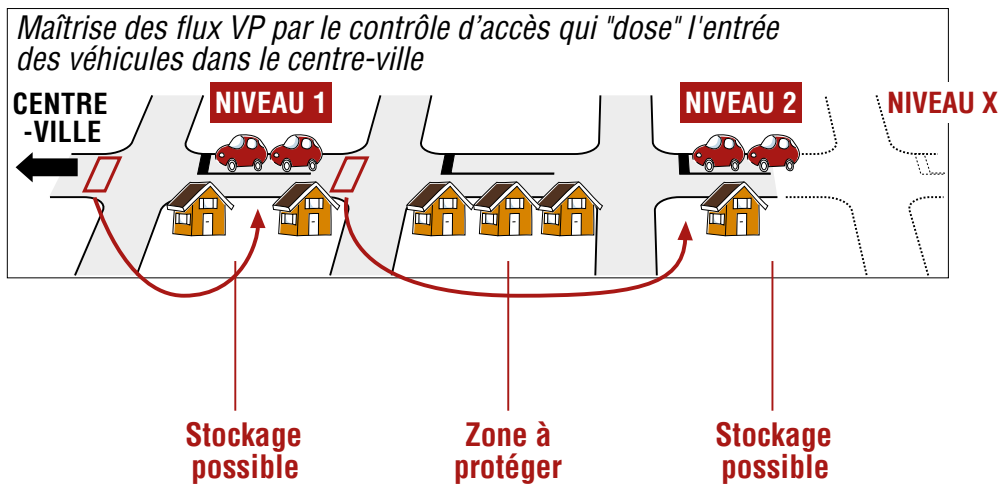
**Stratégie de régulation**

Tous les carrefours intérieurs à la zone 1 doivent offrir la priorité aux transports publics et à la mobilité douce. Cette priorisation permettra d'augmenter la vitesse commerciale des TP, d'offrir du confort et de la réactivité aux piétons et aux vélos et de valoriser et sécuriser l'espace public. Prioriser la mobilité douce permettra par exemple de diminuer les temps d'attente aux traversées piétonnes qui doit être inférieur à 40 secondes selon les recommandations de l'OFROU. Les carrefours situés en limite de zone 1 doivent appliquer des contrôles d'accès au trafic individuel motorisé pour garantir cette priorisation. L'accessibilité du TIM doit être fortement restreinte notamment pour augmenter la vitesse commerciale des transports public et diminuer les temps d'attente piétons. En conséquence, les contrôles d'accès à la zone 1 seront très fortement pénalisants pour le TIM. La stratégie de régulation est construite autour d'un équilibre entre les objectifs des TP et de la MD.

Enfin, pour garantir ces priorisations dans l'hyper-centre et aux centres urbains, il est nécessaire de contrôler les accès vers les zones 1 et 2 depuis l'autoroute, tout en préservant ces axes de la congestion, en articulation avec le rôle de la ceinture urbaine. Ces contrôles d'accès sont réalisés en synergie avec la mesure sans demande de cofinancement n°50-4 (Ae4), en diminuant le trafic motorisé de transit qui pénètre en ville. Il est attendu une amélioration de la sécurité des usagers vulnérables dans le cœur de l'agglomération, qui concentre actuellement une grande part des accidents, et une attractivité accrue des milieux urbains par la diminution des nuisances liées au TIM. Enfin, ce paquet de mesures permet de maîtriser l'évolution du trafic TIM en relation avec la mesure suprarégionale 62-00 «Elargissement de l'autoroute A1 entre l'échangeur de Perly (GE) et la jonction de Nyon (VD)». Principes de régulation :

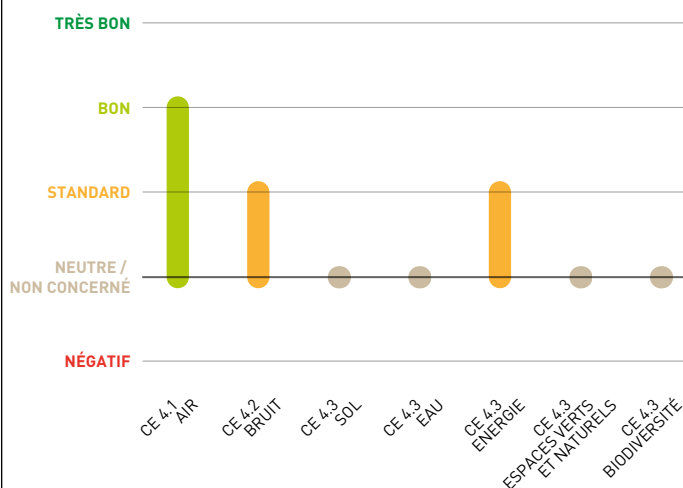


### Un contrôle d'accès à plusieurs niveaux



<b>Mesure 50-0</b>	<b>Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, catégorie <i>Gestion du trafic</i>, horizon A</b>	<b>Coût: 10.1 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail ; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM ; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité ; vise à augmenter les taux d'occupation et d'utilisation des véhicules et à diminuer la charge de trafic dans les zones densément bâties.

Protection et valorisation des ressources naturelles : cette mesure ne concerne pas la gestion du sol, des eaux et de la biodiversité car il s'agit de remplacement d'équipements de signalisations lumineuses. Elle permettra des économies d'énergie en remplaçant les 230V par des équipements 40V et les ampoules incandescentes par des leds.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Mesures partielles et coûts (classées par numéros croissants)

Numéro agglo	Nom de la mesure partielle	Coût (MF HT)	DESCRIPTION DE LA MESURE	Stratégies liées
50-1	Contrôler les accès TIM en limite de zone 1 LMCE	1.1 MF	Ces équipements de la signalisation lumineuse permettent de gérer les contrôles d'accès TIM à la zone 1 afin de limiter le trafic individuel motorisé et prioriser les TP et la MD à l'intérieur de la zone 1. Il s'agit de 6 nœuds de catégorie 1 (coût par nœud <330'000 CHF).	M2, M6, M10, EP4
50-2	Contrôler les accès TIM en limite de zone 1 LMCE et prioriser les TP et les MD en limite de zone 1	4.2 MF	Ces équipements de la signalisation lumineuse permettent de gérer les contrôles d'accès TIM à la zone 1 afin de limiter le trafic individuel motorisé et prioriser les TP et la MD en accès à la zone 1. Il s'agit de 13 nœuds de catégorie 1 (coût par nœud <330'000 CHF).	M2, M3, M6, M8, M10, EP4
50-3	Prioriser les TP et les MD à l'intérieur de la zone 1 LMCE	4.8 MF	Ces équipements de la signalisation lumineuse permettent de donner la priorisation aux TP et à la MD à l'intérieur de la zone 1. Il s'agit de 18 nœuds de catégorie 1 (coût par nœud <330'000 CHF).	M2, M3, M6, M8, M10, EP4

#### Coût

• Coût imputable global: 10.1 MF HT

#### Répartition du financement global

100% Canton de Genève

#### Documents mis à disposition

Nouvelle stratégie cantonale de régulation, 2017  
Feuille de route LMCE 2021-2023, février 2021

Numéro  
**51-0**

Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, catégorie *Mobilité douce*



Priorité  
**A4**

Historique  
toutes les mesures partielles qui composent ce paquet sont nouvelles

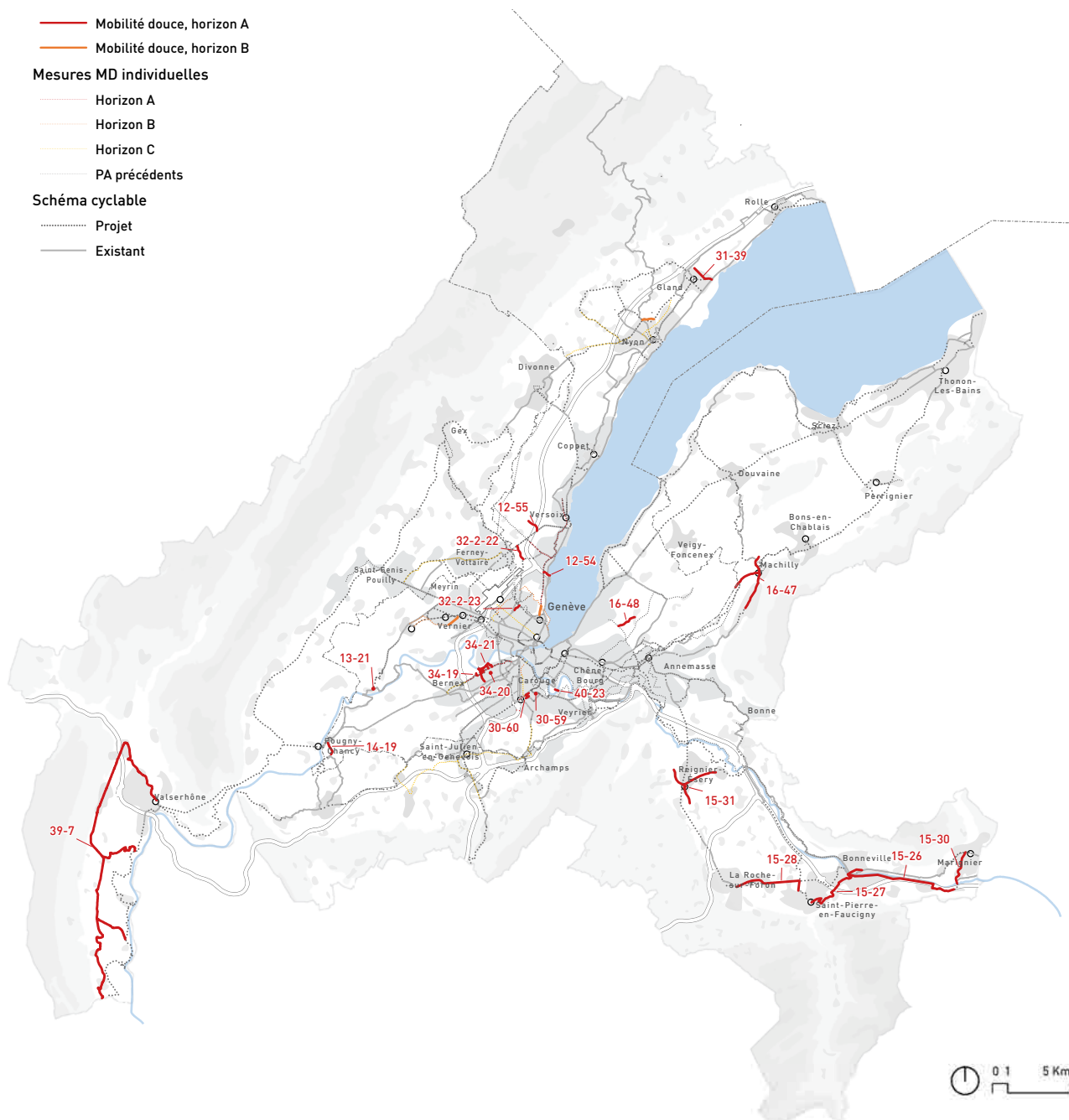
Coût: 46.0 MF  
Avec demande de cofinancement

Catégorie de mesures  
Mobilité douce

Maître d'ouvrage pilote de la mesure  
Amancy, Annemasse Agglomération, Bellevue, Bonneville, Canton de Genève, Carouge, CCAS, CCFG, CCPR, Gland, Grand-Saconnex, Machilly, Marignier, Onex, Pers-Jussy, Saint-Cergues, Saint-Pierre-en-Faucigny, Reignier-Esery, Valserhône, Vougy

### Plan de localisation

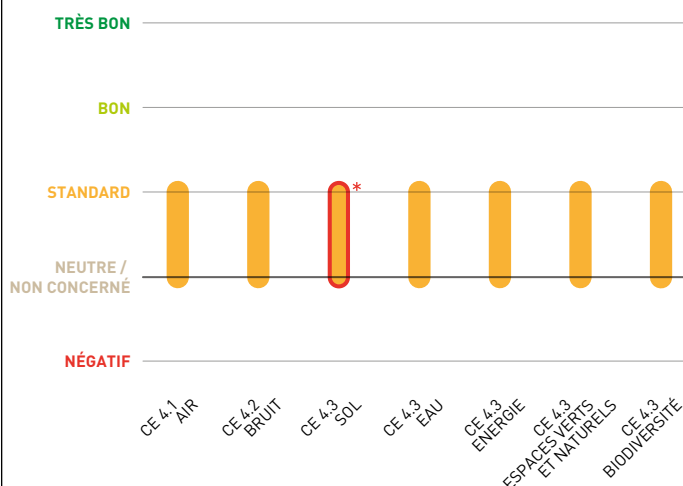
- Mobilité douce, horizon A
- Mobilité douce, horizon B
- Mesures MD individuelles
  - Horizon A
  - Horizon B
  - Horizon C
  - PA précédents
- Schéma cyclable
  - - - Projet
  - Existant



Mesure 51-0	Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, catégorie <i>Mobilité douce</i> , horizon A	Coût: 46.0 MF
		Priorité: A4
<p><b>Description de la conception</b></p> <p>Le paquet de mesures avec contributions fédérales forfaitaires <b>Mobilité douce</b> répond principalement à six stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>U9</b> par l'effet des mesures MD en faveur de la perméabilité du territoire, la qualité des aménagements et leur intégration dans le milieu bâti ou naturel traversé.</li> <li>• <b>M4</b> à travers d'une part le complément du réseau cyclable d'agglomération, en particulier les réseaux de liaison d'agglomération et de maillage selon la typologie des itinéraires du schéma cyclable d'agglomération, et d'autre part la création de places de stationnement vélos dans les zones urbanisées et aux interfaces multimodales.</li> <li>• <b>M5</b> par l'amélioration des rabattements MD vers les TP.</li> <li>• <b>M8</b> par l'amélioration de cheminements existants pour une cohabitation pacifiée piéton-vélo ou la création de nouveaux itinéraires permettant de mailler le territoire en articulation avec le développement urbain.</li> <li>• <b>M10</b> à travers la réalisation d'aménagements pour les piétons et les vélos adaptés selon le contexte, améliorant la sécurité objective et subjective, en faveur d'un usage accru des MD.</li> <li>• <b>EP4</b> par un ensemble de mesures en faveur de la marche à pied et du vélo, modes non polluants et non-bruyants.</li> </ul> <p>Les projets vélos du paquet de mesures sont inscrits dans les planifications locales spécifiques. La majorité des mesures contribuent directement au développement du schéma cyclable d'agglomération (voie verte, liaison, maillage), d'autres portent sur l'aménagement d'itinéraires plus locaux qui permettent de connecter au réseau structurant les secteurs d'habitat, d'emploi et d'équipements existants ou en développement. Cette imbrication cohérente des échelles permet de renforcer à la fois la métropole multipolaire et la métropole de proximités en facilitant les modes doux pour tous les usages, utilitaires et de loisirs. Un renforcement du stationnement pour les vélos est aussi prévu.</p> <p>En termes d'aménagement vélo, la création de sites propres est retenue comme solution principale permettant une sécurisation forte des usagers et une amélioration de l'efficacité et du confort d'usage. Selon le contexte, sur les routes à faible trafic notamment, la création de bandes cyclables peut être suffisante pour améliorer la distanciation entre les véhicules motorisés et les cyclistes. Dans les milieux très contraints et urbains denses, l'apaisement des voiries (vitesse de circulation à moins de 30 km/h) permet un partage de la chaussée avec une réduction du différentiel de vitesse entre les cycles et les véhicules motorisés. Dans le cas où des aménagements mixtes piétons-vélos sont réalisés, une attention particulière est mise sur la cohabitation entre les modes.</p> <p>Les projets piétons du paquet de mesures renforcent la perméabilité des quartiers et le maillage du réseau piétonnier, favorisent la complémentarité des modes de déplacements et accompagnent la programmation urbaine. Tous ces projets contribuent à accroître la sécurité des usagers et le confort d'usage pour la mobilité douce en adéquation avec les principes de l'accessibilité universelle.</p> <p>Globalement, le déploiement progressif des aménagements piétons et vélos contribue à la stratégie multimodale de l'agglomération dans le but d'inciter au report modal des TIM vers les MD. Il permet en parallèle d'améliorer la sécurité du trafic objective et subjective pour les MD qui sont les usagers les plus vulnérables, soutenant ainsi l'objectif de report modal.</p> <p>La quasi-totalité des interfaces multimodales du Grand Genève sont équipées en stationnement vélo. La priorité du paquet de mesures est donc mise sur les compléments de réseau cyclable, la perméabilité pour les piétons et l'amélioration de la sécurité. Sur la partie française de l'agglomération, le paquet de mesures intervient prioritairement sur le rabattement vers les interfaces multimodales pour renforcer l'accessibilité à l'offre du Léman Express et pour sécuriser les itinéraires pour lesquels les aménagements cyclables sont insuffisants par rapport à la demande croissante.</p> <p>Les mesures partielles qui composent le paquet peuvent être classées en différentes typologies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rabattement vers les interfaces multimodales et stationnements: Bonneville, Machilly, Reignier-Esery, Marignier, Bellegarde (Valserhône), St-Pierre-en-Faucigny, Carouge</li> <li>• Réalisation de liaisons et maillages MD: Satigny, Onex (accompagnement de la voie verte Bernex/Bâtie), Gland, Grand-Saconnex, réseau cantonal genevois (Bois-Fromager, Route de Valleiry, Route de Choulex, Route de Vireloup), Bellevue, Carouge, Puplinge</li> <li>• Ouvrages de franchissement MD: Passerelle de Vessy, Passerelle de Plan-les-Ouates, Passage inférieur à La Plaine, Passerelle de Marignier, Passerelle de Bonneville, Passerelle de Valserhône, Passerelle de Amancy, Passage inférieur de Machilly/Saint Cergues, Passage inférieur de Vozerier.</li> </ul> <p>Le paquet de mesures forfaitaires Mobilité douce (horizon A) comprend 21 mesures partielles et permet la réalisation de 52.6 km d'aménagements pour les vélos, la signalisation de 61 passages pour piétons, la réalisation de 30 îlots centraux pour piétons, la création de 4'520 m<sup>2</sup> de passerelle ou passage inférieur (rampes comprises) et 222 installations de stationnement pour vélos (844 places créées).</p>		

<b>Mesure 51-0</b>	<b>Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, catégorie <i>Mobilité douce</i>, horizon A</b>	<b>Coût: 46.0 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>

### Effets sur l'environnement



\*Empiète sur des SDA/Aires protégées/Zones agricoles et/ou équivalent

L'évaluation environnementale a été établie pour chaque mesure ; le graphique représente la synthèse des résultats pour le paquet de mesures.

Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores par un report modal des TIM en faveur de la marche à pied et du vélo. De plus, le rabattement à vélo vers une gare ou un arrêt de transport en commun augmente considérablement le potentiel d'utilisation des transports en commun qui permet d'envisager un report modal sur des distances plus grandes.

Protection et valorisation des ressources naturelles: Dans une grande majorité des cas, les aménagements se font sur des surfaces déjà imperméabilisées, sur ou à proximité directe de voiries existantes, et ont donc un faible impact sur l'imperméabilisation des sols.

De plus, plusieurs aménagements d'infrastructures se feront avec un souci maximum de limiter l'imperméabilisation des sols, en employant des revêtements poreux

et perméables, ainsi qu'en étudiant les possibilités d'intégrer la pleine terre. La gestion des eaux de ruissellement se feront selon les possibilités et configuration du terrain. Concernant le respect de la biodiversité et la valorisation des espaces naturels et verts, la réalisation d'aménagements pour les cycles est souvent l'occasion de requalifier certains axes en améliorant leur qualité urbaine et environnementale : espaces publics, plantation, arborisation, réduction des îlots de chaleur, apport en biodiversité, augmentation des surfaces perméables, traitement des eaux à la source et redistribution pour les plantations.

Au-delà de ces effets positifs sur l'environnement, on peut noter l'effet positif sur la santé des usagers qui feront plus de trajets à pied et à vélo, dans des conditions plus sécurisées et confortables, et générant ainsi des économies en lien avec le système de santé.

Quelques mesures empiètent sur des zones agricoles, (surfaces à préciser au cours des études - voir dans la description de la mesure).

### Mesures partielles et coûts (classées par numéros croissants)

Numéro aggro	Nom de la mesure partielle	Coût (MF HT)	DESCRIPTION DE LA MESURE	Stratégies liées
12-54	Connexions mobilité douce du quartier du Champ du Château à la Voie verte Versoix/Pregny-Chambésy et au Vengeron	1.9 MF	Il s'agit de deux connexions de mobilité douce piéton et vélo pour relier le futur quartier du Champ-du-Château (280 logements et 2'500 emplois) avec le port et la plage du Vengeron (880 m <sup>2</sup> de passerelle et rampes d'un gabarit de 4 m) à partir desquels une navette lacustre CGN sous financement privé est envisagée vers Corsier dès 2024, et avec la voie verte Versoix/Pregny-Chambésy (100 m de cheminement). Le début des travaux et la mise en service de la mesure sont prévus en 2024 par la commune de Bellevue.	U9, M4, M8, M10, EP4
12-55	Sécurisation des MD sur le chemin du Bois-Fromager en rabattement sur le schéma cyclable d'agglomération	3.9 MF	En lien avec le réseau du schéma cyclable d'agglomération, la mesure prévoit un élargissement de chaussée afin de permettre l'insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle et de trottoir sur 900 m, ainsi qu'une passerelle légère de 250 m <sup>2</sup> pour franchir l'autoroute A1. Le projet est inscrit dans le plan d'actions genevois MD 2019-2023. Il touche une surface agricole dont la surface reste à définir. Le début des travaux et la mise en service sont prévus en 2025 par le canton de Genève.	M4, M8, M10, EP4

Numéro aggro	Nom de la mesure partielle	Coût (MF HT)	DESCRIPTION DE LA MESURE	Stratégies liées
13-21	Construction d'un passage inférieur en faveur des MD pour sécuriser le franchissement des voies CFF sur la route de la Plaine	2.0 MF	Suite à une étude de variantes, la mesure retenue vise à créer un nouveau passage inférieur MD (piéton et cycles) à côté du passage inférieur TIM existant qui marque l'entrée du village de La Plaine à l'est. Ce projet représentant 400m <sup>2</sup> est inscrit au plan directeur des chemins pour piétons de la commune de Dardagny. Les travaux sont prévus en 2024 par les CFF et le canton de Genève en coordination avec le renouvellement des infrastructures de la ligne ferroviaire Genève-La Plaine.	M4, M8, M10, EP4
14-19	Sécurisation des MD sur la Route de Valleiry en lien avec le schéma cyclable d'agglomération	2.1 MF	La mesure prévoit un élargissement de la chaussée permettant d'insérer un aménagement cyclable sur env. 890 m de la route de Valleiry entre le village de Chancy et la réserve naturelle du Vallon du Longet. Ce tronçon fait partie du réseau cyclable d'agglomération et il est inscrit au plan d'actions genevois MD 2019-2023. Il touche une surface agricole dont la surface reste à définir. Le début des travaux et la mise en service sont prévus en 2025 par le canton de Genève.	M4, M10, EP4
15-26	Aménagement modes doux en rabattement vers les interfaces multimodales de Bonneville (section Vougy-Bonneville)	1.4 MF	Mesure de rabattement vélo et piéton vers l'interface multimodale de Bonneville pour accompagner la montée en puissance de la desserte ferroviaire dans la Vallée de l'Arve. Elle consiste en la création d'une liaison cyclable de 7 km dont une passerelle et avec des aménagements adaptés selon les sections entre le quartier Est de Vougy, le quartier Sud-est et la gare Léman Express de Bonneville. Le début des travaux et la mise en service sont prévus en 2024 par la CCFG et les communes de Vougy et Bonneville.	M4, M5, M8, M10, EP4
15-27	Aménagement modes doux en rabattement vers les interfaces multimodales de Bonneville et de St-Pierre-en-Faucigny : section Bonneville Sud	1.1 MF	Mesure de rabattement vélo et piéton vers l'interface multimodale de Bonneville pour accompagner la montée en puissance de la desserte ferroviaire dans la Vallée de l'Arve. Elle consiste en la création d'une liaison cyclable de 3,5 km entre St-Pierre-en-Faucigny et la gare Léman Express de Bonneville qui privilégiera les aménagements en site propre. Le début des travaux est prévu en 2024 par la CCFG et la commune de Bonneville pour une mise en service en 2026.	M4, M5, M8, M10, EP4
15-28	Aménagement modes doux de l'itinéraire cyclable 27 du schéma cyclable d'agglomération : section La Roche - Amancy - St Pierre en Faucigny	1.3 MF	Mesure de liaison cyclable entre les communes desservies par le Léman Express, La Roche-sur-Foron et Saint-Pierre-en-Faucigny. Ce tronçon est une partie de l'itinéraire structurant n°27 entre Annemasse /Reignier/ La Roche/Bonneville inscrit dans le schéma cyclable d'agglomération. Cette liaison cyclable de 2,5 km comprend également une passerelle et un passage inférieur, et reliera la Roche-sur-Foron, Amancy et St-Pierre-en-Faucigny. Elle touche une surface agricole dont la surface reste à définir. Le début des travaux est prévu en 2024 par la CCPR et les communes de Amancy et Saint-Pierre-en-Faucigny pour une mise en service en 2026.	M4, M10, EP4



Numéro agglo	Nom de la mesure partielle	Coût (MF HT)	DESCRIPTION DE LA MESURE	Stratégies liées
15-30	Aménagement modes doux en rabattement vers l'interface multimodale de Marignier	4.5 MF	Mesure de rabattement vélo et piéton vers l'interface multimodale de Marignier pour accompagner la montée en puissance de la desserte ferroviaire dans la Vallée de l'Arve. Elle crée une liaison cyclable de 1,9 km et une passerelle de 450m <sup>2</sup> entre la commune de Vougy et l'interface multimodale, en privilégiant des aménagements en site propre. Le début des travaux est prévu en 2024 par la CCFG et les communes de Vougy et Marignier pour une mise en service en 2025.	M4, M5, M8, M10, EP4
15-31	Aménagement modes doux en rabattement vers l'interface multimodale de Reignier-Esery	4.1 MF	Mesure de rabattement vélo dans un rayon de 3 km vers l'interface multimodale de Reignier-Esery. Elle accompagne le report modal suite à la mise en service du Léman Express et à l'augmentation de l'offre ferroviaire. Elle consiste en la création de 14,8 km d'aménagements cyclables (dont 4,9 km en site propre). Le début et la fin des travaux sont prévus en 2024 par la CCAS et les communes de Reignier-Esery et Pers-Jussy.	M4, M5, M10, EP4
16-47	Aménagement modes doux en rabattement vers l'interface multimodale de Machilly	5.0 MF	Mesure de rabattement vélo vers l'interface multimodale de Machilly. A l'heure actuelle, la desserte modes doux autour de la gare Léman Express de Machilly est difficile et dangereuse car les voies sont très routières. La mesure crée des liaisons cyclables sécurisées et plus directes pour un total de 5,5 km d'itinéraires et un passage inférieur. Le début des travaux est prévu en 2024 par Annemasse Agglo et les communes de Saint-Cergues et Machilly pour une mise en service fin 2025.	M4, M5, M10, EP4
16-48	Sécurisation des MD sur la Route de Choulex en lien avec le schéma cyclable d'agglomération	3.3 MF	En lien avec le réseau du schéma cyclable d'agglomération, la mesure prévoit un élargissement de la chaussée pour insérer une piste cyclable bidirectionnelle d'environ 1 km sur la route de Choulex entre la route de Mont Idée et le village de Choulex. Ce tronçon est inscrit au plan d'actions genevois MD 2019-2023 et vient compléter le maillage MD dans ce secteur. Il touche une surface agricole dont la surface reste à définir. Le début des travaux est prévu en janvier 2025 par le canton de Genève avec une mise en service en 2025 également.	M4, M10, EP4
30-59	Installation de stationnement pour les cycles à Carouge (hors PAV)	1.0 MF	Mesure de création de stationnement pour les vélos dans les points stratégiques fréquentés de la centralité urbaine de Carouge: installations culturelles et sportives, établissements d'enseignement, arrêts de transport public. Il s'agira de dispositifs standardisés d'usage facile et confortable. 50 installations pour vélo seront installées représentant un total de 500 places de stationnement. Le déploiement par la Ville de Carouge sera progressif entre 2024 et 2027.	M4, EP4

Numéro agglo	Nom de la mesure partielle	Coût (MF HT)	DESCRIPTION DE LA MESURE	Stratégies liées
30-60	Maillage MD dans le secteur du Bachet en lien avec la gare Léman Express sur la commune de Carouge	1.5 MF	Mesure consistant à améliorer et créer 500m de cheminements MD (piéton et vélo) pour faciliter le rabattement des quartiers alentours sur la gare Léman Express de Lancy-Bachet et les équipements publics du secteur. Elle s'inscrit en complémentarité des mesures 35-33 - A4 et 35-35 - B4 qui améliorent aussi le maillage MD dans le sud du secteur stratégique Praille-Acacias-Vernets (PAV). Le début des travaux est prévu début 2024 par la Ville de Carouge pour une mise en service en 2026.	U9, M5, M8, EP4
31-39	Requalification de l'axe Vy-Creuse/Rue du Perron en faveur des MD	1.3 MF	L'axe routier de la Vy-Creuse et de la rue du Perron est actuellement constitué d'aménagements disparates ne répondant pas aux besoins des usagers. L'itinéraire à réaménager en faveur des vélos et des piétons représente une longueur totale de cheminement MD de 1,2 km comprenant la traversée de 9 carrefours, ainsi que 3 ilots et 10 passages pour piétons afin d'assurer la sécurité pour franchir cet axe. Il touche environ 1'400 m <sup>2</sup> de SDA de qualité I. Le début des travaux est prévu en juin 2026 par la Ville de Gland pour une mise en service mi-2027.	U9, M4, M8, M10, EP4
32-2-22	Aménagement MD route de Vireloup, tronçon compris entre la Rte des Fayards et la Rte de Valavran	3.0 MF	La route de Vireloup revêt d'un intérêt cantonal dans la stratégie de développement des infrastructures de mobilité douce à l'échelle du canton, en lien avec le schéma cyclable d'agglomération. Afin d'offrir une véritable continuité cyclable sécurisée sur cet axe, il est prévu d'y créer une piste bidirectionnelle d'un côté de la chaussée, sur une longueur de 1 km entre la route des Fayards et la route de Valavran. Il touche une surface d'environ 4'000 mètres carrés (agricole, SDA) encore à l'étude. Le début des travaux et la mise en service sont prévus en 2025 par le canton de Genève.	M4, M10, EP4
32-2-23	Liaison de mobilité douce entre le chemin des Fins et la route de Ferney	0.4 MF	Cette liaison de mobilité douce de 200 m en site propre pour les piétons et les cyclistes, à travers des parcelles privées (négociations en cours) figure dans le Plan directeur des chemins pour piétons de la commune du Grand-Saconnex et s'inscrit en accompagnement du tram Nations-Ferney (32-1-7 - A3). Elle permet un maillage sécurisé et de qualité pour les MD, dans la continuité de la mesure 32-1-27 (A4). Le début des travaux est prévu en mars 2024 par la Ville du Grand-Saconnex pour une mise en service à l'automne de la même année.	U9, M4, M8, M10, EP4
34-19	Amélioration et sécurisation de l'accès modes doux aux Evaux en accompagnement de la Voie verte Bernex-Bois de la Bâtie	0.4 MF	Le tronçon du chemin François-Chavaz, du cimetière d'Onex jusqu'au parc et centre sportif des Evaux, présente de nombreux défauts. Pour faire face à sa fréquentation croissante en lien avec l'arrivée de la voie verte (34-17 - A4), la mesure comprend la création d'un nouveau trottoir et d'un aménagement cyclable sur un linéaire total de 790 m (hors tronçon qui est intégré à la mesure voie verte 34-17 - A4). Le début des travaux est prévu en janvier 2024 par la Ville d'Onex pour une mise en service en septembre 2025.	U9, M4, M8, M10, EP4

Mesure 51-0		Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, catégorie <i>Mobilité douce</i> , horizon A		Coût: 46.0 MF
				Priorité: A4
Numéro agglo	Nom de la mesure partielle	Coût (MF HT)	DESCRIPTION DE LA MESURE	Stratégies liées
34-20	Amélioration et sécurisation des pistes cyclables et parcours piétons à Onex en accompagnement de la Voie verte Bernex-Bois de la Bâtie	1.0 MF	Il s'agit de poursuivre le maillage sécurisé d'aménagements cyclables et de parcours piétons à Onex en améliorant et en complétant les liaisons existantes dans ce secteur urbain en articulation avec la voie verte (34-17 - A4). La mesure consiste en l'aménagement de 1,8 km d'aménagements MD et de 3 passages pour piétons. Le début des travaux est prévu en janvier 2025 par la Ville d'Onex pour une mise en service début 2027.	U9, M4, M8, M10, EP4
34-21	Amélioration des connexions MD entre Onex et la passerelle sur le Rhône en accompagnement de la Voie verte Bernex-Bois de la Bâtie	0.9 MF	La mesure consiste à réaménager 1,8 km de cheminements MD inscrits au Plan directeur des chemins pour piétons d'Onex entre la voie verte (34-17 - A4) et le Rhône pour assurer la bonne cohabitation des piétons et des vélos en lien avec des développements urbains, l'arrivée de la voie verte et la construction en cours d'une passerelle MD sur le Rhône (mesure 34-11 Ae2, 6621.2.089). La Ville d'Onex prévoit un début des travaux en janvier 2024 puis la mise en service début 2026.	M4, M8, M10, EP4
39-7	Aménagement modes doux en rabattement vers l'interface multimodale de Bellegarde dans l'agglomération régionale de Valserhône	0.9 MF	Mesure de rabattement vélo vers l'interface multimodale de Bellegarde (commune de Valserhône) qui est raccordée à la fois au Léman Express et aux réseaux TER et TGV. La mesure représente 7,2 km d'aménagements cyclables en majorité sur des chemins existants dont la sécurité doit être améliorée en faveur des modes doux, ainsi qu'une passerelle. Le début des travaux est prévu en juin 2024 par la commune de Valserhône pour une mise en service mi-2025.	M4, M5, M10, EP4
40-23	Construction d'une passerelle MD au-dessus de l'Arve entre la route de Vessy et le centre sportif du Bout-du-Monde	5.0 MF	Dans le cadre de l'urbanisation du quartier des Grands-Esserts et du développement du stade du Bout-du-Monde, une passerelle MD et des rampes d'accès pour un total de 800 m <sup>2</sup> sont prévues en franchissement de l'Arve afin d'améliorer les liaisons avec Champel et Carouge. Les contraintes liées au Pont de Vessy actuel nécessitent de construire un ouvrage adjacent. Le début des travaux est prévu en janvier 2025 par le canton de Genève, en concertation avec la Ville de Genève, pour une mise en service mi-2026.	M4, M8, M10, EP4
<b>Coût</b> • Estimation du coût imputable global: 46.0 MF HT			<b>Répartition du financement global</b> Chaque porteur de projet assure le financement de la mesure qui lui incombe. Cas échéant des subventions d'autres collectivités publiques du Grand Genève peuvent venir en appui.	
<b>Documents mis à disposition</b> Documents détaillés par mesure en fonction de l'état d'avancement des études.				



Numéro  
**52-0**

Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, catégorie *Valorisation / sécurité de l'espace routier*



Priorité  
**A4**

Historique  
toutes les mesures partielles qui composent ce paquet sont nouvelles

Coût: 14.8 MF  
Avec demande de cofinancement

Catégorie de mesures  
Valorisation / sécurité de l'espace routier

Maître d'ouvrage pilote de la mesure  
Canton de Genève et communes de Meyrin, Onex, Puplinge

### Plan de localisation

Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

— Valorisation/sécurité de l'espace routier, horizon A

Mesures individuelles Sécurité/TIM

— PA précédents

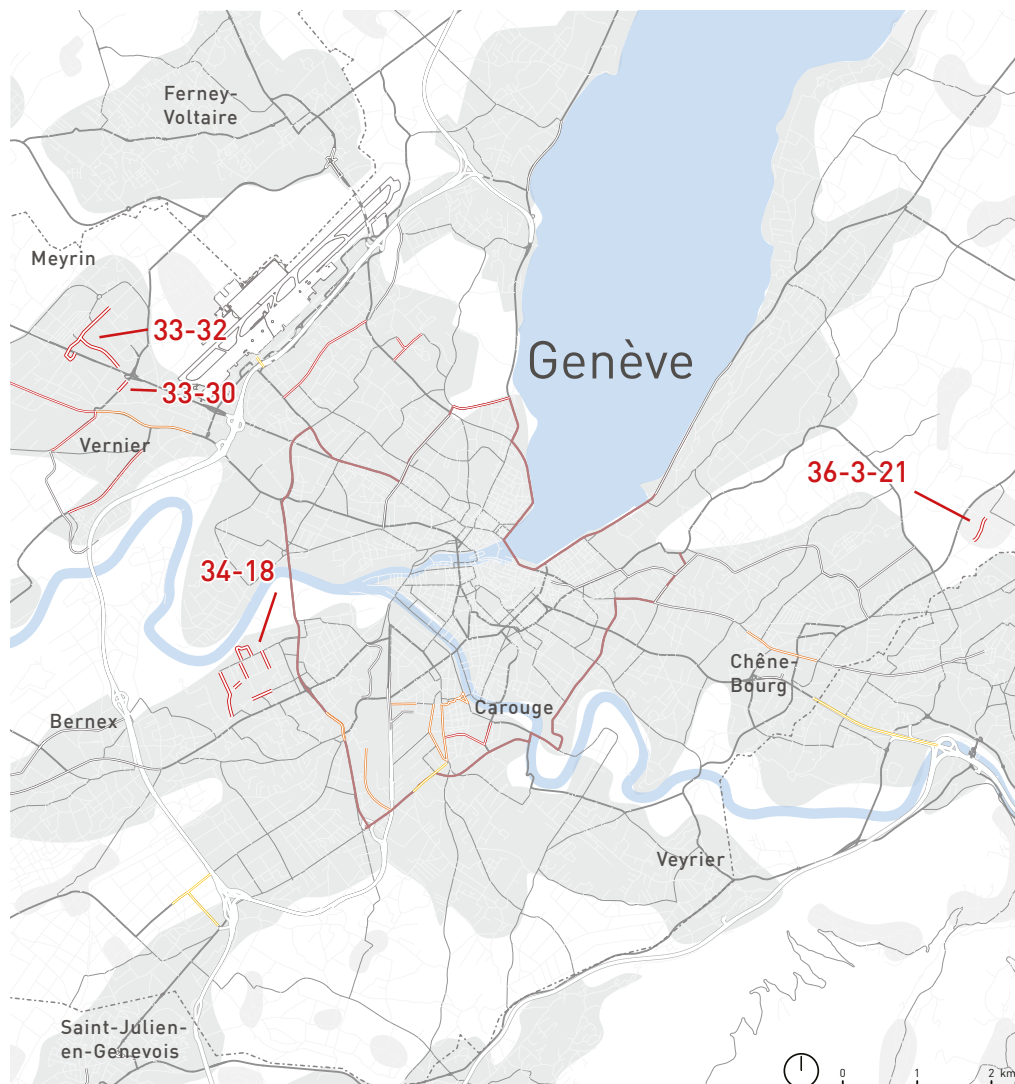
— Horizon A

— Horizon B

— Horizon C

Ceinture urbaine

—



<b>Mesure 52-0</b>	<b>Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, catégorie Valorisation / sécurité de l'espace routier, horizon A</b>	<b>Coût: 14.8 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>

### Description de la conception

Le paquet de mesures avec contributions fédérales forfaitaires **Valorisation / sécurité de l'espace routier** répond principalement à cinq stratégies :

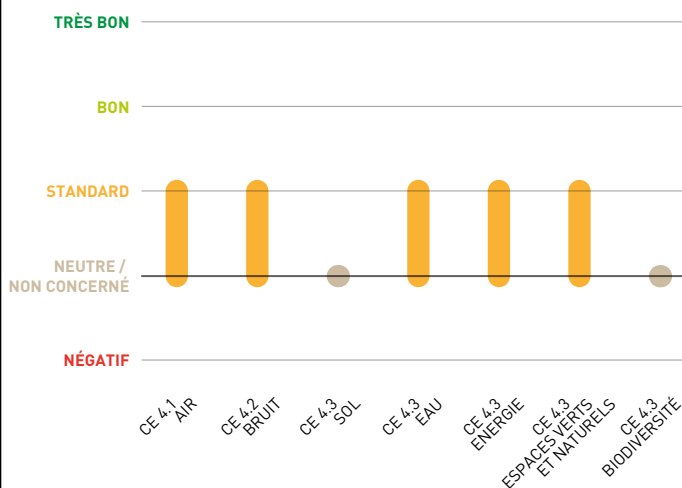
- **U9** par le réaménagement des axes routiers qui permettent de réallouer l'espace de voirie au profit d'espaces publics plus attractifs.
- **M6** en réduisant la place de la voiture en milieu urbain au profit des TP et des MD afin d'encourager le report modal.
- **M8** par des réaménagements qui permettent d'améliorer le maillage et la qualité des cheminements piétons.
- **M10** en abaissant les vitesses du TIM pour une meilleure cohabitation des modes au bénéfice des usagers les plus vulnérables.
- **EP4** par un ensemble de mesures permettant de modérer le TIM et de favoriser la marche à pied et le vélo, modes non polluants et non-bruyants.

Les 4 mesures partielles de ce paquet se déploient en synergie avec le paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires n°50-0 «Gestion du trafic, horizon A» et la mesure sans demande de cofinancement n°50-4 «Amélioration de la gestion du trafic en faveur des TP et MD en zones 2 LMCE dans l'agglomération centrale» qui visent à maîtriser le trafic TIM dans le cœur d'agglomération. Des mesures individuelles de la catégorie «Valorisation / sécurité de l'espace routier» complètent également le dispositif de gestion volontariste du TIM dans le cœur d'agglomération.

Les points faibles découlant de l'analyse de la situation et des tendances confirment la nécessité de préserver les zones d'habitations des nuisances du TIM, de gérer les conflits entre les modes, de favoriser la progression des transports publics, de proposer des espaces publics de qualité favorisant les déplacements de proximité à pied et à vélo et d'améliorer la sécurité de l'espace routier. Pour répondre à ces enjeux, le concept de gestion du trafic du PA4 est basé sur le déploiement de zones de modération du TIM et un renforcement du contrôle d'accès (synergie avec les mesures de «gestion du trafic»), prioritairement dans le cœur d'agglomération, en adéquation avec la hiérarchie du réseau routier et la typologie de l'urbanisation.

Les mesures partielles qui composent le présent paquet de mesures concernent toutes des quartiers résidentiels (Meyrin, Onex), d'activités (rue Lect) ou traversée de village (Puplinge) car la priorité est mise sur la modération du TIM en milieu bâti de manière à réduire les nuisances et améliorer la sécurité du trafic. Le paquet de mesure permet de réaménager 41'310 m<sup>2</sup> de tronçons routiers, carrefours compris au profit d'une modération des vitesses TIM, d'une meilleure qualité des espaces publics et d'une sécurité accrue pour les piétons et les vélos.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité; prévoit des revêtements phonoabsorbants.

Protection et valorisation des ressources naturelles: en majorité, surface imperméable et zone de pleine terre identiques à l'état initial; gère les eaux de ruissellement de façon enterrée et centralisée, voir à ciel ouvert; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; permet une requalification des espaces publics.

Ce paquet de mesures n'empiète pas sur des surfaces d'assolement ou des zones agricoles ou aires protégées.

Mesure 52-0		Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, catégorie <i>Valorisation / sécurité de l'espace routier</i> , horizon A		Coût: 14.8 MF
				Priorité: A4
Mesures partielles et coûts (classées par numéros croissants)				
Numéro agglo	Nom de la mesure partielle	Coût (MF HT)	DESCRIPTION DE LA MESURE	Stratégies liées
33-30	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Rue Lect	3.0 MF	La mesure prévoit la reprise de 5'100 m <sup>2</sup> de la rue Lect sur une longueur d'env. 300m. dans le cadre du grand projet de la Zimeysaver. Il est prévu: - entre la rue des Voituriers et la rue du Cardinal-Journet, d'élargir trottoir et bande cyclable côté sud et de porter la chaussée TIM à 7 m, -entre l'avenue de Mategnin et la rue de la Prulay de rétrécir la chaussée TIM à 7 m pour élargir le trottoir côté nord et intégrer des bandes végétalisées dans ce secteur très minéral. Le début des travaux est prévu en avril 2024 par le canton de Genève pour une mise en service en mars 2025.	U9, M8, M10
33-32	Modération du trafic routier en faveur des piétons/cycles dans le secteur Vaudagne – Campagne-Charnaux-Place du Village	4.9 MF	Après la réalisation de zones 30km/h dans la Cité de Meyrin (Prulay, Gilbert, François-Besson, Boudines, Feuillasse, Livron), le secteur de l'avenue de Vaudagne et alentours reste à modérer au regard du contexte résidentiel et d'équipements publics. Inscrite au Plan directeur communal, la mesure permet de requalifier et modérer la vitesse sur l'avenue de Vaudagne (zone 30 km/h) et la rue de la Campagne-Charnaux (zone de rencontre 20 km/h), et modérer la vitesse autour de la place de Meyrin Village (zone de rencontre 20 km/h). Le tout représente une surface de 13'100 m <sup>2</sup> . Le début des travaux est prévu fin 2024 par la Ville de Meyrin et la mise en service fin 2025.	U9, M6, M8, M10, EP4
34-18	Modérations de trafic dans la Cité d'Onex	4.0 MF	La mesure prévoit la création de nouvelles zones 30 km/h dans la Cité d'Onex sur les axes suivants : Rue du Compte-Géraud, Rue du Vieux-Moulin, Avenue du Bois-de-la-Chapelle, Rue des Bossons. Elle prévoit également de renforcer des zones 30 km/h déjà réalisées (rue de la Calle, rue des Racettes, avenue du Gros-Chêne, et une partie de l'avenue du Bois-de-la-Chapelle) afin de modérer plus volontairement les vitesses réelles mesurées qui restent trop élevées et sources de nuisances pour les riverains. Le tout représente une surface de 19'150 m <sup>2</sup> . Le début des travaux est prévu en janvier 2024 par la Ville d'Onex pour une mise en service en septembre de la même année.	U9, M6, M8, M10, EP4
36-3-21	Réaménagement de la route de Puplinge et du tronçon communal de la rue de Graman (de la rue de Frémis à la sortie sud du village)	2.9 MF	Issue d'un processus participatif avec la population du village, la mesure prévoit un réaménagement complet de la rue et la création d'une zone 30km/h avec différenciation des revêtements entre les espaces de circulation piétons, TIM et transports publics. Du mobilier urbain rétrécit ponctuellement la chaussée pour modérer les vitesses de façon volontariste. Cet aménagement de 3'960 m <sup>2</sup> permet de réduire le trafic de transit, d'améliorer et sécuriser la coexistence des modes, et de renforcer le caractère patrimonial du centre villageois. Le début des travaux est prévu en avril 2024 par la commune de Puplinge pour une mise en service en novembre de la même année	U9, M6, M8, M10, EP4

<b>Mesure 52-0</b>	<b>Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, catégorie <i>Valorisation / sécurité de l'espace routier</i>, horizon A</b>	<b>Coût: 14.8 MF</b>
		<b>Priorité: A4</b>
<b>Coût</b> • Coût imputable global: 14.8 MF HT		<b>Répartition du financement global</b> Rue Lect: 100% Canton de Genève Mesures communales: 50% commune concernée et 50% subvention cantonale
<b>Documents mis à disposition</b> Documents détaillés par mesure en fonction de l'état d'avancement des études.		



Numéro  
**53-0**

Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, catégorie *Mobilité douce*



Priorité  
**B4**

Historique  
toutes les mesures partielles qui composent ce paquet sont nouvelles

Coût: 9.3 MF  
Avec demande de cofinancement

Catégorie de mesures  
Mobilité douce

Maître d'ouvrage pilote de la mesure  
Canton de Genève, Ville de Genève, Ville de Nyon, CFF

### Plan de localisation

Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

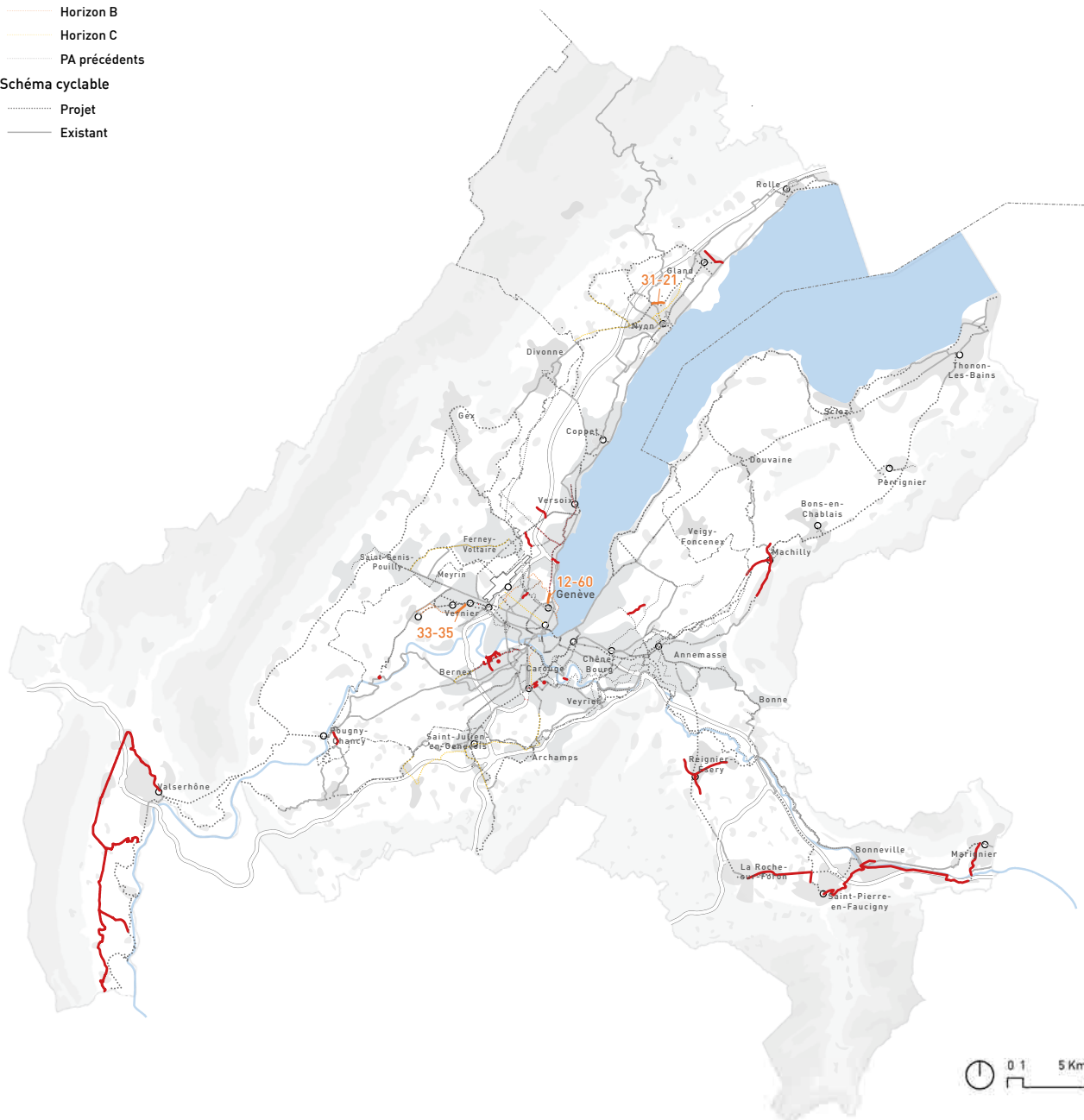
- Mobilité douce, horizon B
- Mobilité douce, horizon A

Mesures MD individuelles

- Horizon A
- Horizon B
- Horizon C
- PA précédents

Schéma cyclable

- Projet
- Existant



<b>Mesure 53-0</b>	<b>Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, catégorie <i>Mobilité douce</i>, horizon B</b>	<b>Coût: 9.3 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>

### Description de la conception

Le paquet de mesures avec contributions fédérales forfaitaires **Mobilité douce** répond principalement à six stratégies :

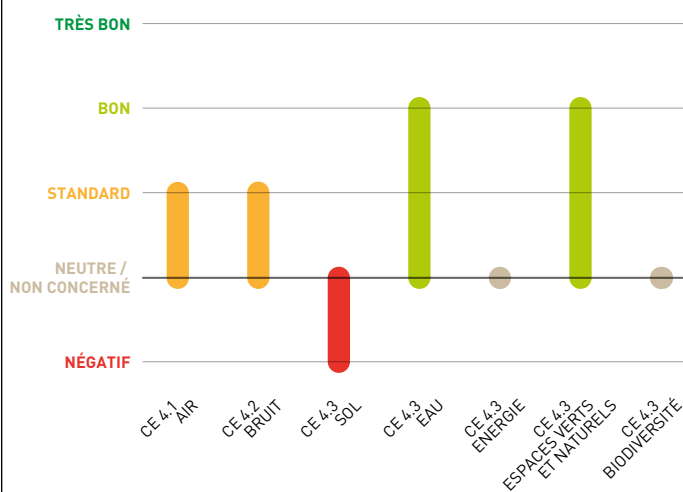
- **U9** par l'effet des mesures MD en faveur de la perméabilité du territoire, la qualité des aménagements et leur intégration dans le milieu bâti ou naturel traversé.
- **M4** à travers le complément du réseau cyclable d'agglomération, en particulier les réseaux de voie verte d'agglomération et de maillage selon la typologie des itinéraires du schéma cyclable d'agglomération.
- **M5** par l'amélioration des rabattements MD vers les TP.
- **M8** par l'amélioration de cheminements existants pour une cohabitation pacifiée piéton-vélo ou la création de nouveaux itinéraires permettant de mailler le territoire en articulation avec le développement urbain.
- **M10** à travers la réalisation d'aménagement pour les piétons et les vélos adaptés selon le contexte, objective et subjective, en faveur d'un usage accru des MD.
- **EP4** par un ensemble de mesures en faveur des modes non polluants et non-bruyants.

Le paquet de mesures s'inscrit en continuité du concept présenté dans la fiche 51-0 (paquet MD horizon A).

Les trois mesures partielles du paquet de mesures sont inscrites dans les planifications locales spécifiques. Deux mesures contribuent directement au développement du schéma cyclable d'agglomération (voie verte, maillage), la troisième porte sur l'aménagement d'un itinéraire plus local qui permet de mieux connecter au réseau cyclable structurant de la Zimeysaver, pôle d'activités majeur pour l'agglomération. Cette imbrication cohérente des échelles permet de renforcer à la fois la métropole multipolaire et la métropole de proximité en facilitant les modes doux pour tous les usages, utilitaires et de loisirs. Les mesures intègrent pleinement la dimension piétonne afin de garantir une cohabitation apaisée entre les modes.

En termes d'aménagement, la création de site propre (piste cyclable, voie verte) est retenue comme solution principale permettant une sécurisation forte des usagers et une amélioration de l'efficacité et du confort d'usage. Ainsi le paquet de mesures Mobilité douce (horizon B) permet de créer 2.2 km d'aménagements de voie MD et 1'700m<sup>2</sup> de passage supérieur.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : report modal de l'usage des TIM en faveur de la marche à pied et du vélo ; rabattement à vélo vers une gare ou un arrêt de transport public augmentant considérablement le potentiel d'utilisation des transports publics et permettant d'envisager un report modal sur des distances plus grandes.

Protection et valorisation des ressources naturelles : les aménagements ont un faible impact sur l'imperméabilisation des sols ; dans la mesure du possible seront employés des revêtements poreux et perméables ; occasion d'améliorer certains itinéraires au niveau de leur qualité urbaine et environnementale : espaces publics, plantation, arborisation, réduction des îlots de chaleur, apport en biodiversité, traitement des eaux à la source et redistribution pour les plantations.

Au-delà de ces effets positifs sur l'environnement, le ressenti des usagers de la route sera amélioré : celui des cyclistes car ils auront à leur disposition plus d'aménagements, et celui des usagers des transports individuels motorisés en raison d'une baisse de la congestion liée au report modal. Enfin, on peut noter l'effet positif sur la santé des usagers, qui feront plus de trajets à vélo, dans des conditions plus sécurisées et confortables, et générant ainsi des économies en lien avec le système de santé.

<b>Mesure 53-0</b>	<b>Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, catégorie <i>Mobilité douce</i>, horizon B</b>	<b>Coût: 9.3 MF</b>
		<b>Priorité: B4</b>

**Mesures partielles et coûts (classées par numéros de mesures croissants)**

<b>Numéro aggro</b>	<b>Nom de la mesure partielle</b>	<b>Coût (MF HT)</b>	<b>DESCRIPTION DE LA MESURE</b>	<b>Stratégies liées</b>
12-60	Extension de la voie verte Versoix / Pregny-Chambésy vers la gare Léman Express de Genève-Sécheron	2.0 MF	Il s'agit de prolonger la voie verte Versoix / Pregny-Chambésy (12-53 – A4) le long des voies CFF sur une longueur de 600 m jusqu'à la gare Léman Express de Genève-Sécheron ce qui permettra d'augmenter son utilité globale de la voie verte et de mieux la connecter au centre-ville de Genève et au quartier des Nations. Des négociations foncières sont à engager avec l'ONU afin de disposer des emprises foncières suffisantes pour réaliser le gabarit de 6 m prévu. Le début des travaux est prévu début 2029 par le canton de Genève, en partenariat avec la Ville de Genève et les CFF, pour une mise en service début 2030.	U9, M4, M5, M8, M10, EP4
31-21	Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise: tronçon rte de St-Cergue - rte de Duillier	2.3 MF	Il s'agit de réaliser une liaison MD tangentielle au nord de Nyon en lien avec les développements urbains qui vient se connecter aux radiales donnant accès aux autres quartiers de la ville. Ce tronçon est un maillon structurant du réseau cyclable régional. Il consiste en la création d'un site propre MD (avec mixité vélos – piétons) de 800 m de long, ainsi qu'une passerelle de 1'700 m <sup>2</sup> pour franchir la rivière Asse. Le début des travaux est prévu début 2028 par la Ville de Nyon pour une mise en service en mars 2030.	M4, M8, M10, EP4
33-35	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route de Satigny Est – côté Nord	5.0 MF	Après la réalisation de la piste MD mixte côté sud sur cet axe d'une longueur de 800 m (33-22 – Ae4) pour accompagner la réalisation du barreau de Montfleury, il s'agit de réaliser une piste MD mixte côté nord en lien avec le développement de la Zimeysaver. Cela permettra de finaliser la sécurisation de ce tronçon avec une circulation unidirectionnelle des vélos en site propre de part et d'autre de l'axe routier. Le début des travaux est prévu début 2028 par le canton de Genève pour une mise en service à la fin de la même année.	U9, M4, M8, M10, EP4

**Coût**

- Coût imputable global: 9.3 MF HT

**Répartition du financement global**

Clef de répartition à définir pour chaque mesure partielle entre les partenaires concernés.


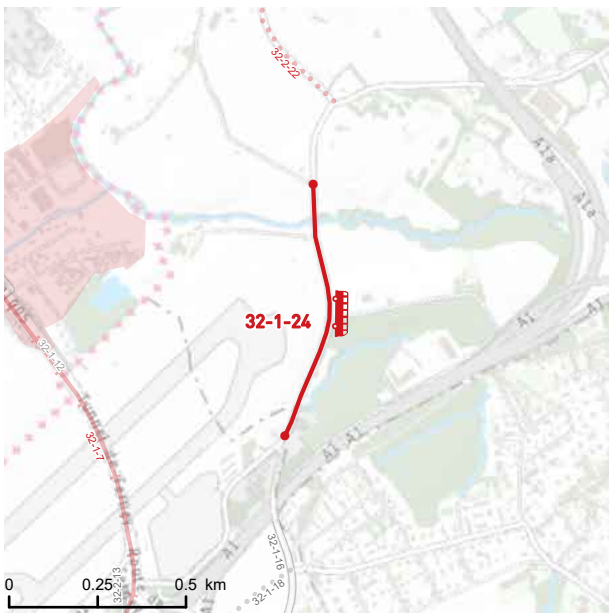
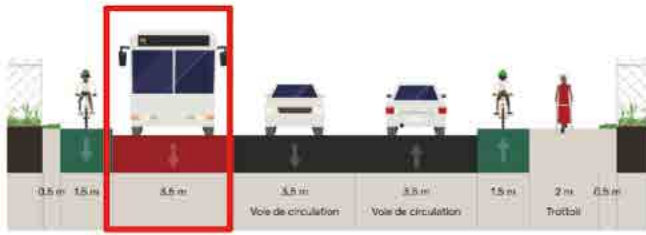
**Documents mis à disposition**

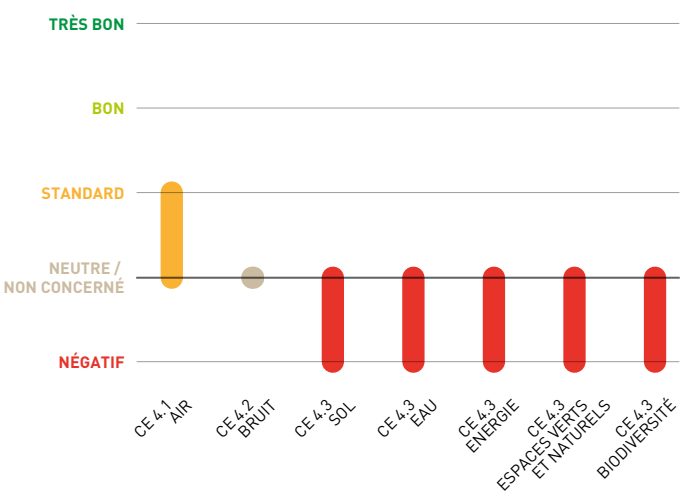
Documents détaillés par mesure en fonction de l'état d'avancement des études.


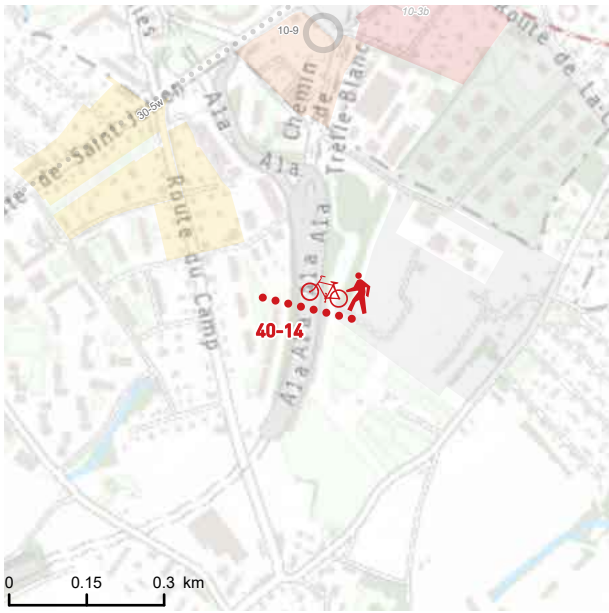



# Mesures infrastructurelles de transports sans demande de cofinancement Horizons A et B

Mesure urgente 10-1 Voie verte d'agglomération :  
tronçon sur couverture CEVA (mise en service en avril 2018)

<p style="text-align: center;"><b>Numéro</b> <b>32-1-24</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Aménagement d'une voie bus sur la route de Colovrex en complément de la mesure 32-1-16 et en accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire</b></p>		
<p style="text-align: center;"><b>Priorité</b> <b>Ae4</b></p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p><b>Coût : 2.2 MF</b> <b>Sans demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Bus / infrastructures des TP</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Canton de Genève</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>En accompagnement de l'arrivée du tram Nations-Grand-Saconnex-Ferney-Voltaire qui induit un report de charges de trafic sur certains axes, la présente mesure consiste à réaliser une voie bus sur la route de Colovrex d'une largeur de 3m50 sur une longueur d'environ 600 m depuis le carrefour de Bois-brûlé en entrée de ville afin d'assurer la fluidité des lignes TPG 20, 50, 53 et 54 qui assurent le rabattement vers l'axe tram depuis l'amont de la rive droite genevoise (Bellevue, Versoix, etc.).</p> <p>Le périmètre d'intervention de cette mesure vient compléter par une voie bus la mesure 6621.3.083 / 32-1-16 - Ae3 inscrite au Plan directeur cantonal genevois (état de coordination actuel : en cours) qui visait à aménager uniquement des voies cyclables sécurisées de part et d'autre de la route de Colovrex. Le projet d'aménagement de la voie bus sur la route de Colovrex nécessite l'élargissement de cette dernière et le besoin de nouvelles emprises notamment sur le secteur aéroportuaire qui borde cet axe.</p>			
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La mesure contribue essentiellement aux stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>M3</b> par l'amélioration de vitesse commerciale et de la fiabilité des quatre lignes de bus qui bénéficieront des aménagements.</li> <li>• <b>EP4</b> en agissant de manière volontariste sur le trafic TIM et en donnant plus d'espace aux MD et aux TP pour encourager le report modal.</li> </ul> <p>La présente mesure contribue au plan stratégique multimodal qui a été mis au point dans le cadre du projet de tram Nations-Grand-Saconnex-Ferney-Voltaire pour assurer le fonctionnement global du système de mobilité dans un périmètre élargi et assurer les conditions d'un fort report modal : sécurité des mobilités douces sur les voiries connexes impactées par des hausses de trafic d'accès, fluidité générale des lignes de transports publics, complétude du réseau cyclable et vérification des infrastructures de stationnement vélo, apaisement du TIM.</p>			

Mesure 32-1-24	Aménagement d'une voie bus sur la route de Colovrex en complément de la mesure 32-1-16 et en accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire	Coût: 2.2 MF												
		Priorité: Ae4												
<p>Plus spécifiquement, la présente mesure améliore l'attractivité et la fiabilité des transports en commun sur le cadran nord-est du canton de Genève en complémentarité au développement du maillage mode doux. S'agissant de la sécurité, la mesure combinée avec la mesure 6621.3.083 / 32-1-16 - Ae3 prévoit un élargissement de la chaussée, une diminution de la vitesse des TIM et une séparation claire des flux du trafic motorisé, des transports en commun et de la mobilité douce sur l'ensemble de la route de Colovrex.</p> <p>Du point de vue de l'urbanisation, la mesure rend possible la réalisation des nombreuses urbanisations desservies (secteurs Carantec, Jardin des Nations, etc.).</p>														
<p><b>Effets sur l'environnement</b></p> 		<p>Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des mesures contraignantes pour les TIM.</p> <p>Protection et valorisation des ressources naturelles: à ce stade aucune étude sur les ressources n'a été effectuée. Cette mesure empiète sur une zone agricole déjà déclassée.</p>												
<p><b>Lien avec d'autres mesures du PA4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A4 32-1-7 Prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand- Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire</li> <li>• Paquet forfaitaire MD A4 32-2-22 Aménagement MD route de Vireloup, tronçon compris entre la Rte des Fayards et la Rte de Valavran</li> <li>• EP2-97 Valorisation des parcs Pictet et Rigot comme accroches du TNGS</li> <li>• UD2-03a Grand-Saconnex</li> </ul>														
<p><b>Jalons et état de planification</b></p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Étude préliminaire</td> <td>11.2020 / 04.2021 (terminée)</td> </tr> <tr> <td>Étude d'avant-projet</td> <td>09.2021 / 09.2022</td> </tr> <tr> <td>Étude de projet</td> <td>09.2022 / 09.2023</td> </tr> <tr> <td>Autorisation / permis de construire</td> <td>09.2023 / 09.2024</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>01.2025 / 09.2025</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>10.2025</td> </tr> </tbody> </table>			Étude préliminaire	11.2020 / 04.2021 (terminée)	Étude d'avant-projet	09.2021 / 09.2022	Étude de projet	09.2022 / 09.2023	Autorisation / permis de construire	09.2023 / 09.2024	Travaux	01.2025 / 09.2025	Mise en service	10.2025
Étude préliminaire	11.2020 / 04.2021 (terminée)													
Étude d'avant-projet	09.2021 / 09.2022													
Étude de projet	09.2022 / 09.2023													
Autorisation / permis de construire	09.2023 / 09.2024													
Travaux	01.2025 / 09.2025													
Mise en service	10.2025													
<p><b>Coût</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global: 2.2 MF HT</li> </ul>		<p><b>Répartition du financement</b></p> <p>100 % Canton de Genève</p>												
<p><b>Documents mis à disposition</b></p> <p>Étude préliminaire (avril 2021)</p>														

<p><b>Numéro</b> <b>40-14</b></p>	<p><b>Passerelle MD au-dessus de l'autoroute entre le quartier des Sciers et le centre-village de Plan-les-Ouates</b></p>		
<p><b>Priorité</b> <b>Ae4</b></p>	<p><b>Historique</b> 6621.3.155 (Be3)</p>	<p><b>Coût: 3 MF</b> <b>Sans demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Mobilité douce</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Plan-les-Ouates</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>Cette passerelle accompagne le développement urbain sur la commune de Plan-les-Ouates. Son intention était présente dans l'ensemble des documents de planification (PDQ Chapelle/Les Sciers, PLQ Le Sciers) liés à la réalisation du quartier «La Chapelle-Les Sciers» qui permet d'accueillir environ 750 logements. Elle est également inscrit au Plan directeur cantonal genevois (état de coordination actuel: «en cours»).</p> <p>Il s'agit d'une passerelle à poutre inférieure d'une portée d'environ 80m sur une largeur de 4.5m avec une accroche au niveau des talus autoroutiers de part et d'autre de l'ouvrage. Cette passerelle d'une seule portée ne disposera donc pas de pilier intermédiaire afin d'éviter la réalisation d'un ouvrage sur l'autoroute. La faisabilité technique de l'ouvrage a été vérifiée en 2020.</p> <p>Elle s'accroche d'un côté sur le chemin de l'Essartage, accès unique au quartier des Sciers et nœud de mobilités douces depuis la route du Camp et le cœur du quartier, et sur le secteur de la Milice de l'autre côté avec des cheminements qui rejoignent ensuite directement et de manière sécurisée le centre animé de la commune de Plan-les-Ouates.</p> <p>Côté les Sciers, le foncier appartient à l'OFROU et au Canton de Genève. Côté village, le foncier est privé mais la Commune est au bénéfice d'une cession gratuite inscrite au Plan Localisé de Quartier du périmètre.</p>			
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La mesure contribue essentiellement aux stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>U9</b> par le lien que cette passerelle permettra entre le centre villageois de Plan-les-Ouates et le nouveau quartier «La Chapelle-Les Sciers».</li> <li>• <b>M4</b> grâce au rabattement plus efficace que cette passerelle permettra sur la route de St-Julien, itinéraire du schéma cyclable d'agglomération.</li> <li>• <b>M8</b> par un maillage amélioré dans ce secteur urbain fortement coupé par la présence de l'autoroute.</li> <li>• <b>EP4</b> en améliorant l'attractivité des modes doux et favoriser ainsi le report modal.</li> </ul>			



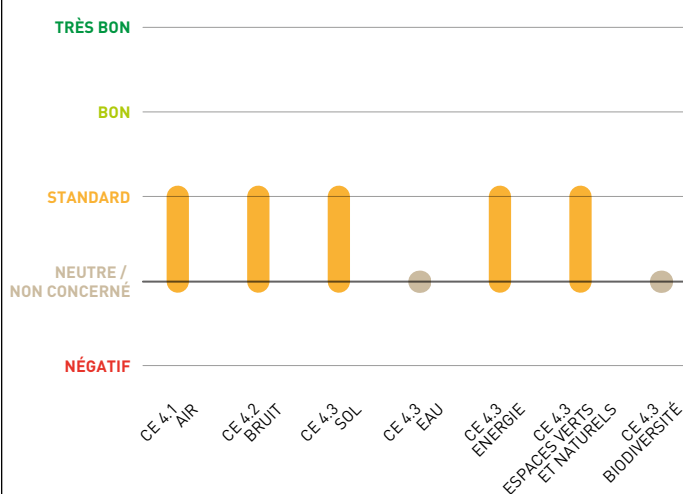
<b>Mesure 40-14</b>	<b>Passerelle MD au-dessus de l'autoroute entre le quartier des Sciers et le centre-village de Plan-les-Ouates</b>	<b>Coût: 3 MF</b>
		<b>Priorité: Ae4</b>

Le quartier des Sciers souffre d'un relatif isolement du reste de la commune de Plan-les-Ouates en raison de la présence de l'autoroute de contournement réalisée en tranchée ouverte à cet endroit. Ainsi, pour profiter des services et commerces du centre-village, les habitants des Sciers n'ont actuellement d'autres choix que de contourner l'autoroute par le nord et le chemin du Sapay ou par le sud et la route du Camp, rallongeant ainsi largement leurs trajets à pied ou à vélo au risque de basculer vers des mobilités TIM qui ne sont pas souhaitées à cette échelle de déplacement.

La construction d'une passerelle MD entre le quartier des Sciers et le centre-village au-dessus de l'autoroute de contournement, permettra un lien direct et sécurisé pour tous les habitants du quartier et au-delà. Elle permettra de relier l'espace public du quartier des Sciers, lui-même entièrement dédié à la mobilité douce au secteur de la Milice et, plus loin, au cœur de village par des cheminements piétons et cycles en grande partie existants sur des itinéraires sécurisés. C'est aussi un tronçon de la « colonne vertébrale » de mobilités douces qui part des Cherpines, rejoint le centre-village, puis les Sciers pour se terminer vers les étangs de la Bistoquette et le bois d'Humilly. C'est également un élément symbolique dans la couture qu'il permet entre ce nouveau quartier et le cœur de village.

L'effet principal de la mesure est de permettre un report modal des déplacements des 1'800 habitants environ du quartier des Sciers, ainsi que ceux du quartier de la Chapelle, vers la mobilité douce.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); diminue la charge de trafic dans les zones densément bâties. Le quartier des Sciers est basé sur une politique active de réduction des déplacements motorisés en lien avec le Léman Express proche et le développement d'itinéraires réservés aux mobilités douces. Le quartier est ainsi intégralement libéré des TIM. La connexion représentée par cette passerelle permet de renforcer et légitimer cette politique publique et diminuer ainsi les déplacements motorisés sur le périmètre déjà suffisamment impacté par l'autoroute de contournement.

Protection et valorisation des ressources naturelles: augmente l'accessibilité des espaces naturels et paysagers. La

diminution des déplacements TIM engendre une diminution du bruit et des émissions polluantes favorables au maintien sur le périmètre d'une petite faune qui devrait trouver refuge dans les nombreux espaces verts et le boisement en bordure de l'autoroute. La réalisation de cette passerelle ne consomme que très peu d'espace au sol, se superposant essentiellement à une infrastructure routière (autoroute) et ses accotements.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures du PA4

-

### Jalons et état de planification

Étude de programmation	09.2020 / 03.2021
Étude préliminaire	06.2021 / 02.2022
Étude d'avant-projet	03.2022 / 10.2022
Étude de projet	11.2022 / 06.2023
Autorisation / permis de construire	07.2023 / 12.2023
Travaux	01.2024 / 10.2024
Mise en service	12.2024

### Coût

- Estimation du coût global: 3 MF HT

### Répartition du financement

- 50% Commune de Plan-les-Ouates
- 50% Canton de Genève (subvention)

### Documents mis à disposition

Étude de programmation, 03.2021

Numéro  
**32-1-23**

**Promenade des Parcs (séquence Mail Sud) - Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport**



**Priorité  
Be4**

Historique  
C3

**Coût : 5 MF  
Sans demande de cofinancement**

**Catégorie de mesures**  
Mobilité douce

**Maître d'ouvrage pilote de la mesure**  
Grand Saconnex  
**Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)**  
Canton de Genève

**Plan de localisation**



**Représentation explicative de la mesure**



**Description et faisabilité**

La Promenade des Parcs est une constituante importante d'un réseau de promenades et de cheminements pour la mobilité douce à l'échelle de la façade sud de l'aéroport qui concentre des enjeux de développement urbain, de maîtrise des nuisances, de qualité des espaces publics et de report modal. Elle est réalisée en plusieurs séquences articulées à la mutation du tissu urbain qu'elle traverse.

Inscrite au Plan directeur cantonal genevois (état de coordination actuel: «en cours»), la séquence Mail-Sud sur la commune du Grand Saconnex traverse un secteur avec des villas existantes et relie le bois du Jonc au parc Sarasin. Le périmètre de la mesure initiale 32-1-23 issue du PA3 (horizon C3) s'étendait jusqu'à l'avenue Louis-Casai. Il est désormais légèrement modifié pour se situer uniquement sur la commune du Grand-Saconnex en s'étirant du chemin des Corbillettes jusqu'au parc Sarasin. Cette séquence assurera une continuité paysagère et de mobilité douce transversale entre le secteur Avanchets-Cointrin Est (6621.3.089 / 32-1-22 – Be3 suspendue) et le secteur parc Sarasin – Bois de la Fortaille (6621.3.084 / 32-1-18 – Ae3) via le futur quartier Carantec. Elle s'inscrit également dans un maillage auquel contribue le réaménagement du chemin Sarasin (32-1-25 – A4).

L'étude préliminaire a permis de préciser le concept et les attendus d'une promenade fonctionnelle, sécurisée et confortable pour les piétons afin de répondre aux besoins actuels et futurs en terme de déplacement en mode doux.

**Opportunité et utilité**

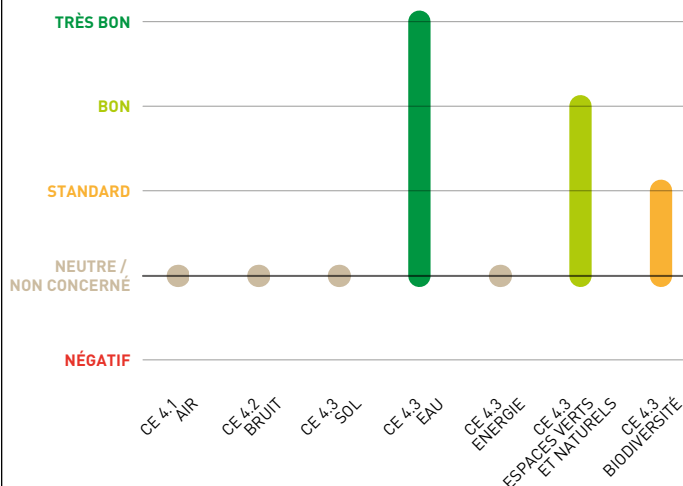
La mesure contribue essentiellement aux stratégies :

- **U9** par un concept global mis en œuvre par étapes pour améliorer l'attractivité de ce secteur en mutation urbaine.
- **M8** par un maillage de qualité et la perméabilité piétonne offerte par cette Promenade qui met en relation des espaces publics majeurs du secteur.
- **EP4** par l'encouragement au report modal vers la MD dans ce secteur qui subit de fortes nuisances liées au trafic routier et à la présence de l'aéroport.
- **EP6** par un travail d'intégration qualitative du projet dans le tissu urbain existant et les opportunités de végétalisation offertes.

<b>Mesure 32-1-23</b>	<b>Promenade des Parcs (séquence Mail Sud) - Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport</b>	<b>Coût: 5 MF</b>
		<b>Priorité: Be4</b>

La présente mesure améliore le réseau de mobilité douce, met en valeur les espaces ouverts dans les zones fortement urbanisées et en densification et assure des liaisons piétonnes entre les parcs et quartiers de la façade sud de l'aéroport. En créant de nouveaux espaces publics, elle constitue aussi un lieu de rencontre, de détente et de loisir pouvant accueillir diverses animations ponctuelles ou des équipements et permet de relier diverses infrastructures existantes ou à venir. Elle participe au développement de la métropole verte et de proximités au sein de l'aire urbaine centrale en réalisant un élément structurant du maillage vert. En améliorant la mobilité douce par un itinéraire sûr, efficace et accessible à tous, elle participera à la qualité du système global de transport.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) par la création d'un axe agréable et sécurisé pour des liaisons piétons entre les parcs et quartiers de la façade sud de l'aéroport; prévoit des zones piétonnes ou de détente.

Protection et valorisation des ressources naturelles: surface imperméable et zone de pleine terre identiques à l'état initial; gère les eaux de ruissellement de façon enterrée et centralisée, ou à ciel ouvert; crée de nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité. Les études ne sont pas encore réalisées, mais ce projet sera l'occasion de requalifier certains secteurs en améliorant leur qualité urbaine et environnementale: espaces publics, plantation, arborisation, réduction des îlots de chaleur, apport en biodiversité, augmentation des surfaces perméables, traitement

des eaux à la source et redistribution pour les plantations.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures du PA4

- A4 32-1-25 Réaménagement du chemin Sarasin et du chemin de Terroux en accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire
- UD2-03a Grand-Saconnex
- UD2-14 Mail sud aéroport

### Jalons et état de planification

Étude préliminaire	01.2019 / 12.2020 (terminée)
Étude d'avant-projet	01.2023 / 06.2024
Étude de projet	07.2024 / 12.2025
Autorisation / permis de construire	01.2026 / 12.2026
Travaux	01.2027 / 12.2027
Mise en service	01.2028

### Coût

- Estimation du coût global: 5 MF

### Répartition du financement

Commune sur domaine public communal: 50%  
Canton de Genève (subvention): 50%

### Documents mis à disposition

Étude préliminaire Promenade des parcs secteur Grand Saconnex– Cointrin (Bureau Verzon Woods – 2019-2020)

Numéro  
**32-1-26**

**Promenade des Serres et extension  
du Cours des Nobel entre l'OMS et  
la campagne Tournay**



**Priorité  
Be4**

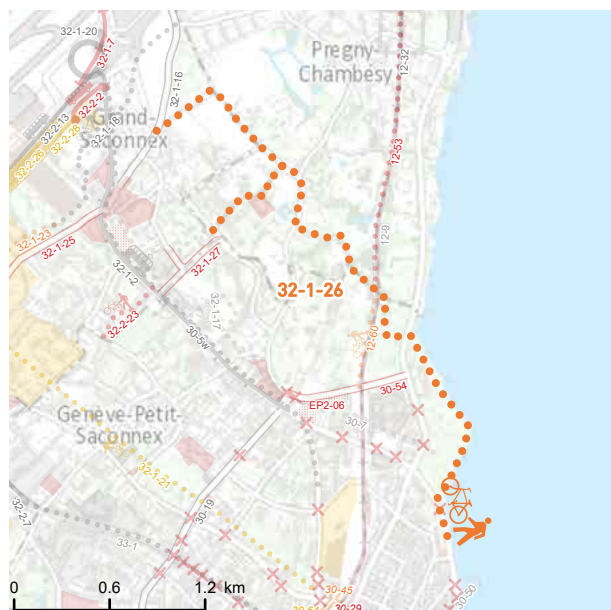
Historique  
Nouvelle mesure

**Coût : 9 MF  
Sans demande de cofinancement**

**Catégorie de mesures**  
Mobilité douce

**Maître d'ouvrage pilote de la mesure**  
Canton de Genève  
**Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s)**  
Grand-Saconnex et de Pregny-Chambésy

#### Plan de localisation



#### Représentation explicative de la mesure



- Extension Cours des Nobel
- Itinéraire MD Promenade des serres
- Voie verte Pregny-Chambésy / Versoix et extension vers Genève-Sécheron
- Autres itinéraires MD.

#### Description et faisabilité

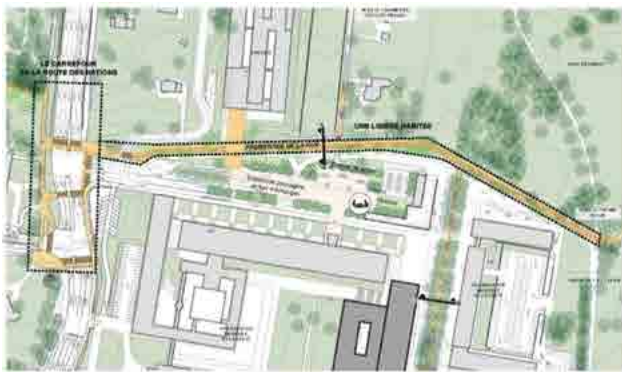
Cette mesure sans demande de cofinancement fédéral est divisée en deux parties :

- La première partie concerne l'**extension du Cours des Nobel** sur une longueur d'environ 700 m à travers l'esplanade de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et la Campagne Mérimont (voir illustrations ci-dessous). Ces deux segments ont été identifiés par le PDQ N°29350 «Jardin des Nations», adopté en 2005. Le Cours des Nobel a pour but de relier la route de Ferney sur laquelle circulera le tram Nations-Grand-Saconnex - Ferney (M32-1-2 - A3 et 32-1-7 - A4) à la Campagne Tournay et au village de Pregny-Chambésy en traversant le site de l'OMS. L'extension sur l'esplanade de l'OMS et le secteur Mérimont aura une largeur utile de 5 mètres pour assurer sa vocation mixte piétonne-vélos.

Le premier tronçon du Cours des Nobel sur les périmètres du Campus Santé et du COE, d'une longueur de 300 m correspond à une mesure du PA2 (6621.2.111 / 32-1-17 – Ae2) dont la réalisation est achevée sur le premier segment et pour laquelle la mise en service complète est prévue fin 2023.

Dans le cadre de ce processus en cours, les deux segments objet de la mesure (esplanade de l'OMS et Mérimont) présentent des difficultés foncières et nécessitent encore un travail de négociations avec les propriétaires, respectivement l'OMS et la S.I. Mérimont-Les-Crêts, propriété de l'Aga Khan. L'OMS a une volonté de sécuriser son périmètre et des discussions avec l'OI devront être encore entreprises, induisant ainsi un délai supplémentaire à l'instar du secteur voisin précité.

- La deuxième partie concerne la future **promenade des Serres**, reliant la Campagne Tournay jusqu'à la Perle du Lac, identifiée par le même PDQ. Cette future promenade, d'une longueur totale d'environ 3 km, passera majoritairement sur des voiries existantes.



Passage Cours des Nobel – Esplanade OMS



Passage Cours des Nobel – Campagne Mérémont

L'étude préliminaire conduite en 2021 permettra de :

- vérifier les gabarits du domaine public communal de Pregny-Chambésy et voir si des élargissements doivent être envisagés et si des acquisitions foncières / cessions / servitudes sont nécessaires.
- prendre en compte les éventuelles contraintes liées au contexte (cadastre forestier, contraintes patrimoniales, etc.).

Une coordination fine doit être également menée pour s'assurer que les connexions aux autres itinéraires MD du secteur, notamment la voie verte Versoix / Pregny-Chambésy élargie (12-53 – A4) et son extension vers Genève-Sécheron (12-60 Paquet MD B4) sont bien traitées.

### Opportunité et utilité

La mesure contribue essentiellement aux stratégies :

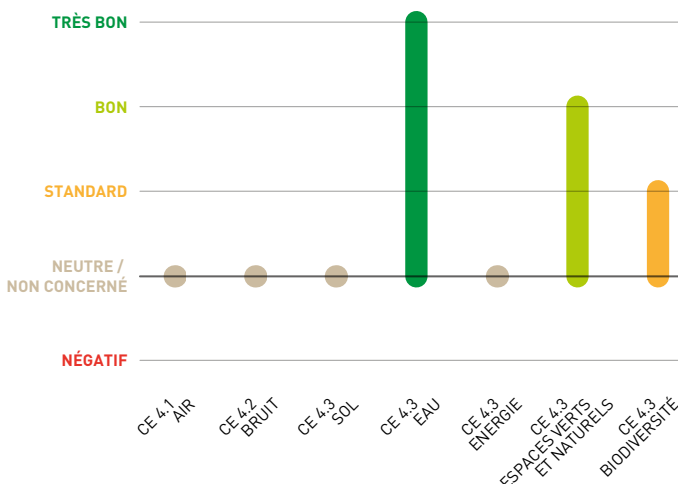
- **U9** par l'amélioration de la perméabilité du secteur et le maillage d'espaces publics ainsi créé.
- **M4** par l'amélioration du maillage du réseau cyclable en articulation avec les axes structurants que sont la route de Ferney et la voie verte Versoix / Pregny-Chambésy.
- **M8** par l'amélioration des possibilités de se déplacer sur des itinéraires MD de qualité en site propre.
- **EP4** en encourageant le report modal vers les MD dans ce secteur stratégique accueillant de nombreuses organisations internationales.
- **EP6** par l'intégration paysagère du projet qui fera l'objet d'une attention particulière.

Cette future promenade urbaine mixte à l'instar du premier tronçon du Cours des Nobel permettra à terme de relier la Campagne Tournay sur la commune de Pregny-Chambésy à la Perle du Lac, en passant par le chemin de l'Impératrice.

Cette future promenade aura la double vertu de proposer une liaison MD d'agrément et fonctionnelle aux usagers genevois, mais également de relier les autres itinéraires MD du secteur que sont la Promenade des parcs, le Cours des Nobel et la future voie verte en direction de Versoix, complétant ainsi un maillage de mobilité douce à l'échelle de ce secteur stratégique accueillant de nombreuses organisations internationales.

Cette promenade urbaine a une importance cruciale pour le Jardin des Nations, puisqu'étant l'une des seules liaisons perpendiculaires dans le périmètre d'une part et offrant d'autre part, une voie mixte vélos-piétons sécurisée à l'abri du trafic routier. Cette promenade vise prioritairement le public des organisations internationales (OI) en longeant opportunément les plus grands organismes du secteur (OIT, OMS, etc.) qui pourvoient a priori la majorité des usagers en semaine en complémentarité avec l'axe du tram sur la route de Ferney.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM ; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité ; prévoit des revêtements phonoabsorbants ; diminue la charge de trafic dans les zones densément bâties. L'extension du Cours des Nobel et la Promenade des Serres constitueront une vraie plus-value en améliorant la mobilité douce et la qualité du système de transport du Jardin des Nations. Elles amélioreront l'intermodalité par le développement d'une infrastructure de mobilité MD connectée à l'ensemble du réseau de transport public (arrêts tram TNGS et TPG).

Mesure 32-1-26	Promenade des Serres et extension du Cours des Nobel entre l'OMS et la campagne Tournay	Coût: 9 MF												
		Priorité: Be4												
<p>Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie la gestion des terres et déblais, ainsi que les possibilités d'optimiser les surfaces ; surface imperméable et zone de pleine terre identiques à l'état initial ; gère les eaux de ruissellement à ciel ouvert et/ou à la source ; promeut les systèmes de mobilité et de transport intelligents et la motorisation électrique ; valorise les espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité ; prévoit des plantations d'espèces indigènes et adaptables aux changements climatiques ; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage. Les éventuels mètres carrés rendus imperméables à cause du projet (cas échéant) seront renseignés ultérieurement.</p> <p>Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.</p>														
<p><b>Lien avec d'autres mesures du PA4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A4 32-1-7 Prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand- Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire</li> <li>• A4 12-53 Elargissement de la Voie verte Versoix / Pregny-Chambésy et extensions en direction de Collex-Bossy et de Genève</li> <li>• Paquet forfaitaire MD B4 12-60 Extension de la voie verte Versoix / Pregny-Chambésy vers la gare Léman Express de Genève-Sécheron</li> <li>• UD2-01 Jardin des Nations</li> <li>• UD2-03a Grand-Saconnex</li> </ul>														
<p><b>Jalons et état de planification</b></p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Étude préliminaire</td> <td>06.2021 / 12.2021</td> </tr> <tr> <td>Étude d'avant-projet</td> <td>01.2022 / 12.2023</td> </tr> <tr> <td>Étude de projet</td> <td>01.2024 / 12.2024</td> </tr> <tr> <td>Autorisation / permis de construire</td> <td>01.2025 / 12.2026</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>01.2028 / 12.2031</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>01.2032</td> </tr> </tbody> </table>			Étude préliminaire	06.2021 / 12.2021	Étude d'avant-projet	01.2022 / 12.2023	Étude de projet	01.2024 / 12.2024	Autorisation / permis de construire	01.2025 / 12.2026	Travaux	01.2028 / 12.2031	Mise en service	01.2032
Étude préliminaire	06.2021 / 12.2021													
Étude d'avant-projet	01.2022 / 12.2023													
Étude de projet	01.2024 / 12.2024													
Autorisation / permis de construire	01.2025 / 12.2026													
Travaux	01.2028 / 12.2031													
Mise en service	01.2032													
<p><b>Coût</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global : 9 MF HT</li> </ul>		<p><b>Répartition du financement</b></p> <p>Clef de répartition entre canton et communes à définir.</p>												
<p><b>Documents mis à disposition</b></p> <p>PDQ N°29350 «Jardin des Nations», 2005</p>														



Numéro  
**50-4**

**Amélioration de la gestion du trafic  
en faveur des TP et MD en zones 2  
LMCE dans l'agglomération centrale**



Priorité  
**Ae4**

Historique  
Nouvelle mesure

**Coût : 52.3 MF**  
**Sans demande de cofinancement**

Catégorie de mesures  
Gestion du trafic

Maître d'ouvrage pilote de la mesure  
Canton de Genève

### Plan de localisation

Noeuds équipés de signalisation lumineuse dans les zones 1 et 2 LMCE

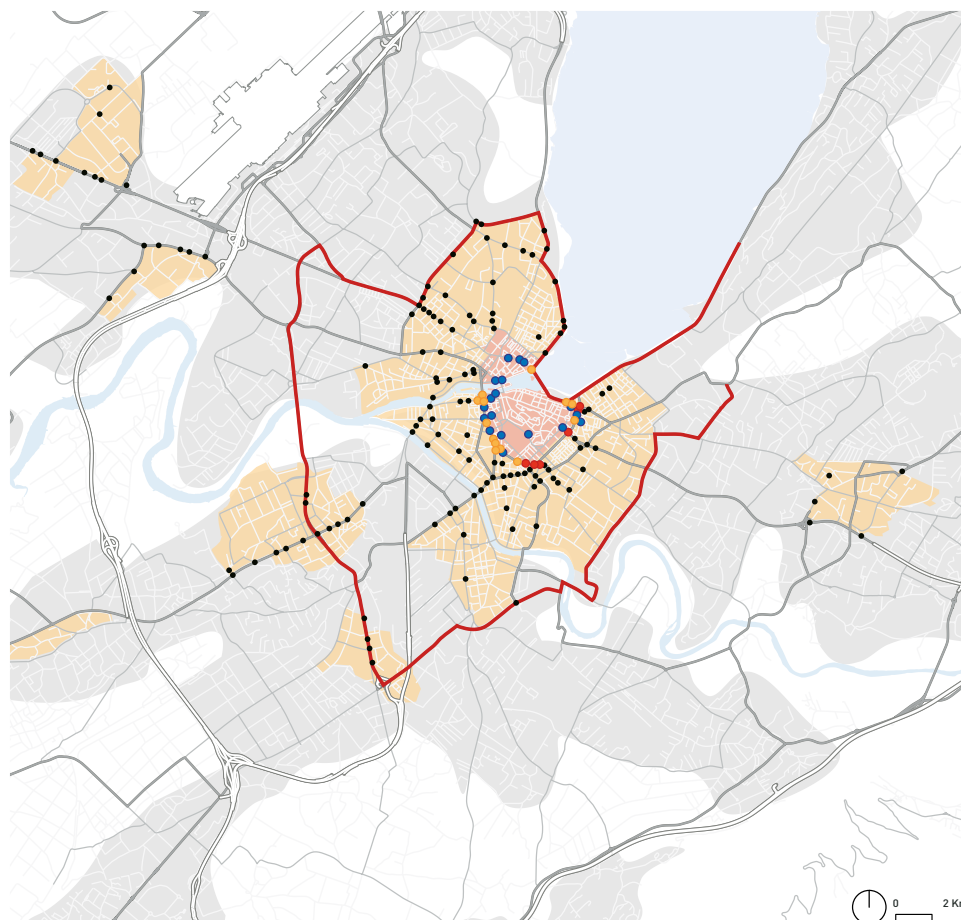
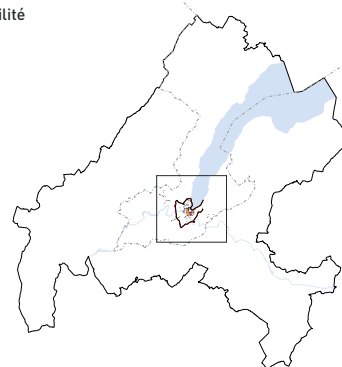
- contrôle d'accès TIM et priorisation TP et MD en limite de zone 1
- contrôle d'accès TIM en limite de zone 1
- priorisation TP et MD à l'intérieur de zone 1
- amélioration TP et MD en zone 2

Réseau routier

- autoroute
- primaire
- secondaire

Mise en oeuvre de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)

- zone 1 LMCE
- zone 2 LMCE
- itinéraire de la ceinture urbaine



74 - Contrôle accès - TIM - version 12 avril 2021

urbaplan

### Description et faisabilité

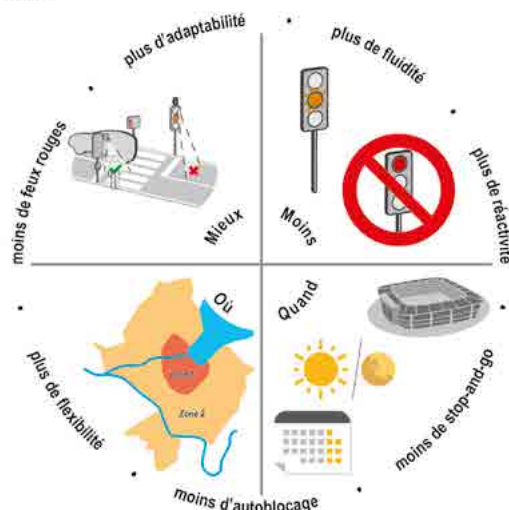
Cet ensemble de mesures de régulation de carrefours sans demande de cofinancement vient compléter le paquet de mesures n°50-0 bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires Gestion du trafic, horizon A4. Il concerne la mise en oeuvre de la stratégie de régulation dans les centres urbains du cœur d'agglomération (zones 2 LMCE).



<b>Mesure 50-4</b>	<b>Amélioration de la gestion du trafic en faveur des TP et MD en zones 2 LMCE dans l'agglomération centrale</b>	<b>Coût: 52.3 MF</b>
		<b>Priorité: Ae4</b>

La mise en œuvre de la stratégie de régulation dans le cœur d'agglomération s'appuie sur la loi cantonale genevoise pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) votée en 2016 et qui définit trois zones dans le canton de Genève: zone 1, zones 2 et «périphérie». Les zones 1 et 2 correspondent à l'hyper-centre et au centre de la ville de Genève respectivement aux centres de communes urbaines telles que Meyrin, Onex, Lancy, Carouge. Les futurs plans d'action du réseau routier sont amenés à élargir les zones 2 pour tenir compte du développement du cœur de l'agglomération.

#### Stratégie de régulation



Focalisés sur le cœur d'agglomération, cette mesure sans demande de cofinancement n°50-4 concerne le remplacement des équipements de la signalisation lumineuse et de sécurité de 105 carrefours situés dans les zones 2. Les équipements concernés devenant progressivement obsolètes d'ici 2028, la mise en œuvre des mesures précitées nécessite en effet de les remplacer au profit de nouveaux équipements compatibles avec la nouvelle stratégie de régulation (voir schéma ci-dessus).

#### Opportunité et utilité

La mesure contribue essentiellement aux stratégies :

- **M2** par une gestion volontariste du trafic dans le cœur d'agglomération qui renforce le rôle de l'autoroute de contournement.
- **M3** pour soutenir la multipolarité par la mise en œuvre d'une stratégie de gestion du trafic favorable à la priorisation des TP.
- **M6** par une stratégie de gestion du trafic plus volontariste pour pacifier les zones urbaines.
- **M8** par la réduction du temps d'attente des piétons aux carrefours.
- **M10** par une stratégie de gestion du trafic favorable aux piétons et aux vélos qui sont parmi les usagers les plus vulnérables.
- **EP4** en favorisant le report modal vers les TP et la MD.

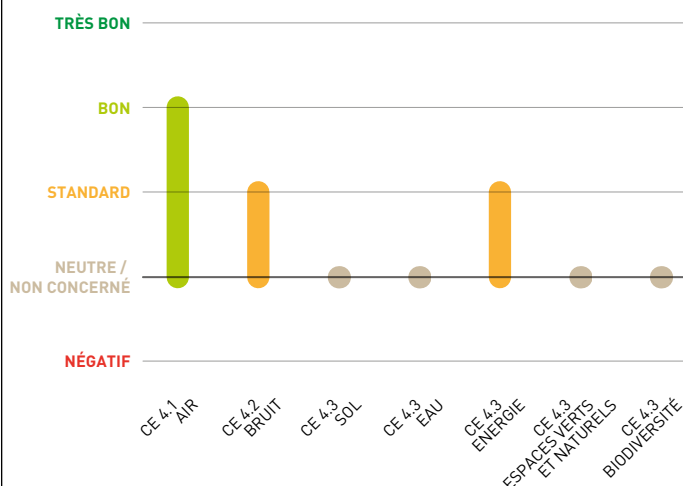
La mesure participera activement au report modal du TIM vers les TP et la MD. Elle augmentera la vitesse commerciale des TP et l'attractivité de la marche à pied et du vélo en milieu urbain.

Les accidents des usagers les plus vulnérables, soit les piétons et les cyclistes se situe principalement dans le cœur de l'agglomération. Favoriser la MD aux carrefours permettra d'améliorer la situation pour une meilleure sécurité dans la cohabitation des modes dans l'espace fortement contraint de la ville.

La diminution des nuisances, bruit et pollution, permettra de rendre les milieux urbains plus attractifs.

<b>Mesure 50-4</b>	<b>Amélioration de la gestion du trafic en faveur des TP et MD en zones 2 LMCE dans l'agglomération centrale</b>	<b>Coût: 52.3 MF</b>
		<b>Priorité: Ae4</b>

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité; vise à augmenter les taux d'occupation et d'utilisation des véhicules et à diminuer la charge de trafic dans les zones densément bâties.

Protection et valorisation des ressources naturelles: cette mesure ne concerne pas la gestion du sol, des eaux et de la biodiversité car il s'agit de remplacement d'équipements de signalisations lumineuses. En revanche, il permettra des économies d'énergie en remplaçant les 230V par des équipements 40V et les ampoules incandescentes par des leds.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures du PA4

- SUPRA 62-00 Elargissement de l'autoroute A1 entre l'échangeur de Perly (GE) et la jonction de Nyon (VD)
- 50-0 Paquet de mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires, catégorie Gestion du trafic, horizon A4

### Jalons et état de planification

Étude d'avant-projet	01.2018 / 12.2020
Étude de projet	01.2022 / 12.2023
Autorisation / permis de construire	-
Travaux	01.2024 / 12.2027
Mise en service	01.2024 / 12.2027 (mise en service échelonnée)

### Coût

- Estimation du coût global: 52.3 MF HT




### Répartition du financement

100% Canton de Genève

### Documents mis à disposition

Liste des carrefours concernés  
Stratégie cantonale de régulation de 2017  
Feuille de route LMCE 2021-2023, février 2021



<p><b>Numéro</b> <b>33-22</b></p>	<p><b>Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route de Satigny Est – Côté Sud (accompagnement de la mesure 33-14)</b></p>	
<p><b>Priorité</b> <b>Ae4</b></p>	<p><b>Historique</b> 6621.3.106 (Be3)</p>	<p><b>Coût : 11 MF</b> <b>Sans demande de cofinancement</b></p>
<p><b>Catégorie de mesures</b> Valorisation / sécurité de l'espace routier</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Canton de Genève</p>
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>Le réaménagement de la route de Satigny est projeté dans sa partie est sur une longueur de 800 m, du futur barreau routier de Montfleury à la Route du Nant d'Avril, en accompagnement de la création du barreau routier Montfleury (6621.3.100 / 33-14 - Ae3). Actuellement ce tronçon ne dispose que d'un simple trottoir de part et d'autre de la route mais aucun aménagement pour les vélos ni d'aménagements paysagers spécifiques. Le réaménagement de ce tronçon est prévu en deux étapes.</p> <p>La première étape qui correspond à la présente mesure prévoit d'élargir ce tronçon de la route de Satigny afin de créer une piste de mobilité douce pour les piétons et les vélos côté sud de 3,5m de largeur, séparée du trafic par une bande végétalisée sur toute la longueur du tronçon. De plus, une présélection de 100 m de longueur est créée entre le chemin Delay et le giratoire avec la Route du Nant d'Avril pour faciliter le passage du BHNS Genève-Vernier-Zimeysaver (6621.3.099 / 33-13 - A3). Cette première étape porte sur une surface d'env. 13'350 m<sup>2</sup>.</p> <p>Elle permet d'assurer le fonctionnement routier, la circulation du BHNS, une première sécurisation des piétons et cycles (en fonctionnement bidirectionnel) ainsi qu'une mise en valeur paysagère et environnementale (noues). Elle nécessite la cession d'une bande de terrain de 4 m pour la noue visant à mieux gérer les eaux de pluie et à créer un espace favorable à la biodiversité. Le risque foncier est maîtrisé car le terrain appartient à la Fondation de droit public pour les terrains industriels de Genève (FTI).</p> <p>La deuxième étape de réaménagement de ce tronçon permettra de compléter les aménagements MD côté nord pour aboutir à une circulation monodirectionnelle des vélos de part et d'autre, plus sécurisée. Elle sera réalisée à un horizon ultérieur lors du développement du secteur adjacent de la ZIMEYSAVER NORD (mesure 33-35 du paquet MD B4) et ne portera pas atteinte aux aménagements de la première étape.</p> <p>L'ensemble de ce projet figure au Plan directeur cantonal genevois (état de coordination actuel : information préalable).</p>		
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La mesure contribue essentiellement aux stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>U6</b> En renforçant les conditions-cadres pour accueillir et développer des activités dans le secteur de la Zimeysaver.</li> <li>• <b>U9</b> Par un concept global visant un réaménagement qualitatif des espaces publics de la Zimeysaver.</li> <li>• <b>M3</b> Par une opportunité d'améliorer l'utilité du BHNS Genève-Vernier-Zimeysaver qui empruntera une partie de ce tronçon.</li> <li>• <b>M4</b> Par la réalisation d'un aménagement cyclable en site propre.</li> </ul>		

<b>Mesure 33-22</b>	<b>Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route de Satigny Est – Côté Sud (accompagnement de la mesure 33-14)</b>	<b>Coût: 11 MF</b>
		<b>Priorité: Ae4</b>

- **M10** Par la sécurisation des modes doux au regard de l'évolution des charges de trafic sur cet axe.
- **EP4** En améliorant la qualité de ce tronçon et en donnant plus d'espace aux MD pour encourager le report modal.
- **EP6** Par la végétalisation apportée par la mesure.

Toutes les mesures d'agglomération dans le secteur d'activités de la Zimeysaver s'inscrivent dans la vision du plan-guide du grand projet Zimeysaver (UD2-09) élaboré conjointement par le canton de Genève, la Fondation pour les terrains industriels (FTI) et les communes de Meyrin, Vernier et Satigny. Cette vision assure un développement cohérent de cette importante zone d'activités économiques en termes de programmation urbaine et économique, de mobilité multimodale, d'environnement-paysage, de foncier, etc.

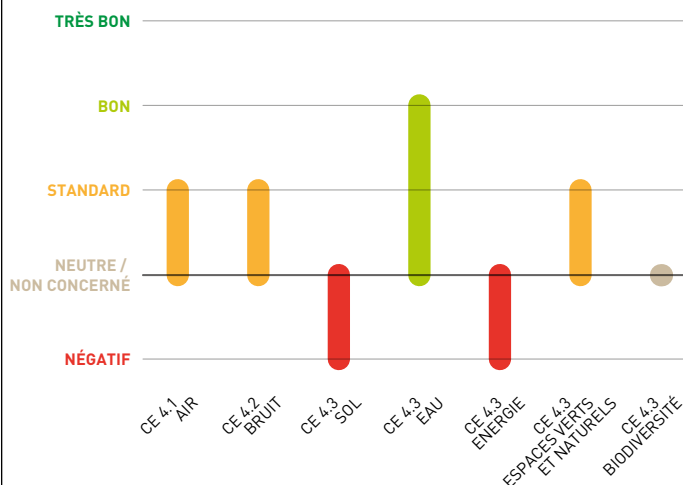
Concernant la mobilité, le concept retenu s'appuie sur le nouvel accès par la future demi-jonction autoroutière de Vernier-Canada et le barreau de Montfleury qui permettront de réduire les charges de trafic sur certains axes, en particulier sur les routes de Vernier, de Peney et du Nant d'Avril-Est qui sont situées dans des secteurs denses. Il y a donc lieu de les requalifier. S'agissant des routes du Nant d'Avril-Ouest, de Satigny Est et Ouest ainsi que la rue Lect, les hausses de trafic automobile dues à la redistribution de ce dernier nécessitent une meilleure sécurisation des modes doux et la priorisation des transports publics.

Les mesures de réaménagements d'axes dans ce secteur traduisent l'opportunité offerte par cette réorganisation de l'accessibilité à la Zimeysaver ainsi que l'ambition qualitative du plan-guide. En effet, pour la route de Satigny Est (présente fiche), le trafic journalier d'un jour ouvrable moyen (TJOM) passera de 10'700 véh/j à 15'900 véh/j (cas maximum en 2030) avec la réalisation du barreau de Montfleury alors qu'il serait de 13'400 véh/j en 2030 sans le barreau.

En termes de transports publics, l'objectif est d'offrir une desserte TP fréquente, rapide et directe de la Zimeysaver vers le centre-ville via le Léman Express et le BHNS ce qui nécessite d'améliorer les gares et arrêts TP du secteur, ainsi que les rabattements. S'agissant des MD, l'objectif principal est de compléter le maillage autour de la voie verte d'agglomération qui traverse la Zimeysaver et de rendre les cheminements piétons et les pistes cyclables sécurisés et plus attractifs. Le réaménagement complet des axes de la route du Nant-d'Avril, route de Satigny, rue Lect et route de Peney s'inscrivent pleinement dans ce but.

L'ensemble des mesures projetées contribueront au transfert modal en faveur des TP et des MD pour ce secteur d'activités économiques qui génère beaucoup de déplacements.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo).

Protection et valorisation des ressources naturelles: aucune étude à ce stade sur la gestion des terres, des eaux et de la biodiversité; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures du PA4

- A4 33-29 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route du Nant d'avril OUEST
- Paquet forfaitaire Sécurité A4 33-30 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Rue Lect
- Paquet forfaitaire MD B4 33-35 Réaménagement multimodale du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route de Satigny Est – Côté Nord
- B4 33-36 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route du Nant d'Avril EST
- B4 33-34 Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route de Satigny Ouest
- UD2-09 ZIMEYSAVER

<b>Mesure 33-22</b>	<b>Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route de Satigny Est – Côté Sud (accompagnement de la mesure 33-14)</b>	<b>Coût: 11 MF</b>
		<b>Priorité: Ae4</b>
<b>Jalons et état de planification</b>		
Étude préliminaire	04.2020 / 12.2020	
<b>Étude d'avant-projet</b>	<b>02.2021 / 12.2022</b>	
Étude de projet	01.2023 / 06.2024	
Autorisation / permis de construire	06.2024 / 12.2024	
Travaux	01.2025 / 12.2025	
Mise en service	01.2026	
<b>Coût</b> • Estimation du coût global: 11 MF HT		<b>Répartition du financement</b> 100 % Canton de Genève
<b>Documents mis à disposition</b> Étude préliminaire, décembre 2020		



Numéro  
**36-1-31**

Requalification et piétonnisation du  
centre-ville d'Annemasse



Priorité  
**Ae4**

Historique  
Nouvelle mesure

Coût : 11 MF  
Sans demande de cofinancement

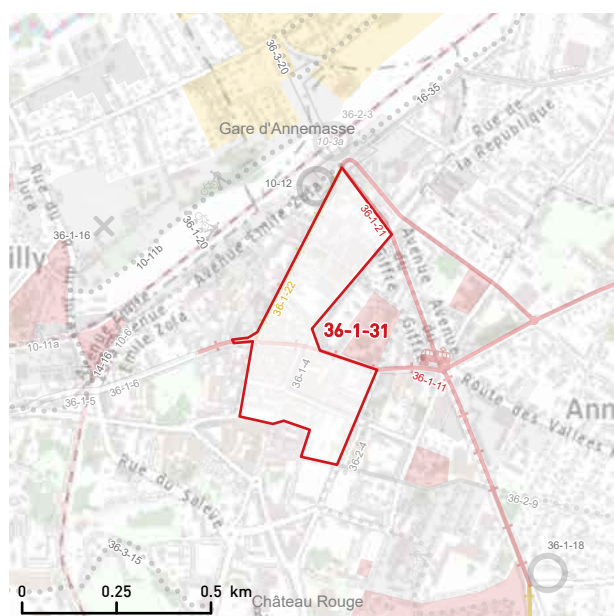
**Catégorie de mesures**

Valorisation / sécurité de l'espace routier

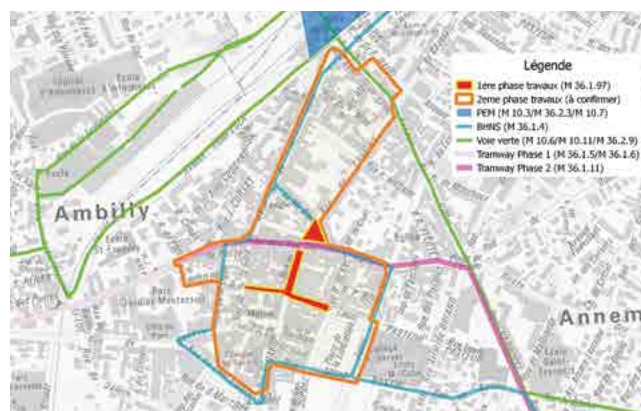
**Maître d'ouvrage pilote de la mesure**

Commune d'Annemasse

**Plan de localisation**



**Représentation explicative de la mesure**



**Description et faisabilité**

Afin d'accélérer le report modal vers les transports publics et les modes actifs de ses habitants, la ville d'Annemasse souhaite engager une piétonnisation et une requalification de son cœur urbain. Ce projet vise à rendre principalement piétonnes les rues autour de l'Hôtel de Ville et du tramway (A4 36-1-11) et intègre la réalisation de cheminements piétonniers pacifiés et identifiés (liaisons vertes) dans le centre-ville pour assurer des liaisons sécurisées continues, en articulation avec les infrastructures de transport (BHNS Tango, tramway, interface gare) et les projets urbains du centre-ville (commerces, logements, cinémas et parkings souterrains Chablais-Parc, projet de halle alimentaire, Place des Marchés).

Le projet de requalification et de piétonnisation du centre-ville d'Annemasse permet de :

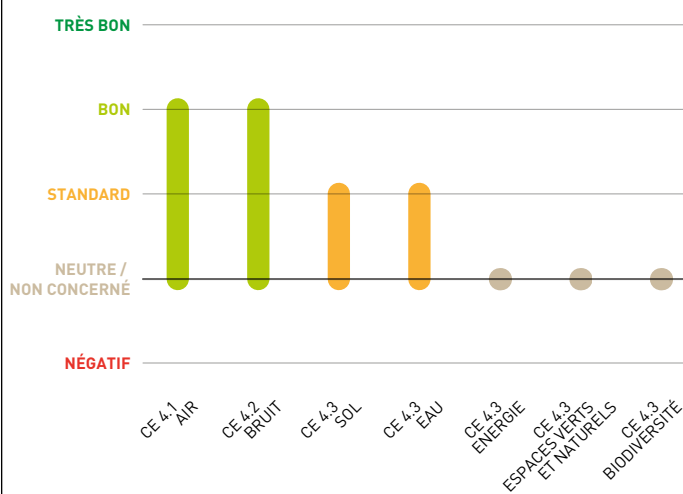
- Repenser le partage de la voirie sur le périmètre identifié afin de retrouver un centre-ville apaisé au profit des modes actifs : mise en place de zones 30, de zones de rencontre, de zones piétonnes, report de places de stationnement en surface vers les parkings souterrains.
- Libérer et requalifier les espaces publics par des aménagements cohérents afin de faciliter l'articulation entre les fonctions urbaines :
  - Habiter : faciliter la vie quotidienne des habitants (accès logements, ...).
  - Echanger : assurer le lien entre les espaces commerciaux situés près de l'Hôtel de Ville et Chablais Parc.
  - Travailler : proposer des aménagements qui permettent aux commerçants et aux différents services publics de travailler dans les meilleures conditions.
  - Se déplacer : faire de la place Deffaugt une véritable interface intermodale, facilitant l'insertion des transports publics (tramway et BHNS Tango) et réorganisant les usages au profit du piéton, en articulation avec la requalification des espaces publics prévus dans la mesure 36-1-11 (A4).
  - S'aérer : favoriser les zones de détente et de repos, en intégrant une dimension végétale plus poussée.
- Participer au développement environnemental du centre-ville en pensant l'espace public comme une infrastructure plus durable : confort thermique, îlot de fraîcheur, désimperméabilisation des sols, récupération des eaux pluviales, végétalisation.



Sur le périmètre de la mesure, 2 phases de travaux ont été identifiées :

- La 1<sup>ère</sup> s'échelonne de 2022 à 2025 et concerne les espaces/rues en lien direct avec les aménagements dédiés à l'infrastructure du tramway (A4 36-1-11), soit environ 6 650 M<sup>2</sup>:
  - la place Deffaugt, hors emprise du tramway et du BHNS,
  - la rue du Commerce sur son tronçon entre la rue des Voirons et la rue des Vétérans,
  - la rue des Vétérans,
  - la place Jean Jacques Rousseau adjacente à la rue des Vétérans,
  - l'avenue Pasteur, sur son tronçon entre la rue du Commerce et la rue René Blanc.
- La 2<sup>ème</sup> s'engagerait à compter de 2026, sur un périmètre plus large comprenant les rues adjacentes au secteur de travaux réalisés pour l'arrivée du tramway. Ce périmètre doit être clairement identifié à l'issue du rendu de l'étude de faisabilité à l'automne 2021.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité.

Protection et valorisation des ressources naturelles: surface imperméable et zone de pleine terre identiques à l'état initial - l'espace initial étant de l'ordre de 99 % minéral, l'enjeu sera de réduire cette part, en dépit de la densité urbaine, vers 95%, en introduisant des plantations et éventuellement des bacs végétaux; gère les eaux de ruissellement de façon enterrée et centralisée, avec si possible de l'infiltration; prévoit des plantations d'espèces indigènes. Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Opportunité et utilité

La mesure répond principalement aux objectifs de pacifier le centre urbain et accompagne la mise en service du projet de tramway et plus précisément aux stratégies :

- **U2** par l'amélioration des conditions d'accueil de la densification urbaine.
- **U9** par l'amélioration qualitative des espaces publics urbains.
- **M6** par la réduction de la place de la voiture au centre-ville d'Annemasse.
- **M7** à travers la réduction du nombre de places de stationnement en surface,
- **M8** avec la piétonnisation du centre ville.
- **M10** par la pacification du trafic TIM au profit des usagers vulnérables que sont les MD.
- **EP4** par la forte incitation de la mesure au report modal.
- **EP6** grâce à une forte dimension de végétalisation en ville.


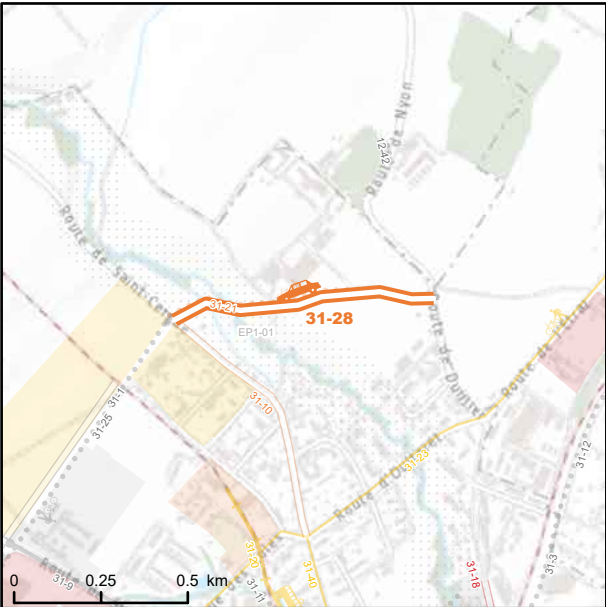

Le centre métropolitain d'Annemasse connaît une révolution de la mobilité avec le développement de grandes infrastructures de transport public (Léman Express, tramway transfrontalier, BHNS...), le renforcement des lignes de bus existantes, le développement des voies vertes et itinéraires cyclables, le développement de nouveaux outils (vélostation, autopartage, ...), la matérialisation de liaisons piétonnes identifiées et jalonnées etc.

Afin d'accompagner cette évolution, le cœur urbain d'Annemasse améliore depuis plusieurs années ses itinéraires piétons/ vélos et durcit ses conditions de circulation (réduction de capacités routières aux carrefours, sécurisation de plusieurs secteurs). Il s'agit d'offrir des rabattements efficaces et coordonnés à l'offre ferroviaire et de favoriser un report modal important vers les modes actifs (vélos, piétons) et les transports publics par des mesures incitatives et coercitives.

Ainsi, le développement de la politique de mobilité douce passe par une réappropriation de l'espace public par les modes actifs dans les espaces urbains centraux. Les aménagements proposés doivent garantir un partage de la voirie plus important au profit des modes actifs et contribuer à réduire l'intensité du trafic et les vitesses des circulations automobiles pour améliorer la sécurité des usagers. L'objectif est de pacifier la principale centralité de l'agglomération annemassienne, favoriser l'émergence de la « ville apaisée » et de la ville des courtes distances dans les parties urbaines constituant un gage de qualité de vie et de dynamisme économique dans les centres. Ces aménagements permettront d'améliorer l'image et l'attractivité des centres compacts.

Mesure 36-1-31	Requalification et piétonnisation du centre-ville d'Annemasse	Coût: 11 MF										
		Priorité: Ae4										
<p><b>Lien avec d'autres mesures du PA4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A4 36-1-11 Prolongement du tramway transfrontalier d'Annemasse - secteur Dussonchet Perrier, y compris requalification des espaces publics</li> <li>• A4 36-1-21 Aménagement d'un BHNS en rabattement du Léman Express: gare d'Annemasse - Cranves-Sales-Bonne-Hôpital CHAL</li> <li>• UD 5-03 Etoile Annemasse Genève</li> <li>• UD 5-05 Annemasse Dusonchet Perrier</li> </ul>												
<p><b>Jalons et état de planification</b></p> <table border="1"> <tr> <td>Étude préliminaire</td> <td>02.2021 / 09.2021</td> </tr> <tr> <td>Étude d'avant-projet</td> <td>01.2022 / 06.2022</td> </tr> <tr> <td>Étude de projet</td> <td>07.2022 / 12.2022</td> </tr> <tr> <td>Début des travaux</td> <td>06.2023</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>2025</td> </tr> </table> <p><i>A noter: il est possible que certains travaux démarrent dès 2022. Il est envisagé que les phases avant-projet, projet et consultation des entreprises soient séquencées en fonction des travaux à réaliser. L'étude de faisabilité déterminera ces éléments. De plus, des aménagements légers pourront être mis en œuvre dès le 2<sup>ème</sup> semestre 2021, ayant valeur de test pour les aménagements envisagés.</i></p>			Étude préliminaire	02.2021 / 09.2021	Étude d'avant-projet	01.2022 / 06.2022	Étude de projet	07.2022 / 12.2022	Début des travaux	06.2023	Mise en service	2025
Étude préliminaire	02.2021 / 09.2021											
Étude d'avant-projet	01.2022 / 06.2022											
Étude de projet	07.2022 / 12.2022											
Début des travaux	06.2023											
Mise en service	2025											
<p><b>Coût</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimation du coût global (phases 1 et 2): 11 MF <ul style="list-style-type: none"> <li>• Phase 1: 4.4 MF</li> <li>• Phase 2: 6.6 MF</li> </ul> </li> </ul>		<p><b>Répartition du financement</b></p> <p>Ville d'Annemasse: 100%</p>										
<p><b>Documents mis à disposition</b></p> <p>Étude de faisabilité</p>												



<p><b>Numéro</b> <b>31-28</b></p>	<p><b>Aménagement d'une route de desserte au nord de Nyon (Route du Châtellard)</b></p>	
<p><b>Priorité</b> <b>Be4</b></p>	<p>Historique Nouvelle mesure</p>	<p><b>Coût : 50.4 MF</b> <b>Sans demande de cofinancement</b></p>
<p><b>Catégorie de mesures</b> Capacité des routes</p>		<p><b>Maître d'ouvrage pilote de la mesure</b> Ville de Nyon</p>
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description et faisabilité</b></p> <p>Cette mesure porte sur la création d'une route de distribution urbaine sur le territoire nyonnais. Elle est la continuité logique de la mesure 6621.055 - 31-1 jusqu'à la Route de Duillier. Suite au désistement de l'un des partenaires du projet, cette mesure (31-14 inscrite au PA3) a été modifiée et portera uniquement sur le territoire nyonnais, soit jusqu'à la Route de Duillier. Au regard de la nouvelle géométrie, cet axe a été renommé par la Commune de Nyon en <b>Route du Châtellard</b> en début d'année 2020, mais conserve son rôle majeur de distribution du trafic de transit.</p> <p>Aussi, la route de distribution urbaine est inscrite dans les documents de planification supérieurs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4<sup>ème</sup> adaptation du Plan Directeur Cantonal vaudois (PDCn) ;</li> <li>• Plan directeur régional (PDRn volet opérationnel) ;</li> <li>• Schéma Directeur de l'agglomération nyonnaise (SDAN) ;</li> <li>• Plan Directeur communal de la Ville de Nyon.</li> </ul> <p>La variante retenue en 2018 par la Ville de Nyon (dite « nord paysagère »), passant en partie sur l'actuel chemin de Changins au nord des aires viticoles, s'inscrit, sur la totalité du tronçon, dans un alignement qui lui assure sa faisabilité (plan partiel d'affectation fixant la limite des constructions - PPA Grande Ceinture, approuvé en 2005). L'alignement a été validé par le Tribunal fédéral et est en tout point conforme à la législation fédérale et cantonale sur l'environnement et l'aménagement du territoire.</p> <p>Cet ouvrage est essentiel pour le bon fonctionnement du système de transport de l'agglomération nyonnaise. En effet, le réseau routier actuel est hérité pour l'essentiel du début du XX<sup>e</sup> siècle. Aujourd'hui, le trafic peine à s'écouler, les axes de desserte assurent l'écoulement du trafic de transit, constituant une confusion dans la hiérarchisation des axes routiers, et les possibilités d'amélioration tendent à se réduire.</p> <p>En outre, l'urbanisation en cours, qui autorisera une population de l'ordre de 28'000 habitants en 2030, contribuera à péjorer la situation aux heures de pointe.</p>		

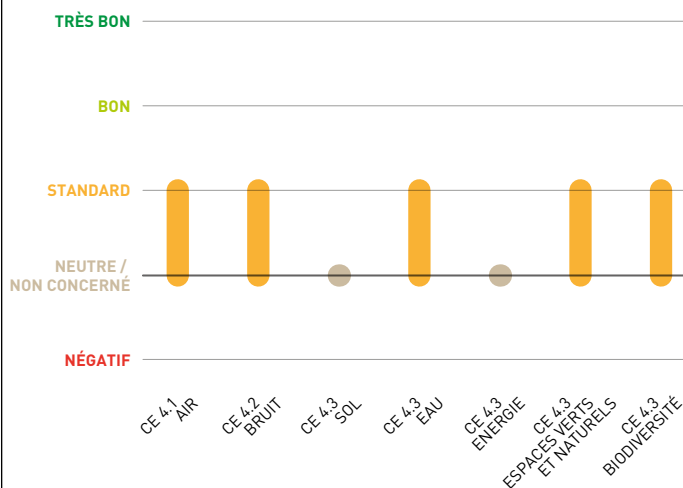
Mesure 31-28	Aménagement d'une route de desserte au nord de Nyon (Route du Châtellard)	Coût: 50.4 MF
		Priorité: Be4
<p>Pour accompagner le fort essor du développement de l'agglomération nyonnaise, la Ville de Nyon a développé une vision stratégique et globale des déplacements tous modes et du stationnement sur le territoire communal. Ainsi, <b>la réalisation de la Route du Châtellard, laquelle complète la mesure 31-1 (mesure non-cofinancée du PA1) jusqu'à la Route de Duillier, constitue une véritable opportunité pour la ville de Nyon de se doter d'un système de mobilité pertinent.</b></p> <p>Ce modèle est basé sur une distribution du trafic de transport individuel motorisé en peigne et par poche. La meilleure répartition du trafic sur les radiales, permettra d'une part de décharger le centre-ville et les quartiers résidentiels du trafic de transit et d'autre part de favoriser les transports collectifs et les modes actifs en leur donnant une place prépondérante. Dans ce cadre, la mobilité douce n'est pas à comprendre comme le seul fait de se déplacer à pied ou à vélo, mais implique toute la restructuration de l'espace public : la qualité des cheminements et leur intégration avec les autres mobilités, l'aspect paysager, sécuritaire et convivial.</p> <p>Enfin, ce concept est complété par un système de P+R situés en entrée de ville permettant d'encourager le rabattement des TIM sur le réseau TP et de limiter encore le trafic de transit. En outre, cet ouvrage permet de desservir de manière optimale les développements prévus au nord-est de la ville.</p> <p>Une grande partie des mesures nyonnaises inscrites aux projets d'agglomération contribue au modèle décrit ci-dessus et se base sur la réalisation de la Route du Châtellard. Il s'agit de mesures complémentaires qui fonctionnent ensemble et sont à l'origine d'un cercle vertueux. Les mesures 31-9 du PA2 (requalification des Routes de Signy, de la Morâche, de Divonne et du Stand), 31-18 du PA4 (requalification du P.I. de l'Etraz), 31-10a du PA4 (requalification de la Route de St. Cergue partie haute) et 31-10 bis du PA4 horizon B (requalification de la rte de St-Cergue – partie basse, de l'Avenue Alfred-Cortot et des Routes de l'Etraz de de St Jean) visent une requalification des pénétrantes urbaines en favorisant l'accès TP et MD à la gare et au centre-ville.</p> <p>Grâce à la baisse des TIM et à la redistribution du trafic, les mesures 6621.3.081-31-7 du PA3 (réaménagement de la plateforme multimodale de la gare à Nyon), et 31-24 du PA4 (aménagements ME et espaces publics dans le cœur de ville) permettront l'activation du cœur de ville et d'apaiser la place de la gare en la transformant en un lieu de rencontre conviviale faisant la part belle aux piétons et aux cyclistes. L'axe Eules-Outeret (mesure 31-23, C4), libéré du trafic de transit, sera aménagé de sorte à devenir une médiane urbaine apaisée et fortement orientée en faveur des TP et des MD.</p> <p>Cette mesure sera accompagnée d'un itinéraire cyclable en site propre tout au long du tracé (mesure 31-21 paquet MB B4 du PA4) permettant d'assurer une continuité MD à l'échelle de l'agglomération nyonnaise et de garantir un passage rapide de l'Asse ainsi qu'une desserte transversale au nord de l'agglomération.</p> <p>Ce tronçon est un maillon structurant du réseau cyclable régional. Il vient se connecter à l'ensemble des radiales donnant accès aux différents quartiers de la ville de Nyon.</p> <p>Cette mesure prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La réalisation d'une route à deux fois une voie sur une longueur de 800m ;</li> <li>• Une liaison MD continue au nord de la Commune de Nyon (en site propre avec mixité piétons – vélos), qui permet d'augmenter l'efficacité du réseau MD orthogonal et d'améliorer les temps de parcours (mesure 31-21) ;</li> <li>• Le franchissement du vallon de l'Asse par un pont.</li> </ul> <p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La mesure répond principalement à trois stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>M4</b> en permettant la réalisation d'une mesure MD d'accompagnement (31-21 B4) prévue au schéma cyclable d'agglomération, en franchissement de l'Asse.</li> <li>• <b>M6</b> en déviant une partie du trafic passant actuellement par le centre sur la nouvelle route de desserte.</li> <li>• <b>EP4</b> en permettant la réduction du trafic et des nuisances qu'il engendre en cœur de localité.</li> </ul> <p>Cette mesure s'insère dans la continuité logique des mesures des PA antérieurs. En effet, cette dernière est la colonne vertébrale de la vision stratégique du système de mobilité (tous modes) de la Ville de Nyon. Elle permet d'améliorer le système global de transport (CE1.1) en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• créant une hiérarchisation du réseau pertinente : le trafic est distribué de manière optimale et la qualité de desserte est améliorée pour tous les modes ;</li> <li>• déchargeant les zones centrales et les quartiers densément habités du trafic de transit.</li> </ul> <p>En favorisant la desserte des P+R situés en entrée de ville, cette mesure permet d'améliorer l'intermodalité et de renforcer le report modal vers le centre-ville (CE1.2).</p> <p>Accompagnée par la réalisation d'un itinéraire MD en site propre sûr, direct et rapide, cette mesure permet de compléter le réseau MD dans la partie nord de l'agglomération (CE1.5).</p>		

<b>Mesure 31-28</b>	<b>Aménagement d'une route de desserte au nord de Nyon (Route du Châtellard)</b>	<b>Coût: 50.4 MF</b>
		<b>Priorité: Be4</b>

Tout en desservant les quartiers situés au nord de l'agglomération, en délestant le centre d'une partie du trafic, cette mesure permet de renforcer les mesures de réaménagements des axes routiers en faveur des TP et des MD. Elle contribue de manière induite à la création d'espaces publics conviviaux et favorisant des cheminements MD agréables et sécurisés dans les secteurs densément habités (CE2 et CE3).

L'utilité de la mesure sur la réduction des atteintes à l'environnement et à l'utilisation des ressources sont décrites dans la rubrique *suivante*.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et des mobilités douces; encourage les MD (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des espaces publics complémentaires; prévoit des revêtements phono-absorbants.

Cette mesure ne génère pas de trafic supplémentaire mais permet un report du TIM en dehors des secteurs densément habités: il n'y aura pas, à l'échelle de l'agglomération nyonnaise, d'augmentation des émissions, mais une répartition de ces émissions sur un périmètre plus large.

L'actualisation de l'étude Coordination Urbanisme Transport Environnement (CUTE) permettra de chiffrer clairement les effets induits sur la charge de trafic. Ce sont notamment les axes d'Eules – Oulteret et de la place de la gare qui bénéficieront d'une baisse de trafic importante.

Protection et valorisation des ressources naturelles: valorise les espaces naturels et paysagers, améliore l'accessibilité; prévoit des plantations d'espèces; accompagne un programme « Nature en ville ». Cette mesure fera l'objet d'une étude paysagère permettant d'intégrer le tronçon au paysage de manière optimale, traitant cet axe comme un trait d'union entre la zone bâtie et le grand paysage. La végétalisation de l'espace sera priorisée.

D'un point de vue plus technique:

- les impacts sur l'environnement (notamment cordon boisé de l'Asse) seront pris en compte afin de limiter au minimum l'impact sur les espaces naturels;
- l'imperméabilisation des surfaces sera réduite au minimum: des revêtements du sol perméables seront favorisés.
- d'une manière générale, dans le cadre de ses projets, la Ville de Nyon souhaite prendre en compte l'effet albédo en privilégiant, lorsque possible, l'utilisation de matériaux clairs et réfléchissants.

L'optimisation du tracé de la Route du Châtellard à l'intérieur de l'alignement de la Grande Ceinture permet de réduire au minimum l'empiètement sur les espaces naturels et sur les SDA (données chiffrées de manière détaillée suite à l'AVP).

### Lien avec d'autres mesures du PA4

- A4 31-18 Requalification en faveur des TC et des MD du passage inférieur Route de l'Etraz
- B4 31-24 Aménagement MD et espaces public dans le « cœur de ville » de Nyon
- B4 31-10 Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et de la MD: route de St-Cergue
- B4 31-21 Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise (tronçon rte de St-Cergue-Rte de Duillier)
- C4 12-29 Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre Maconnex - Divonne - Nyon: tronçon Crassier - Eysins
- C4 31-23 Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et des MD: av. des Eules, routes de l'Oulteret et de l'Etraz (Prangins)
- C4 12-56 Requalification de la route de Suisse (4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> étapes): tronçons Nyon-Colovray, Crans-près-Céligny, Dully-Bursinel, Perroy
- C4 31-16 Aménagement d'un réseau MD dans le centre régional de Nyon: passage sous-voie Crève-Cœur - ch. des Ruettes
- C4 1-20 Adaptation de la ligne NstCM dans la partie urbaine (Nyon)
- C4 31-40 Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et des MD: av. Alfred Cortot et route de St-Cergue (partie basse)
- C4 12-59 Liaison MD Eysins - Chésereux
- UD1-05 Densification du périmètre compact de Nyon-Eysins-Prangins

Mesure 31-28	Aménagement d'une route de desserte au nord de Nyon (Route du Châtellard)	Coût: 50.4 MF
		Priorité: Be4
<b>Jalons et état de planification</b>		
Étude préliminaire	en cours / 06.2021	
Étude d'avant-projet	06.2021 / 12.2022	
Étude de projet	01.2023 / 12.2023	
Autorisation / permis de construire	03.2024 / 03.2026	
Travaux	02.2028 / 02.2030	
Mise en service	03.2030	
<b>Coût</b> Estimation du coût global: 50.4 MF		<b>Répartition du financement</b> Ville de Nyon: 100%
<b>Documents mis à disposition</b>		

Numéro  
**35-36**

**Requalification multimodale de la ceinture urbaine (tronçon Banc Bénit / Pont de Lancy / 1<sup>er</sup> août) : dénivellement de la ceinture urbaine**



Priorité  
**Be4**

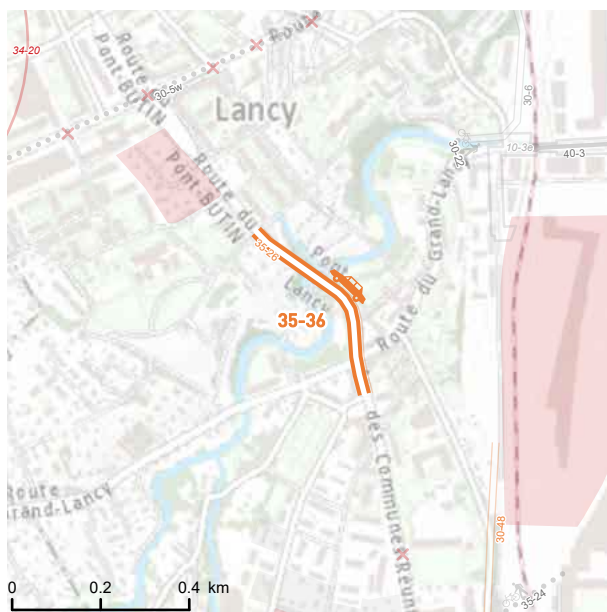
Historique  
Nouvelle mesure

**Coût : 118 MF**  
**Sans demande de cofinancement**

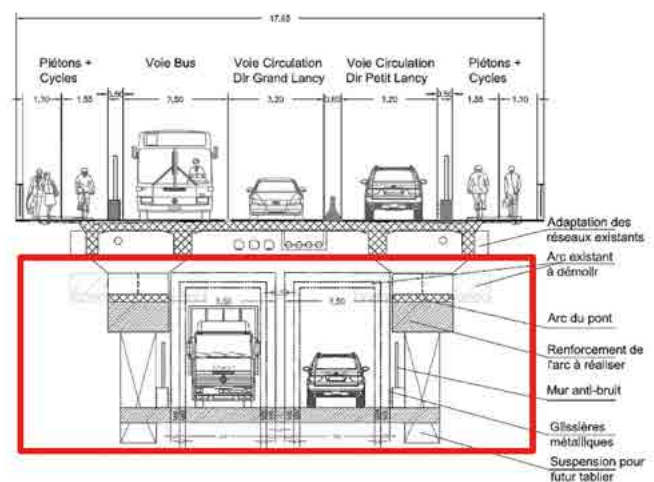
**Catégorie de mesures**  
Capacité des routes

**Maître d'ouvrage pilote de la mesure**  
Canton de Genève

### Plan de localisation



### Représentation explicative de la mesure



### Description et faisabilité

Cette mesure consiste à réaliser un tablier inférieur sur le Pont de Lancy et une galerie souterraine sous le tronçon nord de l'avenue des Communes Réunies et sous le carrefour entre la route du Pont Butin, la route du Grand Lancy et l'avenue des Communes Réunies (dit carrefour GE 68) pour canaliser le trafic sur la ceinture urbaine et limiter le transit au cœur de l'agglomération. Elle s'inscrit dans un projet global qui limite l'emprise dévolue aux TIM sur l'infrastructure existante, en surface, au profit d'aménagements en faveur des transports publics et des mobilités douces (voir mesure 35-26 – B4).

Ce projet enforce la résilience de l'infrastructure en favorisant une rénovation complète du Pont de Lancy, conçu par Robert Maillard et construit entre 1953 et 1954. Les défis à relever dans le cadre du projet résident dans le maintien de l'exploitation routière en phase chantier et la préservation des qualités paysagères et environnementales du vallon de l'Aire traversé par l'infrastructure. L'étude préliminaire a permis d'établir une évaluation sommaire des impacts environnementaux et les phases ultérieures d'étude permettront d'assurer la compatibilité du projet avec la législation sur la protection de l'environnement. La mise en service de ce projet d'envergure est envisagée à l'horizon 2029 et nécessitera près de quatre ans de travaux.

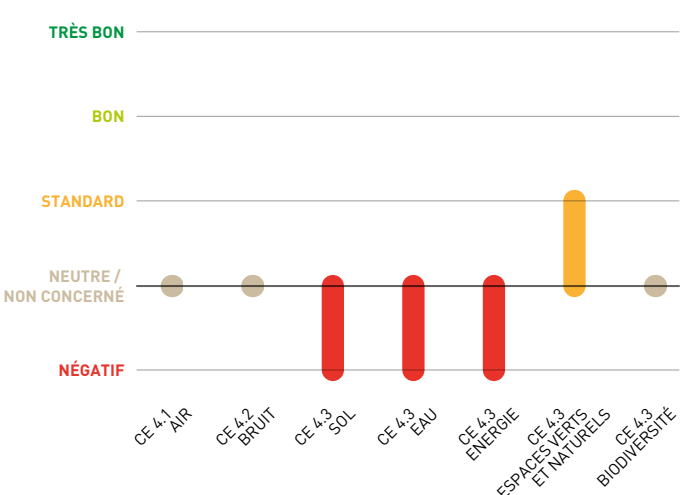
### Opportunité et utilité

La mesure répond principalement à trois stratégies :

- **M6** en permettant la réorganisation de la gestion des circulations en surface (voir mesure 35-26 – B4) au profit de la priorité des TP et de l'efficacité des déplacements MD, notamment aux carrefours.
- **M10** en permettant la fermeture d'une voie TIM en surface et la dénivellement d'une grande partie du trafic TIM permettant une amélioration globale de la sécurité du trafic sur cet axe très fréquenté (près de 40'000 véhicules/jour actuellement au niveau du Pont de Lancy).
- **EP4** en favorisant le report modal sur les TP et MD.

Cette mesure s'inscrit dans le cadre de la stratégie multimodale genevoise « Mobilités 2030 » et de la mise en œuvre de la LMCE qui vise à concrétiser une ceinture urbaine routière homogène et lisible, de façon à assurer aussi bien la fluidité du TIM que l'efficacité des transports publics et la sécurité des modes doux.



Mesure 35-36	Aménagement d'une route de desserte au nord de Nyon (Route du Châtellard)	Coût: 118 MF												
		Priorité: Be4												
<p>Cette mesure se place dans une logique multimodale et améliorera les relations entre les nouveaux quartiers et zones d'emplois de l'agglomération centrale sans devoir passer par le centre-ville. En effet, elle garantira une bonne vitesse commerciale des transports publics, pour offrir, d'une part, un rabattement efficace vers la gare de Lancy-Pont-Rouge et, d'autre part, stabiliser les horaires des TP sur l'axe fort de la ceinture urbaine (vers l'aéroport et les Communes-Réunies). Elle est corrélée aux mesures d'axe fort TP tangentiel sur la ceinture urbaine (secteur avenue de l'Ain 6621.3.046 / 30-31 – A3 et secteur de l'Etang 6621.3.047 / 30-32 – A3).</p> <p>Combinée avec la mesure 35-36 – Be4, la mesure conforte la fonction et la lisibilité de la ceinture urbaine en tant qu'axe du réseau routier primaire, drainant principalement le trafic d'échange entre les différents secteurs de l'agglomération à l'échelle de la première couronne urbaine. Enfin, la mesure améliore le confort et la sécurité des déplacements à pied et à vélo et influence positivement les parts modales en faveur des TP et MD, tout en contribuant à la réduction des atteintes à l'environnement (bruit et air) au centre-ville.</p>														
<p><b>Effets sur l'environnement</b></p>  <p>Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les MD (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo). Le projet global est susceptible d'augmenter les impacts environnementaux (air, bruit) aux abords du tronçon routier et sur le périmètre d'influence du fait d'une utilisation accrue des voies de communication. Toutefois, l'enterrement d'une partie du trafic est susceptible d'abaisser localement les immissions de polluants et d'améliorer la qualité de l'air du fait de la filtration de l'air du tunnel. Le projet vise des effets vertueux sur un périmètre élargi, en canalisant l'écoulement du trafic autour de l'hyper-centre où les transports publics et les modes doux seront priorités.</p> <p>Protection et valorisation des ressources naturelles: A ce stade, pas d'études sur ces thématiques, mais crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité. Le projet retenu permet de limiter les emprises de l'aménagement et les effets sur l'infrastructure écologique. Les phases ultérieures d'études devront permettre d'optimiser encore le projet à cet égard et de définir les mesures d'accompagnement et les éventuels principes de compensation.</p> <p>Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.</p>														
<p><b>Lien avec d'autres mesures du PA4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>B4 35-26 Requalification multimodale de la ceinture urbaine (tronçon Banc Bénit / Pont de Lancy / 1er août): réaménagement en surface</li> </ul>														
<p><b>Jalons et état de planification</b></p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Étude préliminaire</td> <td>06.2018 / 10.2020</td> </tr> <tr> <td>Étude d'avant-projet</td> <td>01.2022 / 09.2022</td> </tr> <tr> <td>Étude de projet</td> <td>10.2022 / 10.2023</td> </tr> <tr> <td>Autorisation / permis de construire</td> <td>12.2023 / 09.2024</td> </tr> <tr> <td>Travaux</td> <td>03.2025 / 12.2028</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>2029</td> </tr> </tbody> </table>			Étude préliminaire	06.2018 / 10.2020	Étude d'avant-projet	01.2022 / 09.2022	Étude de projet	10.2022 / 10.2023	Autorisation / permis de construire	12.2023 / 09.2024	Travaux	03.2025 / 12.2028	Mise en service	2029
Étude préliminaire	06.2018 / 10.2020													
Étude d'avant-projet	01.2022 / 09.2022													
Étude de projet	10.2022 / 10.2023													
Autorisation / permis de construire	12.2023 / 09.2024													
Travaux	03.2025 / 12.2028													
Mise en service	2029													
<p><b>Coût</b> Estimation du coût global: 118 MF</p>		<p><b>Répartition du financement</b> Canton de Genève</p>												
<p><b>Documents mis à disposition</b> Étude préliminaire, octobre 2020</p>														

# Mesures urbanisation Horizons A et B

## Centralités vaudoises du Grand Genève

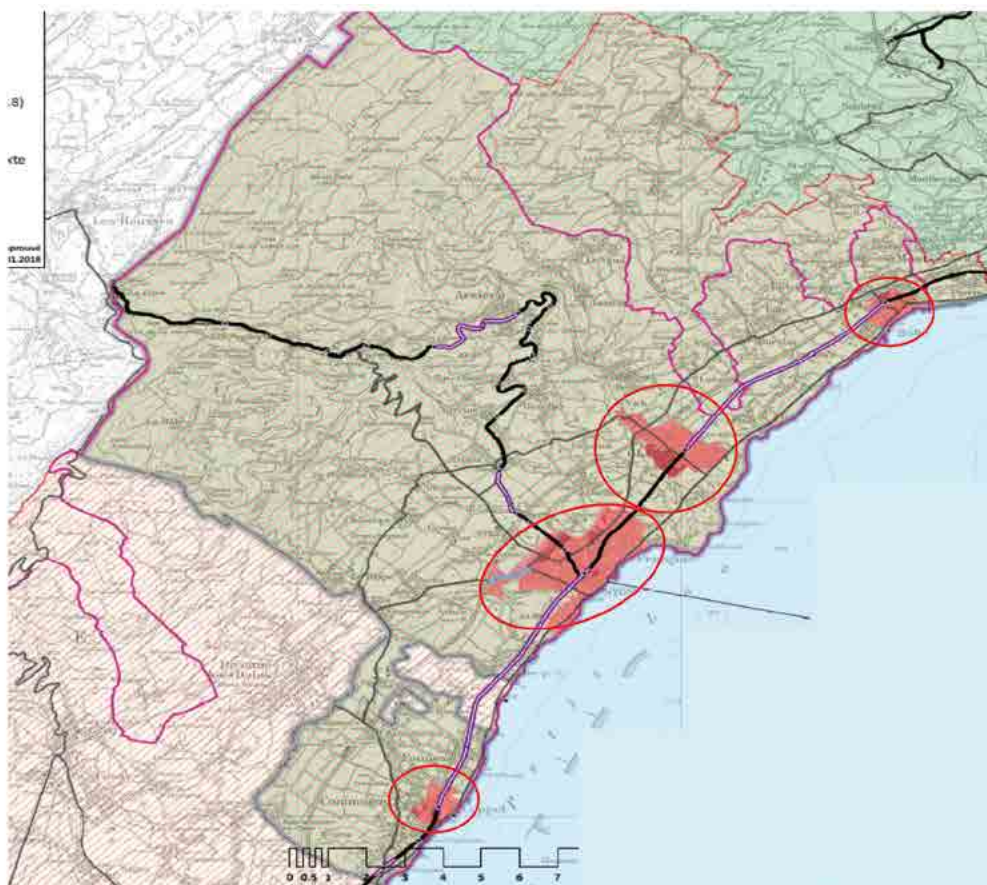
Cette fiche, spécifique aux mesures d'urbanisation sises sur la partie vaudoise du Grand Genève, décrit le processus de mise en conformité du périmètre compact de l'agglomération avec la législation fédérale (loi sur l'aménagement du territoire et son ordonnance d'application) ainsi qu'au Plan directeur cantonal vaudois (PDCn-VD). Le périmètre compact est constitué de quatre secteurs discontinus correspondant aux centralités vaudoises du Grand Genève, soit :

- Coppet-Commugny ;
- Nyon-Eysins-Prangins ;
- Gland-Vich ;
- Rolle-Mont-sur-Rolle.

Le périmètre compact vaudois du Grand Genève a été défini et validé par le Canton et les communes, lors de l'établissement du PA2, en application de la mesure B11 *Agglomérations, centres cantonaux et régionaux* du PDCn-VD.

Suite à la révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) et son ordonnance d'application (OAT) entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2014, le PDCn-VD définit les modalités du dimensionnement des zones d'habitation et mixtes pour chaque type d'espace du projet de territoire.

Pour les périmètres compacts des agglomérations, la mesure A11 *Zones d'habitation et mixtes* du PDCn alloue une enveloppe de croissance démographique maximale en habitants entre 2015 et 2030 ainsi qu'une croissance maximale annuelle dès 2030, tenant compte des spécificités de chaque agglomération. Pour le périmètre compact de la partie vaudoise du Grand Genève, l'enveloppe maximale de croissance allouée est de 21'540 habitants entre fin 2015 et fin 2036 (17'220 entre fin 2015 et fin 2030 puis 720 habitants par an dès 2031).



Périmètre compact, agglomération Grand Genève, partie vaudoise

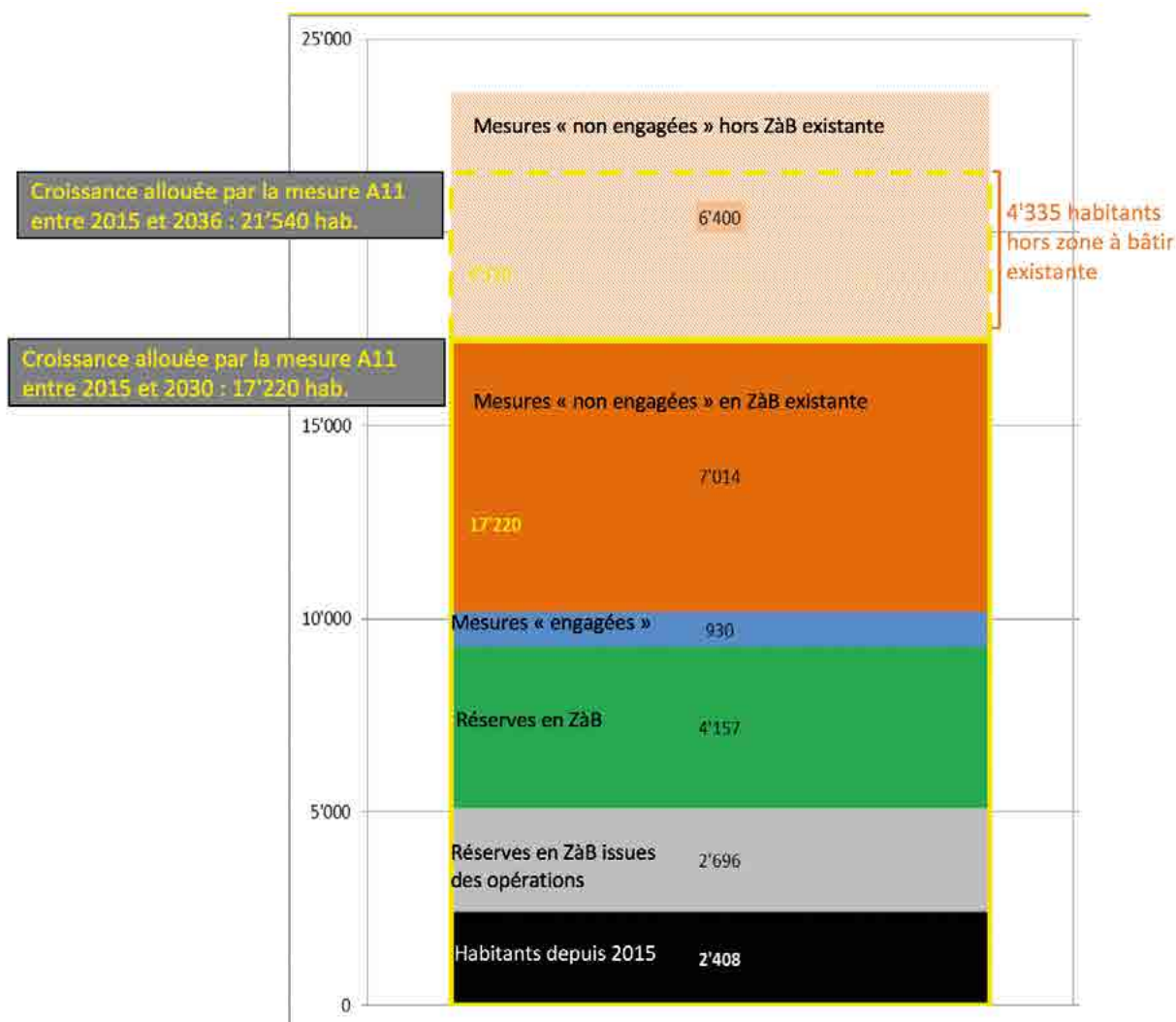
### Potentiels d'accueil en habitants dans les centralités vaudoises d'agglomération du Grand Genève

Le potentiel d'accueil en habitants est dimensionné pour accueillir la croissance allouée par le PDCn pour le périmètre compact de l'agglomération. Il intègre le potentiel des réserves en zone à bâtir existante ainsi que celui des mesures d'urbanisation (projets de plans d'affectation).

Depuis 2016, un bilan du potentiel d'accueil est établi dans le cadre d'un monitoring annuel mené par le Canton en collaboration avec les communes concernées. Il permet de mettre à jour les différentes catégories qui le composent.

## Centralités vaudoises du Grand Genève

Le graphique ci-dessous fait état des résultats du monitoring 2020 :



### Résultats du monitoring 2020 du potentiel d'accueil en habitants au sein du périmètre compact :

1. **Habitants depuis 2015** : nombre d'habitants accueillis depuis 2015.
2. **Réserves en zones à bâtir issues des opérations** : plans d'affectation mis en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014 mais non encore bâtis.
3. **Réserves en zones à bâtir** : ensemble des parcelles « non bâties » et des parcelles « partiellement bâties » issues du bilan des réserves, date de référence 31.12.2019.
4. **Mesures engagées** : plans d'affectation ayant au moins passé le stade de l'enquête publique, date de référence 31.12.2020.
5. **Mesures non engagées en zone à bâtir existante** : plans d'affectation au stade de l'intention, à l'étude ou à l'examen préalable des services cantonaux qui ne créent pas de nouvelles zones à bâtir, date de référence 31.12.2020.
6. **Mesures non engagées hors zone à bâtir existante** : plans d'affectation au stade de l'intention ou à l'étude qui impliquent une création de zone à bâtir, date de référence 31.12.2020.

### Extension de la zone à bâtir et emprises sur les surfaces d'assolement (SDA)

Pour répondre à la croissance allouée par la mesure A11 du PDCn, il pourrait être nécessaire d'étendre la zone à bâtir existante à l'horizon 2036, pour un potentiel d'accueil de 4'335 habitants.

Une stratégie de dimensionnement de la zone à bâtir est nécessaire afin de prioriser les mesures en zone à bâtir et en extension de celle-ci. Cette stratégie devra être établie dans le cadre du futur plan directeur intercommunal (PDI) du périmètre compact de la partie vaudoise du Grand Genève en cours d'initialisation (art. 20 LATC).

Cette possibilité d'extension doit obéir aux conditions d'extension de la zone à bâtir définies dans la mesure A11 du PDCn :

Pour répondre aux besoins à 15 ans, les communes, dans l'ordre :

1. réaffectent les terrains excédant les besoins ou peu adéquats au développement ;
2. densifient le territoire urbanisé ;
3. mettent en valeur les réserves et les friches notamment par la densification.

## Centralités vaudoises du Grand Genève

*L'extension de la zone à bâtir n'est admise que lorsque la capacité découlant des trois points précédents est insuffisante pour répondre aux besoins à 15 ans.*

*Elle se fait en priorité dans les sites stratégiques puis dans les périmètres compacts d'agglomération ou de centre et enfin en continuité du territoire urbanisé dans le respect de l'art. 15 LAT.*

Justification des projets ayant des emprises sur les surfaces d'assolement (SDA) :

La LAT indique les conditions à remplir pour qu'une emprise sur les SDA soit envisageable (art. 3 et 15). L'article 30 de l'Ordonnance sur l'aménagement du territoire du 28 juin 2000 (OAT ; RS 700.1) autorise l'empiètement sur des SDA « lorsqu'un objectif que le canton également estime important ne peut pas être atteint judicieusement sans recourir aux surfaces d'assolement » et « lorsqu'il peut être assuré que les surfaces sollicitées seront utilisées de manière optimale selon l'état des connaissances ».

Les objectifs que le Canton estime importants sont définis dans la mesure F12 du PDCn. La légalisation de zones à bâtir pour répondre à la croissance attendue figure parmi les types de projets considérés comme étant d'importance cantonale et pouvant empiéter sur les SDA, aux conditions qu'ils répondent aux autres prescriptions de l'art. 30 al. 1bis OAT (absence d'alternatives, rationalité de l'emprise).

Dans le cadre du projet d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération, la stratégie d'urbanisation doit respecter les conditions légales susmentionnées en privilégiant le développement de la zone à bâtir existante bien desservie par les TP puis les extensions de zone à bâtir qui n'empiètent pas sur les SDA. Enfin, si aucune autre solution n'apparaît comme pertinente en termes d'aménagement du territoire, de nouvelles zones à bâtir peuvent être prévues en emprise sur les SDA si elles sont utilisées de manière optimale et que le contingent alloué par le Plan sectoriel des surfaces d'assolement de la Confédération est garanti.

### Démarche de stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA)

Conformément aux exigences de la législation fédérale (article 30a, al.2, OAT), le Canton de Vaud doit se doter d'un système de gestion des zones d'activités, garantissant leur utilisation rationnelle. Les mesures D11 et D12 du PDCn conditionnent la délimitation de nouvelles zones d'activités à la mise en place de stratégies régionales de gestion des zones d'activités (SRGZA) et à leur formalisation dans un plan régional sectoriel des zones d'activités. Dans l'attente de l'adoption des SRGZA, la création de nouvelles zones d'activités est soumise à un moratoire.

A l'échelle du district de Nyon, la démarche visant à établir un stratégie régionale a démarré en décembre 2020. Les premiers éléments de diagnostic devraient être disponibles au printemps 2021. L'approbation de la SRGZA du district de Nyon est envisagée pour 2023.

### Les quatre secteurs du périmètre compact d'agglomération

Dans le cadre du PA4, chaque secteur du périmètre compact fait l'objet d'une fiche d'urbanisation particulière: UD1-04 (Coppet-Commugny), UD1-05 (Nyon-Eysins-Prangins), UD1-06 (Gland-Vich), et UD1-07 (Rolle-Mont-sur-Rolle). Chaque fiche (dénommée « mesure » dans le cadre du projet d'agglomération) décrit les opérations urbaines projetées.

Leur description s'appuie sur le monitoring réalisé à l'automne 2020 et mentionne des ajustements du périmètre compact dans le PA4 et des intentions qui seront à développer dans le cadre de l'élaboration du plan directeur intercommunal (PDI), instrument de planification directrice rendu obligatoire par la LATC (art. 20) pour les communes touchées par un périmètre compact d'agglomération tel que défini dans la mesure B11 et la ligne d'action R1 du PDCn-VD.

Les cartes ont une valeur indicative. Les délimitations exactes seront affinées dans le cadre des planifications d'affectation. Sont mentionnées sur les cartes les opérations concernant les zones d'habitation et mixtes à l'intérieur du périmètre compact :

- **«non engagée»** : à l'intention, à l'étude ou transmise à l'examen préliminaire ou préalable ;
- **«engagée»** : a au moins passé le stade de l'enquête publique ;
- **«réalisée»** : dont le plan d'affectation est en vigueur ;
- **«suspendue»** : abandonnée ou suspendue par la commune.

# Centralités vaudoises du Grand Genève

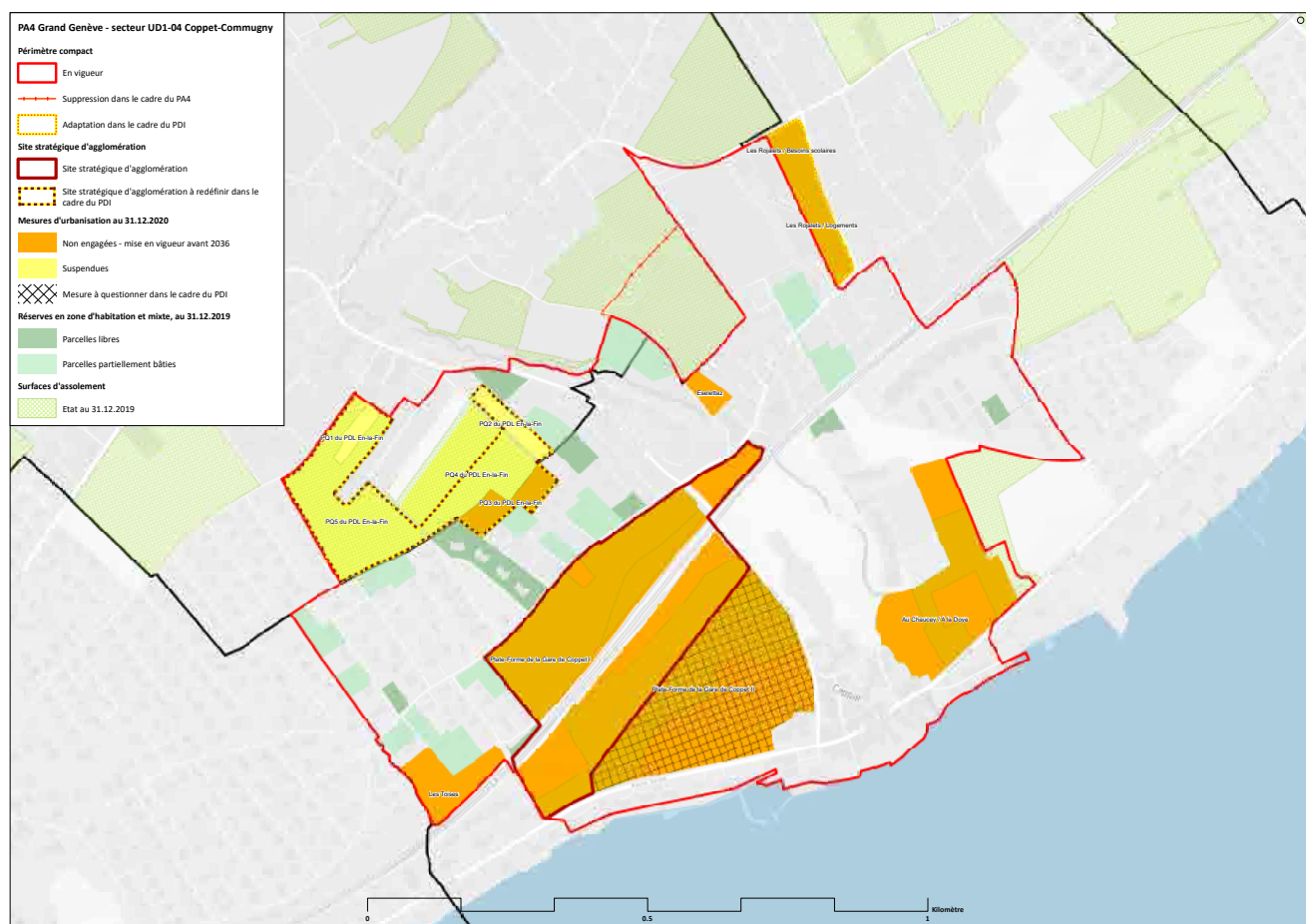
## UD1-04 Coppet-Commugny

**Périmètre compact:** dans le cadre du PA4, un ajustement est proposé à Commugny, à l'est du canal Le Grenier car aucun développement n'est prévu dans ce secteur qui de plus est classé en SDA.

**Opérations:**

- La commune de Commugny a abandonné toutes les opérations prévues sur son territoire (opérations PDL En-la-Fin, PQ 1, 2, 4 et 5) situées en zone intermédiaire et sur des SDA.
- Le PQ3 du projet En-la-Fin, sur la commune de Coppet, également en zone intermédiaire et sur des SDA, est toujours à l'étude.
- Sur la commune de Coppet, une nouvelle opération, Au Chaucey/A la Doye à l'intérieur du périmètre compact, est envisagée pour être mise en vigueur à l'horizon 2022. Toutefois, sa situation en partie hors zone à bâtir et sur des SDA semble difficilement compatible avec l'horizon envisagé.
  - L'opération Les Rojalets a été scindée en deux, respectivement Les Rojalets/besoins scolaires (équipement public) et Les Rojalets/Logements, toutes deux en extension du périmètre compact, elles sont actuellement situées en zone intermédiaire et sur des SDA.
  - La faisabilité et la pertinence de l'opération « plate-forme de la Gare II » située en SDA, au sud de la gare et devant le château ne sont pas démontrées à ce jour. Le maintien de cette opération sera à questionner dans le cadre du PDI.

**Sites stratégiques:** maintien du site stratégique d'agglomération autour de la gare de Coppet. Le site stratégique d'agglomération « En la Fin » sur les communes de Commugny et de Coppet sera à questionner dans le cadre du PDI.



Opération	Com.	Type	Avancement	Programme	Mise en vigueur	Permis d'habiter	SBP Log.	SBP Act.	Nouvelles ZàB (m <sup>2</sup> )	Surfaces ZIZA reconverties	Nouveaux hab. pris en compte
Plate-Forme de la Gare de Coppet I	Coppet	PDL	1. A l'intention	Mixte	2029	2033	5600	15000	62650	0	625
Plate-Forme de la Gare de Coppet II	Coppet	PDL	1. A l'intention	Mixte	2034	2038	31000	31000	69584	-	285
PQ3 du PDL En-la-Fin	Coppet	PA	1. A l'intention	Logements	2033	2036	4150	0	8'200	0	83
Les Rojalets/ logements	Coppet	PA	1. A l'intention	Logements	2027	2028	3000	0	9103	0	60
Les Toises	Coppet	PA	1. A l'intention	Logements	2026	2027	1000	0	0	0	20

## Centralités vaudoises du Grand Genève

Opération	Com.	Type	Avancement	Programme	Mise en vigueur	Permis d'habiter	SBP Log.	SBP Act.	Nouvelles ZàB (m²)	Surfaces ZIZA reconverties	Nouveaux hab. pris en compte
Les Rojalets/ scolaires	Coppet	PA	1. A l'intention	Equipements	2024	2025	0	3000	5683	0	0
Eselettaz	Coppet	PA	2. A l'étude	Mixte	2021	2023	2055	1030	0	0	41
Au Chaucey	Coppet	PA	1. A l'intention	Mixte	2022	2025	7200	0	27635	0	144
PQ1 du PDL En-la-Fin	Commugny	PQ	11. Arrêt/ suspension	Logements	-	-	7169	0	11706	0	0
PQ2 du PDL En-la-Fin	Commugny	PQ	11. Arrêt/ suspension	Logements	-	-	3754	0	6248	0	0
PQ4 du PDL En-la-Fin	Commugny	PQ	11. Arrêt/ suspension	Logements	-	-	9347	0	27362	0	0
PQ5 du PDL En-la-Fin	Commugny	PQ	11. Arrêt/ suspension	Logements	-	-	16984	0	28299	0	0

# Centralités vaudoises du Grand Genève

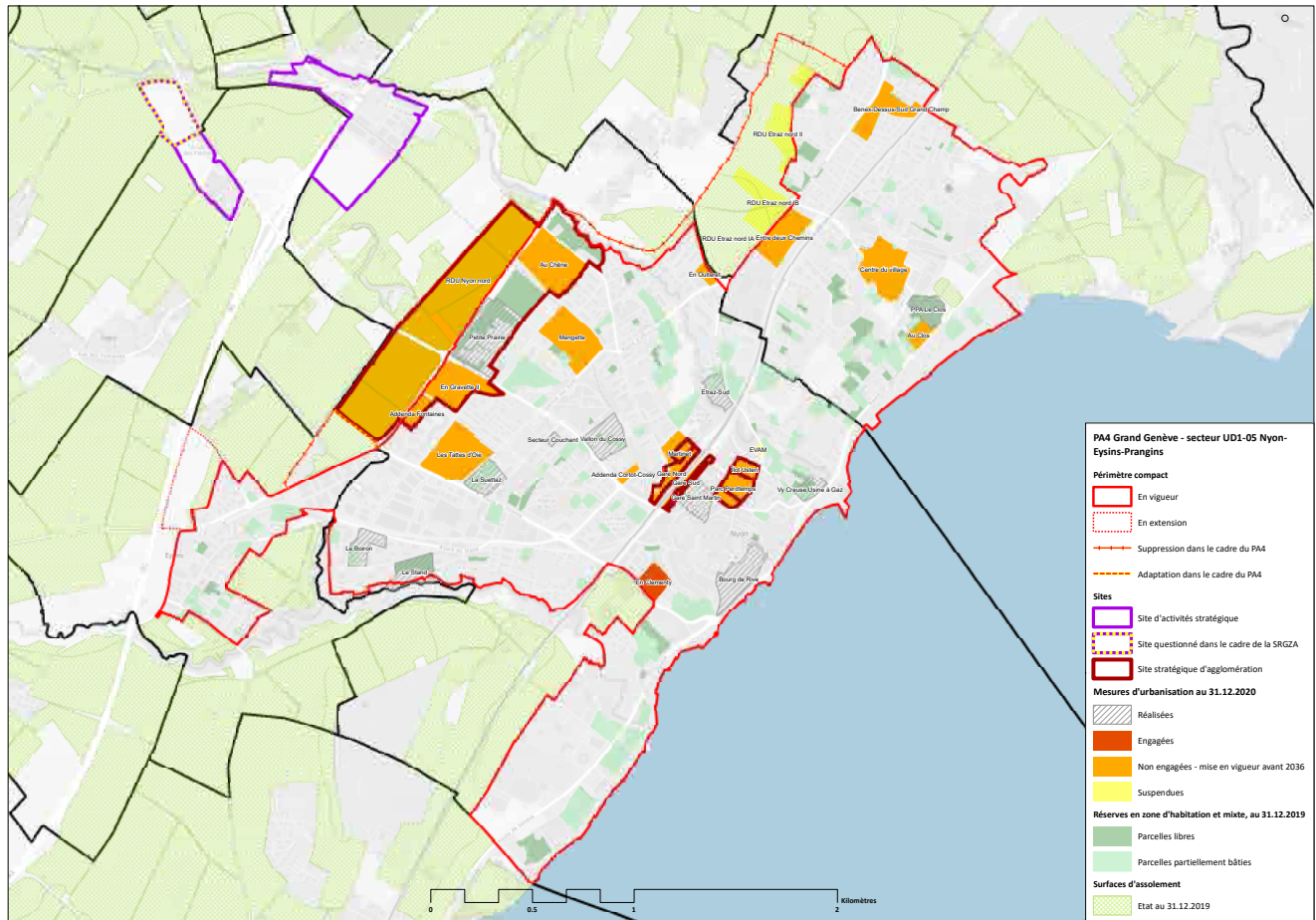
## UD1-05 Nyon-Eysins-Prangins

**Périmètre compact:** l'extension potentielle du périmètre compact, en lien avec des planifications à établir est supprimée sur la commune de Prangins afin de prendre en compte le renoncement par la commune au projet de RDU et aux projets urbains liés.

L'extension du périmètre compact est supprimée également sur la commune d'Eysins suite à l'abandon des opérations en extension sur la zone agricole liées à la RDU (route de Crassier, RDU Eysins nord).

**Sites stratégiques:** maintien du site stratégique d'agglomération autour de la gare de Nyon. Celui situé au nord de Nyon comprenant l'opération RDU Nyon nord sera à questionner ultérieurement.

La reconversion du secteur nord du site d'activités stratégique Les Fléchères pour développer un projet d'équipement public (école) est questionnée dans le cadre de la SRGZA.



Opération	Com.	Type	Avancement	Programme	Mise en vigueur	Permis d'habiter	SBP Log.	SBP Act.	Nouvelles ZàB (m <sup>2</sup> )	Surfaces ZIZA reconverties	Nouveaux hab. pris en compte
Au Chêne	Nyon	SD	1. A l'intention	Logements	2032	2035	A préciser	A préciser	0	0	A préciser
Martinet	Nyon	PQ	1. A l'intention	Mixte	2025	2028	A préciser	A préciser	0	5875	A préciser
Vallon Du Cossy	Nyon	PQ	9. En vigueur	Logements	2020	2022	14500	0	0	0	115
Mangette	Nyon	PQ	2. A l'étude	Logements	2030	2034	A préciser	A préciser	0	6078	A préciser
Les Tattes D'oeie	Nyon	PQ	1. A l'intention	Logements	2029	2032	A préciser	A préciser	0	0	A préciser
Petite Prairie	Nyon	PQ	9. En vigueur	Mixte	2020	2023	54200	8600	0	0	535
En Gravette II	Nyon	PPA	2. A l'étude	Mixte	2024	2028	A préciser	A préciser	0	0	A préciser
La Suettaz	Nyon	PQ	9. En vigueur	Mixte	2019	2022	18000	1100	0	0	37
En Clementy	Nyon	PPA	8. En procédure de recours	Logements	2021	2025	17500	0	0	0	350
Le Stand	Nyon	PPA	9. En vigueur	Logements	2020	2022	16424	0	0	0	305



## Centralités vaudoises du Grand Genève

Opération	Com.	Type	Avancement	Programme	Mise en vigueur	Permis d'habiter	SBP Log.	SBP Act.	Nouvelles ZàB (m <sup>2</sup> )	Surfaces ZIZA reconverties	Nouveaux hab. pris en compte
Addenda Cortot-Cossy	Nyon	PQ	4. Transmis à l'examen préalable	Logements	2024	2026	6069	0	0	0	98
Addenda Fontaines	Nyon	SD	1. A l'intention	Logements	2032	2035	A préciser	A préciser	0	0	A préciser
Etraz-Sud	Nyon	PQ	9. En vigueur	Mixte	2017	2022	4000	7250	0	0	44
En Oulteret	Nyon	SD	2. A l'étude	Logements	2032	2035	A préciser	A préciser	0	0	A préciser
Secteur Couchant	Nyon	MPGA	9. En vigueur	Logements	2019	2024	2040	0	0	0	0
RDU Nyon Nord	Nyon	SD	1. A l'intention	Logements	2032	2035	A préciser	A préciser	310590	0	A préciser
Le Boiron	Nyon	PQ	9. En vigueur	Logements	1996	2030	4900	0	0	0	104
Bourg De Rive	Nyon	PPA	10. Permis d'habiter délivré	Logements	2003	2030	800	0	0	0	16
Gare Saint Martin	Nyon	PQ	10. Permis d'habiter délivré	Logements	2000	-	1850	0	0	0	8
Vy Creuse Usine À Gaz	Nyon	PQ	9. En vigueur	Mixte	2010	2021	3250	1373	0	0	115
EVAM	Nyon	PPA	11. Arrêt/suspension	Logements	-	-	3000	0	0	0	0
Perdtemps Usteri		PPA	11. Arrêt/suspension	Logements	-	-	11300	0	-	-	0
DP Et Mobilière	Nyon	PC	9. En vigueur	Logements	-	2021	650	0	0	0	13
Gare Sud	Nyon	SD	2. A l'étude	-	2025	2028	A préciser	A préciser	0	0	A préciser
Gare Nord	Nyon	SD	2. A l'étude	-	2025	2028	A préciser	A préciser	0	-	A préciser
Parc Perdtemps	Nyon	SD	2. A l'étude	Activités	2023	2025	A préciser	A préciser	-	-	A préciser
Ilot Usteri	Nyon	SD	2. A l'étude	Logements	2026	2028	A préciser	A préciser	0	-	A préciser
RDU Etraz Nord IB	Prangins	SD	11. Arrêt/suspension	Logements	-	-	30000	0	32107	0	0
Entre Deux Chemins	Prangins	PQ	3. Transmis à l'examen préliminaire	Logements	2024	2030	31000	0	0	36894	620
RDU Etraz Nord II	Prangins	SD	11. Arrêt/suspension	Logements	-	-	20000	0	37468	0	0
Au Clos	Prangins	PPA	4. Transmis à l'examen préalable	Logements	2021	2022	4900	0	0	4295	98
Centre Village	Prangins	PPA	1. A l'intention	Logements	2026	2030	9400	0	0	0	188
RDU Etraz Nord IA	Prangins	SD	11. Arrêt/suspension	Logements	-	-	50000	0	69169	0	0
Benex-Des-sus-Sud Grand-Champ	Prangins	PA	3. Transmis à l'examen préliminaire	Logements	2027	2030	18989	0	0	0	380
Le Clos	Prangins	PPA	9. En vigueur	Logements	2012	2022	11600	0	0	0	232

## Centralités vaudoises du Grand Genève

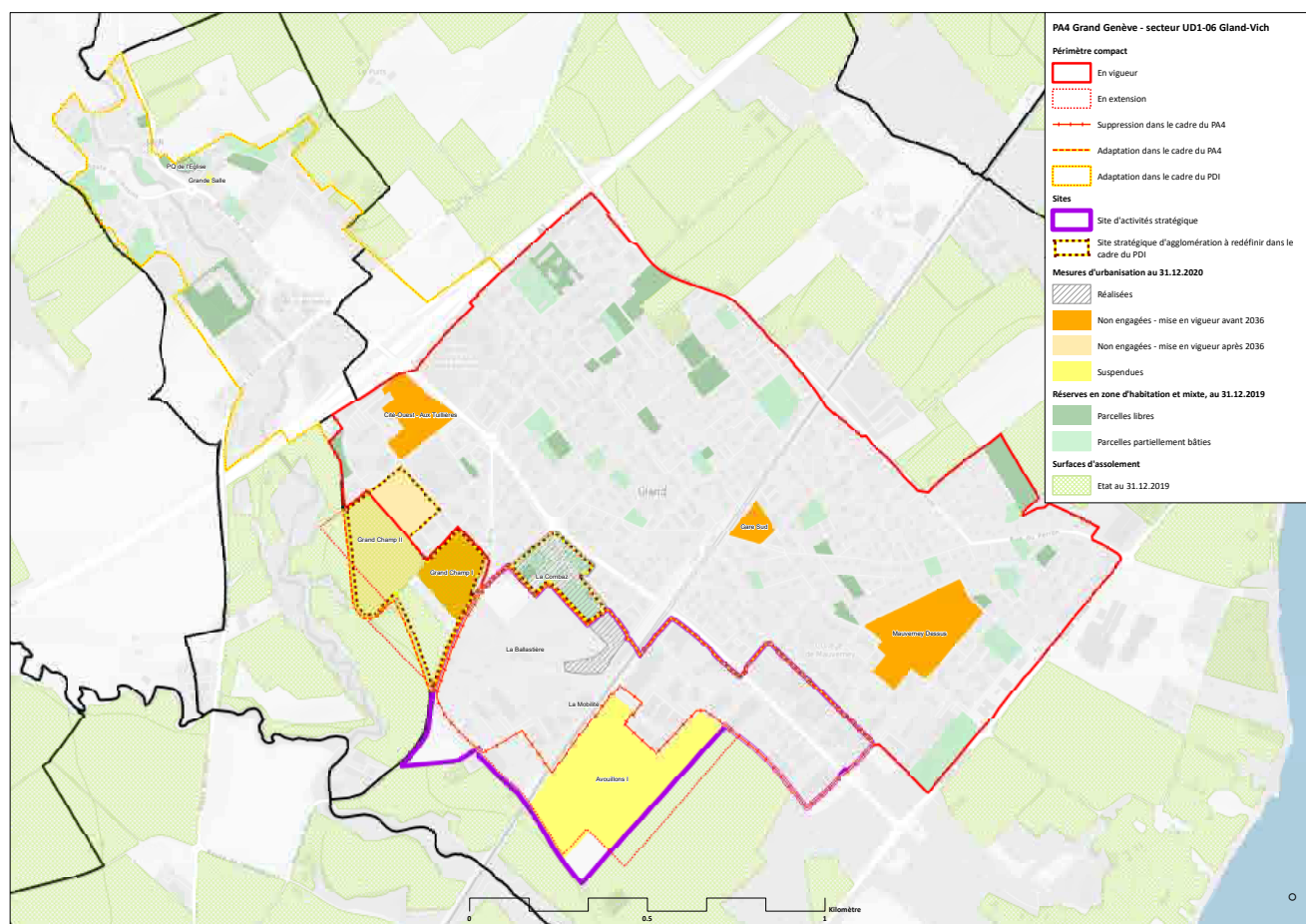
### UD1-06 Secteur Gland-Vich

**Périmètre compact:** le sud de la commune de Vich est concerné par une extension potentielle du périmètre compact. La suppression de cette extension, qui impliquerait un retrait de la commune du périmètre compact, sera évaluée dans le cadre de l'établissement du PDI.

Le périmètre compact est ajusté à l'ouest de Gland afin de tenir compte du site d'activités stratégique La Ballastière et du site stratégique d'agglomération Grand Champs.

**Opérations:** Les opérations La Ballastière, La Mobilité, Avouillons I et II sont abandonnées pour conserver l'activité secondaire à proximité du centre de Gland.

**Sites stratégiques:** le site stratégique d'agglomération Grand Champs sera à préciser dans le cadre du PDI, la vocation du site d'activités stratégique de l'ouest de Gland est confirmée, leur périmètre respectifs sont adaptés en conséquence.



Opération	Com.	Type	Avancement	Programme	Mise en vigueur	Permis d'habiter	SBP Log.	SBP Act.	Nouvelles ZàB (m <sup>2</sup> )	Surfaces ZIZA reconverties	Nouveaux hab. pris en compte
La Ballastière	Gland	SD	11. Arrêt/suspension	Logements	2030	2039	41350	0	0	111587	0
La Mobilité	Gland	SD	11. Arrêt/suspension	Logements	2029	2032	21200	0	0	42389	0
Mauverney Dessus	Gland	PQ	4. Transmis à l'examen préalable	Mixte	2023	2025	22660	4000	0	0	453
Grand Champ I	Gland	SD	2. A l'étude	Logements	2027	2030	26482	0	26483	0	530
La Combaz	Gland	PPA	9. En vigueur	Mixte	2018	2022	42842	28558	0	11532	471
Avouillons I	Gland	PPA	11. Arrêt/suspension	Logements	-	-	8000	0	0	104111	0
Avouillons II	Gland	SD	11. Arrêt/suspension	Logements	-	-	38000	0	-	-	0
Cité-Ouest - Aux Tullières	Gland	PQ	2. A l'étude	Mixte	2023	2025	14379	2121	0	0	288
Gare Sud	Gland	PQ	4. Transmis à l'examen préalable	Mixte	2022	2025	10250	2250	0	2284	250

## Centralités vaudoises du Grand Genève

Opération	Com.	Type	Avancement	Programme	Mise en vigueur	Permis d'habiter	SBP Log.	SBP Act.	Nouvelles ZàB (m <sup>2</sup> )	Surfaces ZIZA reconverties	Nouveaux hab. pris en compte
Communet-Borgeaud	Gland	PPA	10. Permis d'habiter délivré	Mixte	2011	2013	56900	3950	0	0	325
Grand Champ II	Gland	SD	2. A l'étude	Logements	2037	2040	63667	0	47027	-	1273
PQ De l'Eglise	Vich	PQ	8. En vigueur	Logements	1991	2022	2000	0	0	0	29
Grande Salle	Vich	PPA	11. Arrêt/suspension	-	-	-	1250	0	0	0	0

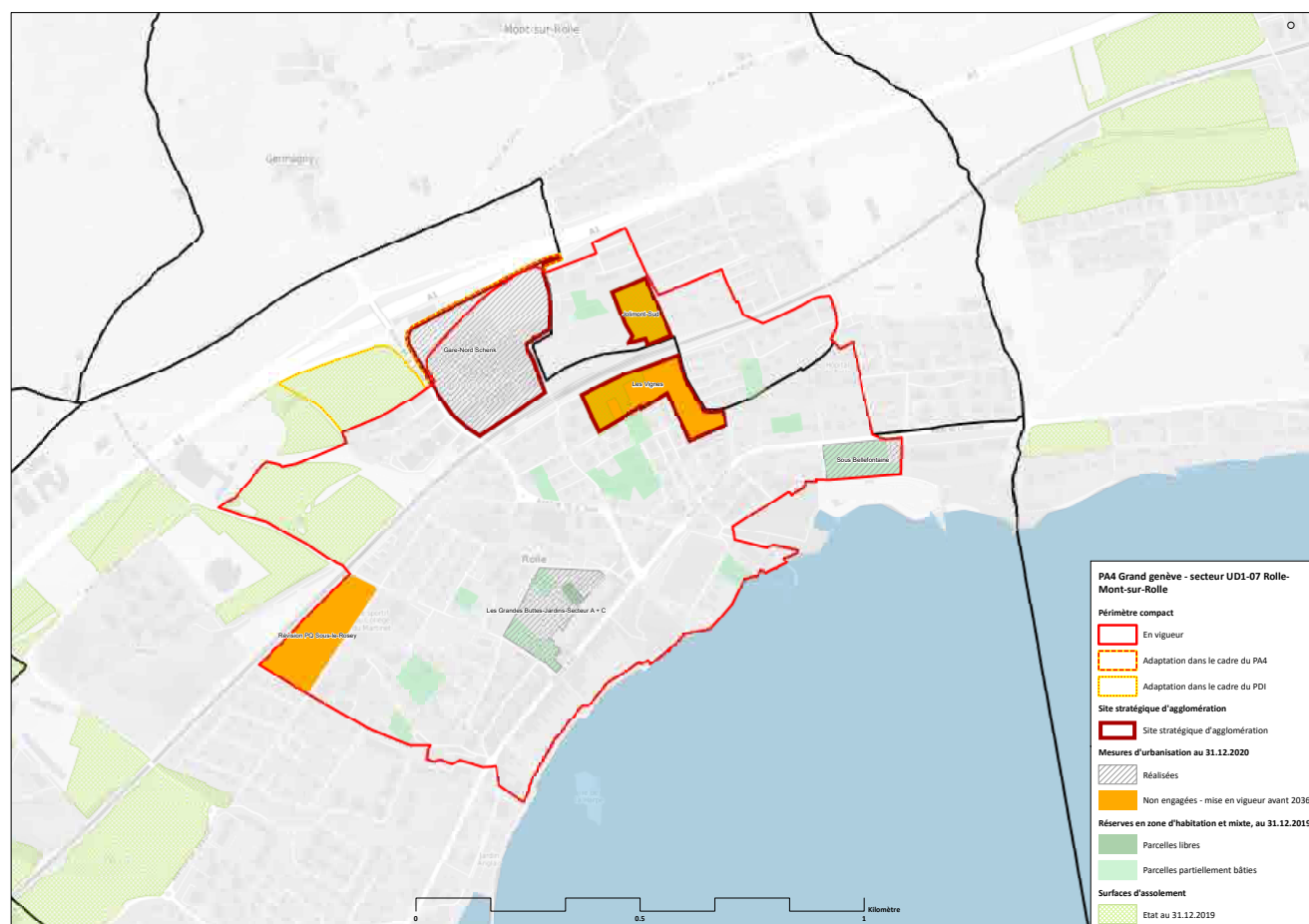
## Centralités vaudoises du Grand Genève

### UD1-07 Rolle-Mont-sur-Rolle

**Périmètre compact:** actuellement en SDA, le secteur au nord ouest de Rolle devra être questionné lors de l'établissement du PDI. Suite à l'entrée en vigueur du plan de quartier Gare Nord-Schenk, le périmètre compact est adapté selon les limites du plan de quartier.

**Opérations:** Le plan de quartier Gare Nord-Schenk est entré en vigueur à l'automne 2020.

**Sites stratégiques:** Le secteur de la gare est un site stratégique d'agglomération appelé à se développer sur le long terme. Il concerne Rolle et Mont-sur-Rolle et s'étend en partie sur des SDA. Les horizons temporels liés aux opérations pourront être revus dans le cadre du PDI.



Opération	Com.	Type	Avancement	Programme	Mise en vigueur	Permis d'habiter	SBP Log.	SBP Act.	Nouvelles ZàB (m <sup>2</sup> )	Surfaces ZIZA reconverties	Nouveaux hab. pris en compte
Gare Nord-Schenk	Rolle	PQ	9. En vigueur	Mixte	2021	2026	29000	13700	0	31256	580
Les Vignes	Rolle	PQ	1. A l'intention	Logements	2031	2035	22000	0	30013	0	440
Les Grandes Buttes - Jardins - Secteur A+C	Rolle	PQ	9. En vigueur	Mixte	2016	2020	5250	1800	0	0	113
Sous Bellefontaine	Rolle	PQ	9. En vigueur	Mixte	2020	2023	11430	3070	0	13479	69
Révision PQ Sous-Le-Rosey	Rolle	PQ	4. Transmis à l'examen préalable	Mixte	2022	2025	4000	1600	0	0	80
Jolimont-Sud	Mont-sur-Rolle	PQ	4. Transmis à l'examen préalable	Logements	2022	2024	9700	0	13020	0	194

Numéro  
**UD1-03**

**Versoix**



Priorité  
**As4-Bs4**

Historique de priorité

As1 6621.213

As2 6621.2.242

/

Catégorie de mesures  
Densification, Extension

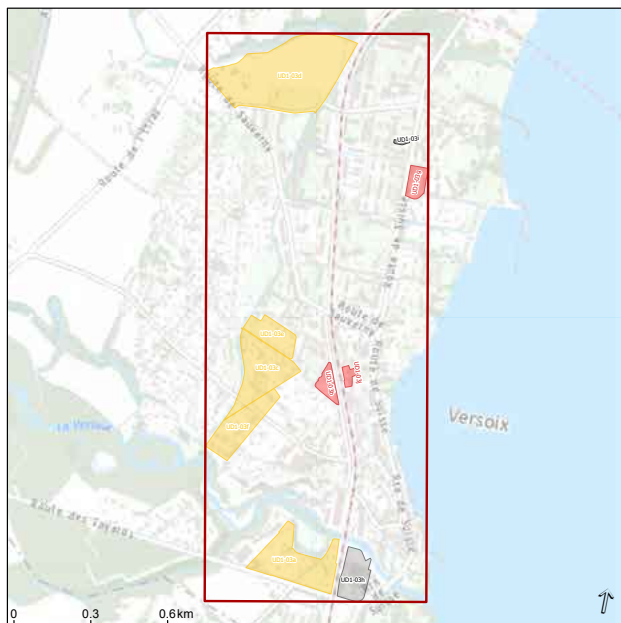
Maître(s) d'ouvrage

Canton de Genève

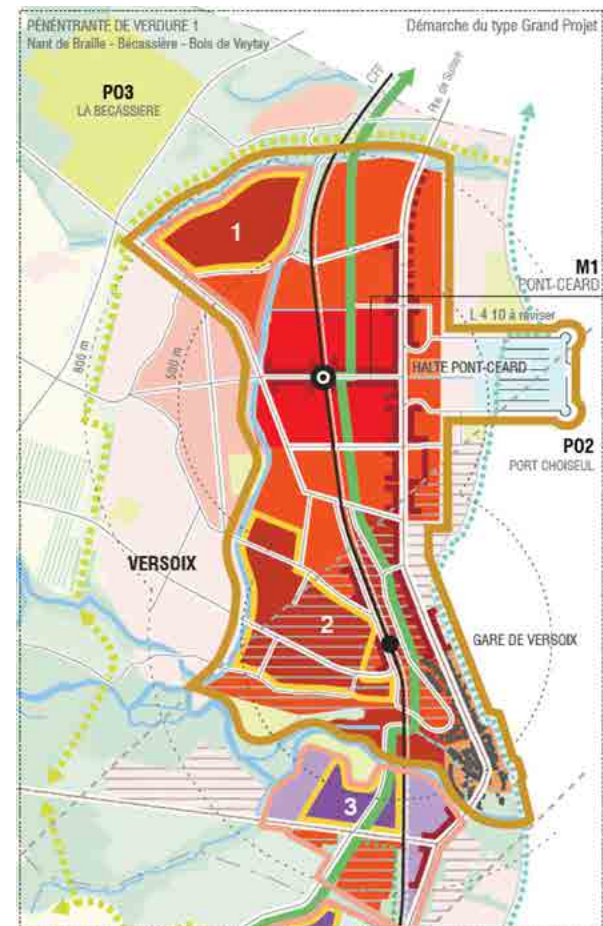
Autres instances concernées

Ville de Versoix

### Plan de localisation



### Représentation explicative de la mesure



#### URBANISATION

##### Sites d'interface TIM - TP

Haltes RER - axes de nouvelles centralités  
coordonnées urbanisation-mobilités

Gare de Versoix: poursuite du renouvellement urbain

##### Densification selon PDCn centres, haltes RER, sites à enjeux hors OPB

Périmètre de planification prioritaire

**Versoix-la-Ville et bourg Bellevue-Genthod sud**  
Renouvellement urbain à dominante logements  
Densification moyenne à forte

Sites à enjeux à dominante logements

Sites à enjeux à dominante activités

Densification différenciée selon deserte TP

Secteurs coordonnés aux sites à enjeux

Périmètre de planification

Périmètre de calcul PDCn 2030 - (2016)

Extensions du centre - zones à plan-guide

Secteurs non prioritaires

#### ESPACES PUBLICS Requalification et mise en réseau

##### Voies structurantes

"Voie rouge" - Rue de Suisse - de Lussarone

"Voies vertes"

"Voie bleue"

"Voie jaune" de "coursive verte"

### Description

La mesure vise à poursuivre le développement urbain du centre de Versoix afin de renforcer sa vocation régionale.

La mesure prévoit en particulier:

- la création de nouveaux logements et nouveaux emplois (potentiel identifié de 400 logements et 300 emplois), par requalification et densification de quartiers à proximité directe des gares du Léman Express,
- le développement d'une nouvelle centralité en extension dans le secteur « Pont-Céard » - Route de Suisse (potentiel identifié de 600 logements et 300 emplois),

- la requalification et la création d'espaces publics pour assurer la qualité de vie des habitants,
- le renforcement du maillage urbain et paysager afin d'atténuer les coupures urbaines (notamment la voie ferrée) et ainsi améliorer l'intégration entre les différents quartiers de la ville.

Il s'agit également de poursuivre la coordination avec les communes voisines dans le cadre de la stratégie intercommunale élaborée entre 2017 et 2019 sur les enjeux pertinents à cette échelle (mobilité, paysage, structures espaces publics, équipements...) et mettre en œuvre de premières actions intercommunales.

Plusieurs opérations ont déjà été réalisées pour répondre à ces objectifs, notamment :

- réaménagement des abords de la gare de Versoix et création d'un pôle d'activité (22 000 m<sup>2</sup> d'activité),
- requalification d'une section de la route de suisse,
- établissement d'une stratégie intercommunale entre les communes de Versoix, Genthod, Bellevue, Collex-Bossy.

### Coordination entre transports et urbanisation



Illustration stratégie intercommunale Versoix, Genthod, Bellevue, Collex-Bossy  
Direction ville de Genève

La commune de Versoix dispose d'une desserte en transport en commun de qualité grâce à la desserte ferroviaire au ¼ h de ses deux gares Léman Express (gare de Versoix et de Pont-Céard) ainsi qu'au réseau TPG.

Son réseau de mobilité douce va être renforcé à travers deux infrastructures majeures : la finalisation de la requalification de la route de Suisse (12-15a - A1) ainsi que le projet de voie verte Genève-Sécheron - Versoix (12-32 - A3, 12-53 A4 et 12-60 B4). Le réaménagement de la route de Suisse s'accompagne d'une gestion plus volontariste du trafic, avec la création de zones 30 en centre de localité et d'une pacification des espaces publics urbains (Place du Bourg).

La connexion avec Genève, le canton de Vaud et les territoires français, via les réseaux de transport en commun existants et le développement en cours de son réseau de mobilité douce, renforce la vocation de centre régional que doit jouer Versoix au sein du territoire du PACA, la pertinence de créer de nouveaux logements en son centre et la nécessité d'accompagner ce développement par un renforcement de sa qualité urbaine.

### Opportunité et utilité

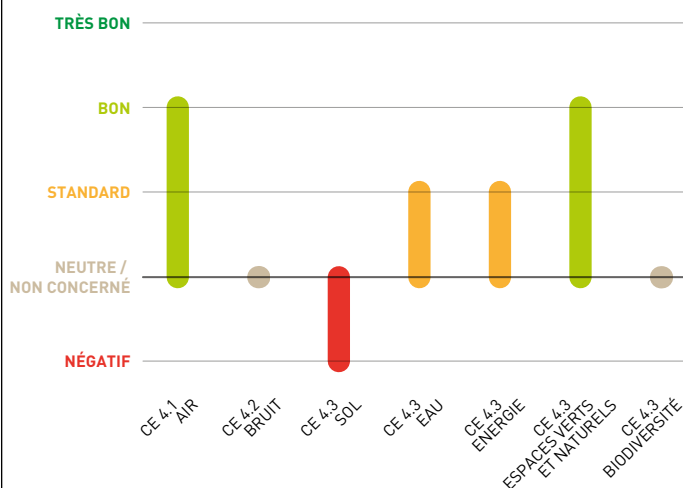
La densification du centre de Versoix se justifie par la présence de deux gare Léman Express sur le territoire communal et la bonne desserte dont elle bénéficie en direction de l'agglomération centrale. La mesure s'inscrit dans la vision d'ensemble d'une agglomération multipolaire, compacte et de proximité. En particulier, elle matérialise les stratégies d'agglomération visant à maîtriser l'occupation du sol et à coordonner urbanisation et desserte TP et MD (stratégies urbanisation U1, U2, U3) autour de l'armature ferroviaire. Les mesures de requalification des espaces publics et de renforcement des centres actualisent les stratégies d'amélioration et de pacification du cadre de vie urbain (stratégies urbanisation U5, U7, U9, stratégies mobilité M6 et M8, stratégies environnement E4).

En développant l'offre de logements à proximité de réseaux de transport publics performants, la mesure vise à favoriser le rééquilibrage de l'accueil de la population dans le canton de Genève. Elle préserve les espaces de nature, construit des espaces publics de qualité, développe la ville des courtes distances et améliore la mobilité.

Les effets attendus sont les suivants :

- Confortement de l'armature urbaine du secteur intercommunal Versoix, Genthod, Bellevue, Collex-Bossy
- Mixité, diversité morphologique
- Réalisations de quartiers avec une densité urbaine, dotés d'espaces publics de qualité
- Développement du réseau de mobilité douce
- Prise en compte transversale des problématiques territoriales
- Coordination des opérations dans le cadre d'un projet d'ensemble garantissant la qualité urbaine

## Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des zones d'interdiction de circuler ; prévoit des actions sur les bâtiments en matière d'énergie renouvelable, renforce la proximité et la coordination entre lieux d'habitation et lieux de travail.

Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie la possibilité d'intégrer des zones de plaines terres ; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique ; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité ; prévoit des plantations d'espèce ; prévoit la renaturation de cours d'eau, maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage.

Une des opérations envisagées dans cette mesure (nouvelle centralité en extension dans le secteur « Pont Céard – Route de Suisse ») empiète sur 12 000 m<sup>2</sup> de zone agricole et 10 000 m<sup>2</sup> de surfaces d'assolement. L'impact et la pertinence de cette urbanisation en extension doit être réinterrogée au regard des enjeux de la transition écologique.

## Lien avec d'autres mesures PA4

- 12-53 (A4) Voie verte Versoix/Pregny-Chambésy : élargissement, aménagement et extension en direction de Collex-Bossy
- 12-60 (B4) Extension de la voie verte Versoix/Pregny-Chambésy pour raccordement à la gare Genève-Sécheron

## Etapes de mise en œuvre

Programmation : Plan directeur cantonal Genève 2030 fiche A 17

Étude préliminaire : MEP réalisé d'avril à septembre 2012 sur l'ensemble du périmètre communal

Avant-projet :

- PLQ Lachenal-Dégallier (120 logements/70 emplois) – AVP réalisé [objectif 1 : création logements]
- Voie verte Genève-Sécheron/Versoix – AVP fin 2021 [objectif 4 : renforcement du maillage urbain]
- Création du Parc du Molard – AVP fin 2020 [objectif 3 : création espace public]
- Masterplan réaménagement site du Collège du Léman – AVP fin 2020 [objectif 2 : création d'une nouvelle centralité]

Projet :

- PLQ Ilet Jean-Querret (90 logements/20 emplois) – Adoption du PLQ en 2021 [objectif 1 : création logements]
- PLQ Buissonnets (50 logements/70 emplois) [objectif 1 : création logements]
- Réaménagement passage souterrain de la gare de Versoix [objectif 4 : renforcement du maillage urbain]
- Secteur extension urbaine à dominante d'habitat « Chez Pélissier » (potentiel 600 logements/300 emplois). Mise en œuvre à réinterroger au regard des enjeux de la transition écologique [objectif 2 : création d'une nouvelle centralité]
- Image directrice secteur des Colombières – Image directrice en 2021 (densification à destination d'activité, recomposition espaces publics, création équipement public) [objectif 3 : création espace public et objectif 4 : renforcement du maillage urbain]
- Etude aménagement interface gare Pont-Céard (réaménagement espace public) [objectif 2 : création d'une nouvelle centralité et objectif 3 : création espace public]
- Etude aménagement canal de Versoix – Co-crée la biodiversité en milieu urbain [objectif 3 : création espace public et objectif 4 : renforcement du maillage urbain]

<b>Mesure UD1-03</b>	<b>Versoix</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
--------------------------	----------------	---------------------------

**Programmation par sous-secteurs**

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
LA SCIE	UD1-03h	PLQ	Activités	MES	11.2014	11.2017
ISAAC MACHARD BUISSONNETS	UD1-03k	PLQ	Logements	AVP		12.2020
MOLARD	UD1-03a	POT	Equipements	Non démarré	01.2021	12.2022
145-147 RTE DE SUISSE	UD1-03i	DD	Logements	PRO	12.2021	12.2023
CHEMIN VAL-DE- TRAVERS	UD1-03j	PLQ	Logements	PRO	03.2021	12.2023
LACHENAL - DEGALLIER	UD1-03b	PLQ	Logements	AVP	01.2026	12.2027
ILET JEAN-QUERRET	UD1-03g	PLQ	Logements	AVP	01.2023	12.2027
LES COLOMBIERES	UD1-03c	POT	Logements	Non démarré	01.2031	12.2040
EXTENSION NORD VERSOIX	UD1-03d	POT	Logements	Non démarré	01.2034	12.2040
DEGALLIER	UD1-03e	POT	Logements	Non démarré	01.2032	12.2040
LES COLOMBIERES 2	UD1-03f	POT	Activités	Non démarré	01.2032	12.2040

**Etat de coordination :** Coordination réglée, en cours ou en information préalable selon les secteurs.



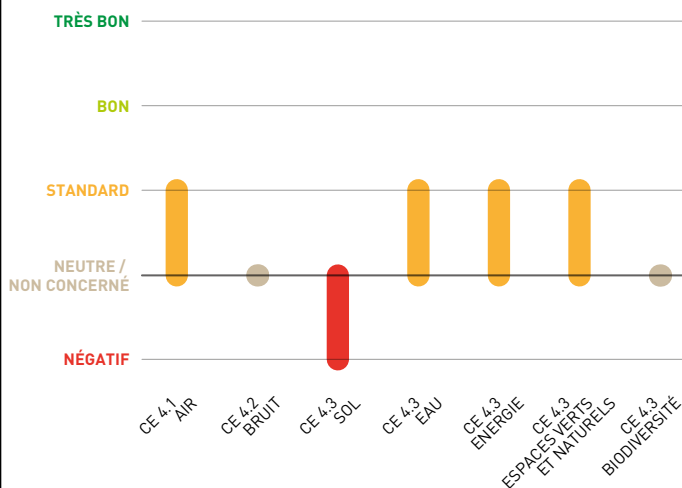
<p style="text-align: center;"><b>Numéro</b> <b>UD1-04</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Coppet-Commugny</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Priorité</b> <b>As4-Bs4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> As1 6621.212 As2 6621.2.243 As3 6621.3.171</p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Densification, Mutation, Extension</p>	<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Commune de Coppet, Commune de Commugny <b>Autres instances concernées</b> Canton de Vaud, Région de Nyon, Privés</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		
<p><b>Description</b></p> <p>Le périmètre Coppet-Commugny prévoit un développement principalement autour de la gare de Coppet, terminus du Léman Express mis en service en 2019.</p> <p>Les opérations « Eselettaz » et « Les Toises » sont prévues en densification de parcelles déjà construites ou déjà en zone à bâtir alors que les opérations « Les Rojalets », « En-la-Fin » (PQ3), « Au Chaucey » et « Plateforme Gare » seront réalisées sur des parcelles actuellement affectées en grande partie en zone intermédiaire et sur des surfaces d'assolement (SDA) nécessitant la création de zones à bâtir. Ces opérations sont enserrées entre des secteurs bâtis ou en prolongement de ces derniers. Sur le territoire de la commune de Commugny, les opérations du projet « En-la-Fin » (PQ 1, 2, 4, 5 et 6) ont été abandonnées. Le développement urbain autour de la gare de Coppet doit se réaliser en accord avec la haute valeur patrimoniale et paysagère du site — liée à la présence du Château, à la vue sur le lac et à l'allée de Madame de Staël — qui revêt une importance primordiale dans le processus. L'opération « plate-forme gare 2 » située hors zone à bâtir et sur des surfaces d'assolement doit être réinterrogée dans le cadre du PDI d'agglomération (art. 20 LATC) et les limites du site stratégique d'agglomération adaptées. A terme, l'ensemble des opérations du secteur pourrait accueillir environ 1250 habitants.</p>		
<p><b>Coordination entre transports et urbanisation</b></p> <p>La gare de Coppet est depuis 2019 desservie par le Léman Express au quart d'heure et le centre-ville de Genève est joignable en seulement 9 minutes en train grâce à une liaison RegioExpress à la demi-heure (desserte amenée à être augmentée au quart d'heure dans le cadre du PRODES rail 2035). Cette accessibilité extrêmement performante en fait un lieu stratégique pour la Terre Sainte et pour le Grand Genève. Un programme de rabattement bus est mis en service avec une ligne transfrontalière en direction de Divonne-les-Bains et Gex depuis 2012.</p> <p>L'accessibilité et la sécurisation MD a été améliorée par la requalification de la RC1 (6621.2.006/12-16b) dont les travaux en traversée de localité de Coppet sont en cours.</p>		
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La densification du centre local de Coppet/Commugny s'inscrit dans la vision d'ensemble d'une agglomération multipolaire, compacte et de proximité. En particulier, elle matérialise les stratégies d'agglomération visant à maîtriser l'occupation du sol et à coordonner urbanisation et desserte TP et MD (stratégies U1, U2 et U3). La coordination entre urbanisation du périmètre</p>		

**Opportunité et utilité**

compact et développement de l'interface multimodale s'inscrit dans les stratégies de renfort du réseau d'armature du Grand Genève (stratégies M2 et M3). La mesure UD1-04 répond au besoin d'action de requalification et de densification des principaux centres urbains du PACA.

La mesure d'urbanisation concentre le développement urbain à proximité d'une gare CFF, appelée à devenir une interface multimodale (M5). Situées en périmètre de centre, les opérations sont toutes aisément accessibles à pied ou en mobilité douce (M8). Elles prennent place dans un environnement déjà bâti ou en continuation d'une urbanisation existante et elles ne portent pas atteinte à l'environnement.

**Effets sur l'environnement**



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des mesures contraignantes pour les TIM. Compte tenu de sa proximité immédiate d'une gare bénéficiant de 6 trains par heures en direction de Genève et en tant que site stratégique, ce développement aura des conséquences environnementales positives de par son impact sur la mobilité pendulaire. De plus, la volonté communale est de limiter le stationnement au-delà des normes en vigueur.

Protection et valorisation des ressources naturelles: aucune étude sur le sol ou sur la biodiversité n'est réalisée à ce stade; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité.

Le périmètre concerné ne comporte ni cours d'eau, ni forêts, ni site sensible au niveau de l'environnement, mais des terres actuellement cultivées.

La mesure respectera les législations fédérale et cantonale en matière d'environnement. Elle va par contre mobiliser d'importantes surfaces d'assolément (124'000 m<sup>2</sup>) déjà déclassées et l'utilisation de ces dernières est justifiée par la localisation de la mesure qui est contigue à la gare.

**Lien avec d'autres mesures PA4**

- 12-57 (C4) Interface multimodale de la gare de Coppet

**Étapes de mise en œuvre**

Programmation :

- Plan directeur intercommunal du périmètre compact du Grand Genève (partie vaudoise), initialisation en cours.
- La révision du Plan d'affectation communal de Coppet et de Plans d'affectations déjà en vigueur est prévue dans les années à venir et conduira à la densification de certains secteurs de la commune

Étude préliminaire : Révision du plan directeur cantonal du Canton de Vaud, études en cours.

Avant-projet : Plan directeur régional sectoriel des zones d'activités du district de Nyon, études en cours

**Programmation par sous-secteurs**

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Étape en cours	Réalisation	Mise en service
ESELETTAZ	UD1-04j	PA	Mixte	EP	12.2021	12.2023
LES ROJALET/SCOLAIRES	UD1-04h	PA	Equipements	EP	01.2024	12.2025
AU CHAUCEY	UD1-04k	PA	Mixte	EP	12.2022	12.2025
LES TOISES	UD1-04i	PA		EP	01.2026	12.2027
LES ROJALET/LOGEMENTS	UD1-04ha	PA	Logements	EP	01.2027	12.2028
PLATE-FORME DE LA GARE DE COPPET II	UD1-04f	PDL	Mixte	Non démarré	01.2029	12.2033
PQ3 DU PDL EN-LA-FIN	UD1-04g	PA	Logements	Non démarré	01.2033	12.2036
PLATE-FORME DE LA GARE DE COPPET I	UD1-04e	PDL	Mixte	Non démarré	01.2034	12.2038

**Etat de coordination :** Voir annexe Centralités vaudoises

Numéro  
**UD1-05**

**Nyon-Eysins-Prangins**



Priorité  
**As4-Bs4**

**Historique de priorité**

As1 6621.211/6621.214/6621.215/6621.216/6621.217

As2 6621.2.244

As3 6621.3.172

**Catégorie de mesures**

Renouvellement, Densification, Mutation, Extension

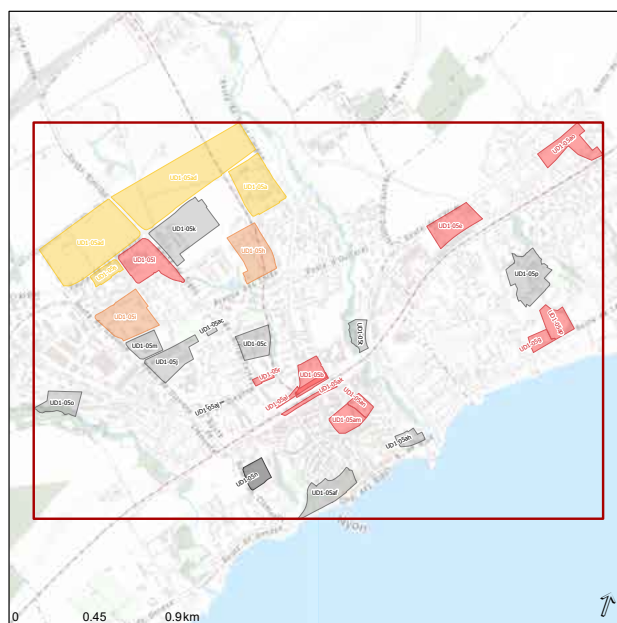
**Maître(s) d'ouvrage**

Commune de Nyon, Commune d'Eysins, Commune de Prangins

**Autres instances concernées**

Région de Nyon, Canton de Vaud, Privés

**Plan de localisation**



**Description**

Ce secteur, avec le secteur Gland-Vich constitue à l'échelle du Grand Genève une des opérations stratégiques du PA4 (OP1-1). Une croissance toujours très soutenue tant pour les habitants que pour les emplois confirme le dynamisme de la région nyonnaise dans le Grand Genève. L'objectif principal d'accueillir la majorité de la croissance dans les centres afin d'éviter le mitage du territoire et le gaspillage des ressources ainsi que de respecter la qualité du paysage a été réaffirmé dans le Plan directeur cantonal du Canton de Vaud et se poursuit. La Ville de Nyon a engagé un travail important sur la densification de son tissu bâti, accompagné par Eysins et Prangins. Les trois communes sont soucieuses de coordonner ensemble leur développement afin d'accueillir de manière qualitative les nouveaux habitants.

Fin septembre 2018, la commune de Prangins a choisi de renoncer à la deuxième étape du projet de route de distribution urbaine (Concept RDU) sur son territoire. Le projet, dont la première étape à Eysins et Nyon est déjà entamée, prévoyait la construction d'une nouvelle route et des extensions urbaines au nord de Nyon et Prangins, notamment sur des surfaces d'assolément. En conséquence de ce renoncement, Prangins concentrera désormais son urbanisation à l'intérieur du périmètre bâti et la liste des opérations urbaines de la commune ne comporte plus les projets en lien avec le concept RDU.

Sur la commune de Nyon, le tracé de la RDU a été modifié, pour devenir un projet communal intitulé route du Châtellard (31-28 Be4). A l'horizon A4 et B4 le développement urbain se concentre sur la densification de secteurs à proximité de la gare et du centre historique de Nyon. Les opérations prévues sur la commune d'Eysins dans le PA3 ont, elles, été réalisées. A terme, l'ensemble des opérations du secteur pourrait accueillir environ 8850 habitants.

**Coordination entre transports et urbanisation**

La gare de Nyon bénéficie d'une très bonne desserte ferroviaire en direction de Genève et Lausanne, ainsi qu'avec les autres gares du littoral lémanique. Le service ferroviaire est assuré par les liaisons IC/IR et RE qui sont appelées à être doublées (8 paires de trains par heure) à l'horizon du PRODES rail 2035. La gare de Nyon est également un centre de rabattement important avec le terminus de la ligne NStCM, une liaison par bus vers les villes de Divonne-les-Bains et Gex, ainsi que plusieurs lignes régionales en direction des villages et communes du district de Nyon. En outre, l'agglomération de Nyon dispose de réseaux denses de transports publics, et de vélos en libre-service.

**Opportunité et utilité**

La densification de l'agglomération nyonnaise s'inscrit dans la vision d'ensemble d'une agglomération multipolaire, compacte et de proximité. En particulier, elle matérialise les stratégies d'agglomération visant à maîtriser l'occupation du sol et à coordonner urbanisation et desserte TP et MD (stratégies U1, U2 et U3). La coordination entre urbanisation du périmètre compact et forte desserte TP (ferroviaire et routière) s'inscrit dans les stratégies de renfort du réseau d'armature du Grand Genève (stratégies M2 et M3). La mesure UD1-05 répond au besoin d'action du PACA de requalification et de densification des principaux centres urbains du PACA.

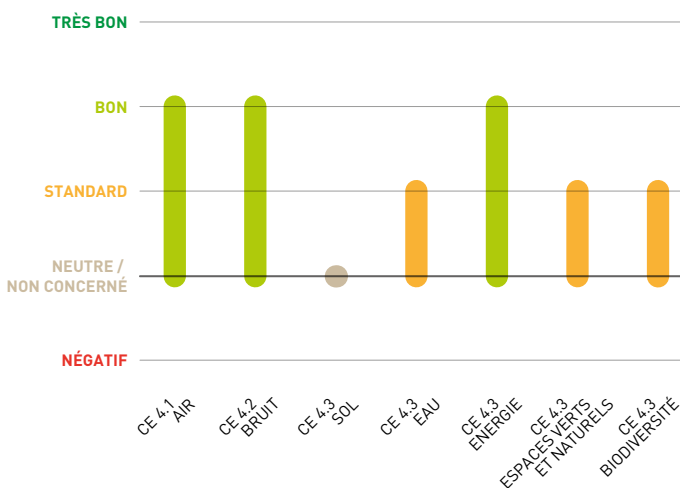
Le développement de l'urbanisation et le système de transport sont étroitement coordonnés. Les futures planifications sont situées à proximité des arrêts de TP et/ou connectés avec l'interface multimodale de la gare de Nyon.

Une amélioration de la perméabilité piétonne est constamment recherchée à l'intérieur des périmètres de projet afin de garantir des cheminements MD continus, confortables, rapides et sécurisés entre les différents quartiers et attracteurs de la Ville (M6, M8).

L'apaisement des pénétrantes et des transversales du réseau de transport se concrétise dans les secteurs plus densément habités et en coordination avec les futures planifications, dans le but de diminuer les nuisances des TIM et de créer des espaces de vies plus conviviaux et agréables (U9).

Les planifications de la Ville de Nyon prévues à l'horizon 2030 sont situées dans le périmètre du centre régional et localisées à une distance raisonnable de la gare (maximum 10 minutes à vélo). Sur le territoire de Prangins, le renoncement à toutes extensions urbaines concentre le développement urbain vers l'intérieur. En ce sens, les opérations prévues dans l'agglomération régionale de Nyon favorisent une densification du tissu déjà urbanisé tout en limitant l'étalement urbain. Au gré des opportunités, les planifications prévoient un traitement qualitatif des espaces publics à l'intérieur des périmètres de projet, une mise en réseau des trames vertes avec les quartiers avoisinants (U9) ainsi que la végétalisation des espaces urbains et la réduction de l'imperméabilité des sols (EP1, EP6).

**Effets sur l'environnement**



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des actions sur les bâtiments en matière d'énergie renouvelable. Les développements urbains sont situés à proximité des transports publics et/ou du centre-ville. Se constitue donc une ville des courtes distances permettant d'encourager les modes doux et de limiter les attentes à la qualité de l'air engendrées par l'augmentation des déplacements induits par la croissance démographique. L'impact du bruit induit par les futures planifications est systématiquement évalué et pris en compte, notamment sur les locaux à usage sensibles des alentours. La forme urbaine retenue permet de limiter les nuisances sonores pour les habitants actuels et futurs.

Si nécessaire, une étude acoustique est exigée au moment du permis de construire et des mesures constructives doivent être intégrées au projet.

Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie la possibilité d'intégrer des zones de plaines; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; prévoit des plantations d'espèce; accompagne d'un programme Nature en ville; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage

Les planifications de la centralité nyonnaise permettent une densification vers l'intérieur et un accroissement des possibilités de construire dans des secteurs déjà urbanisés. La croissance démographique sera assurée en bonne partie par la réalisation des projets d'urbanisation; le solde sera garanti par la densification de la zone ordinaire. À l'horizon 2030 aucune planification n'est prévue sur des surfaces d'assolement ou à l'intérieur d'aires protégées.

Cette volonté de densifier permet de limiter le gaspillage de sols et le mitage du territoire. Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

Lorsque possible, les planifications prévoient la création d'espaces publics attractifs et dans la mesure du possible végétalisés. Une attention particulière est mise sur la plantation d'arbres en pleine terre. De manière générale, la coupe d'arbres existants est évitée, lorsque cela n'est pas possible des mesures compensatoires sont mises en place (replantation des arbres dans le périmètre ou à proximité). Une augmentation de la végétalisation et un maintien de la biodiversité sont globalement recherchés, avec, en priorité, des plantations d'espèces indigènes ou adaptables aux changements climatiques. Les fiches communales de recommandations « Aménager en favorisant la biodiversité » sont systématiquement mentionnées dans les planifications.

<b>Mesure UD1-05</b>	<b>Nyon-Eysins-Prangins</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
----------------------	-----------------------------	---------------------------

En termes énergétiques, la législation cantonale et fédérale est systématiquement et strictement appliquée à l'ensemble des mesures d'urbanisation. Dans la plupart des cas, un concept énergétique est élaboré en coordination avec les propriétaires fonciers en fonction des enjeux et des spécificités du périmètre du projet et sur la base des recommandations comprises dans la planification énergétique territoriale établie par les communes.

#### Lien avec d'autres mesures PA4

- 31-18 (A4) Requalification en faveur des TC et des MD du passage inférieur Route de l'Etraz
- 31-10a (B4) Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et de la MD: route de St-Cergue
- 31-21 (B4) Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise (tronçon rte de St-Cergue-Rte de Duillier)
- 31-24 (B4) Aménagement MD et espaces public dans le « cœur de ville » de Nyon
- 31-28 (Be4) Aménagement de la Route du Châtellard au Nord de Nyon
- 12-29 (C4) – Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre Maconnex - Divonne - Nyon: tronçon Crassier - Eysins
- 12-59 (C4) – Liaison MD Eysins - Chésereux
- 31-23 (C4) – Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et des MD: av. des Eules, routes de l'Oulteret et de l'Etraz (Prangins)
- 12-56 (C4) – Requalification de la route de Suisse (4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> étapes): tronçons Nyon-Colovray, Crans-près-Céligny, Dully-Bursinel, Perroy
- 31-16 (C4) – Aménagement d'un réseau MD dans le centre régional de Nyon: passage sous-voie Crève-Cœur - ch. des Ruettes
- 31-20 (C4) – Adaptation de la ligne NstCM dans la partie urbaine (Nyon)
- 31-40 (C4) – Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et des MD: av. Alfred Cortot et route de St-Cergue (partie basse)

#### Etapes de mise en œuvre

Programmation: Plan directeur intercommunal du périmètre compact du Grand Genève (partie vaudoise), initialisation en cours.

Etude préliminaire: Révision du plan directeur cantonal du Canton de Vaud, études en cours.


Avant-projet: Plan directeur régional sectoriel des zones d'activités du district de Nyon, études en cours

#### Programmation par sous-secteurs

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
MARANS-COUCHANT	UD1-05j	PQ	Logements	MES	01.2018	12.2020
ETRAZ-SUD	UD1-05t	PQ	Logements	REA	01.2017	12.2022
VALLON DU COSSY	UD1-05c	PQ	Logements	REA	01.2020	12.2022
PETITE PRAIRIE	UD1-05k	PQ	Logements	REA	01.2020	12.2022
LA SUETTAZ	UD1-05m	PQ	Logements	REA	01.2019	12.2022
EN CLEMENTY	UD1-05n	PPA	Logements	Non démarré	01.2020	12.2022
LE STAND	UD1-05o	PPA	Logements	REA	01.2020	12.2022
ADDENDA CORTOT-COSSY	UD1-05r	PQ	Logements	AVP	01.2024	01.2026
MARTINET	UD1-05b	PQ	Logements	EP	01.2025	12.2028
EN GRAVETTE II	UD1-05l	PPA	Mixte	EP	01.2024	12.2028
ENTRE DEUX CHEMINS	UD1-05e	PQ	Logements	EP	01.2024	12.2030
AU CLOS	UD1-05g	PPA	Logements	EP	01.2022	12.2030
LES TATTES D'OIE	UD1-05i	PQ	Logements	EP	01.2029	12.2032
MANGETTE	UD1-05h	PQ	Logements	EP	01.2030	12.2034
ADDENDA FONTAINES	UD1-05s	SD	Logements	Non démarré	01.2032	12.2035
AU CHÊNE	UD1-05a	SD	Logements	Non démarré	01.2030	12.2039
CENTRE VILLAGE	UD1-05p	PPA	Logements	REA	01.2020	

Mesure UD1-05	Nyon-Eysins-Prangins				Priorité : As4-Bs4	
Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
VY CREUSE USINE À GAZ	UD1-05ah	PQ	Activités	REA	01.2010	12.2021
DP ET MOBILIÈRE	UD1-05aj	PC	Logements	REA		12.2021
SECTEUR COUCHANT	UD1-05ac	MPGA	Logements	REA	01.2019	12.2024
PARC PERDTEMPS	UD1-05am	SD	Activités	Non démarré	01.2023	12.2025
GARE SUD	UD1-05ak	SD	Activités	Non démarré	01.2025	12.2028
GARE NORD	UD1-05al	SD	Activités	Non démarré	01.2025	12.2028
ILOT USTERI	UD1-05an	SD	Activités	Non démarré	01.2026	12.2028
BOURG DE RIVE	UD1-05af	PPA	Logements	REA	01.2003	12.2030
BÉNEX-DESSUS-SUD GRAND-CHAMP	UD1-05ao	PA	Logements	EP	01.2027	12.2030
LE CLOS	UD1-05ap	PA	Logements	EP		12.2030
RDU NYON NORD	UD1-05ad	SD	Logements	Non démarré	01.2032	12.2035

**Etat de coordination :** Voir annexe Centralités vaudoises

<p style="text-align: center;"><b>Numéro</b> <b>UD1-06</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Gland-Vich</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Priorité</b> <b>As4-Bs4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> As1 6621.209 et 6621.210 As2 6621.2.245 As3 6621.3.173</p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Renouvellement, Densification, Mutation, Extension</p>	<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Commune de Gland, Commune de Vich <b>Autres instances concernées</b> Canton de Vaud, Région de Nyon, Privés</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p>  <p>PPA La Combaz. Image : Paysagegestion, 2020</p>	
<p><b>Description</b></p> <p>Ce secteur, avec celui de Nyon-Eysins-Prangins, constitue à l'échelle du Grand Genève une des opérations stratégiques du PA4 (OP1-1). Une croissance toujours très soutenue tant pour les habitants que pour les emplois confirme son dynamisme dans le Grand Genève.</p> <p>La commune de Vich a fait part de son intention de sortir du périmètre compact d'agglomération à l'automne 2020. Sa demande sera étudiée dans le cadre de l'établissement du PDI.</p> <p>L'ouest de Gland, classé comme site stratégique (8d1) dans la Politique des pôles de développement cantonale vaudoise (PPDE), prévoyait dans le cadre du schéma directeur Gland-Vich, la réalisation de secteurs mixtes « activités-emplois ». Toutefois, suites aux dernières réflexions sur ce site et au constat de la pénurie de sites d'activités dans la Région, l'orientation pour les secteurs sud a évolué. Ils resteront à terme en zones d'activités. Les secteurs nord restent quant à eux les plus propices à l'habitation et sont conservés en tant que site stratégique d'agglomération.</p> <p>A terme, l'ensemble des opérations du secteur pourrait accueillir environ 3300 habitants.</p>		
<p><b>Coordination entre transports et urbanisation</b></p> <p>La gare de Gland bénéficie d'une très bonne desserte (à la demi-heure) directe en direction de Genève et Lausanne, ainsi qu'avec les autres gares du littoral lémanique. Gland joue un rôle de centre local de rabattement aussi bien pour les TIM (P+R) que les TP (réseau de bus). Les périmètres d'urbanisation restent concentrés à proximité de la gare (environ 1 kilomètre de distance). Cette proximité permet de mettre l'accent sur les transports publics.</p>		
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La densification du centre local de Gland s'inscrit dans la vision d'ensemble d'une agglomération multipolaire, compacte et de proximité. En particulier, elle matérialise les stratégies d'agglomération visant à maîtriser l'occupation du sol et à coordonner urbanisation et desserte TP et MD (stratégies U1, U2 et U3). L'urbanisation du périmètre de centre urbain, à proximité directe de l'interface multimodale de la gare s'inscrit dans les stratégies de renfort du réseau d'armature du Grand Genève (stratégies M2 et M3). La mesure UD1-06 répond au besoin d'action du PACA de requalification et de densification des principaux centres urbains du PACA.</p>		

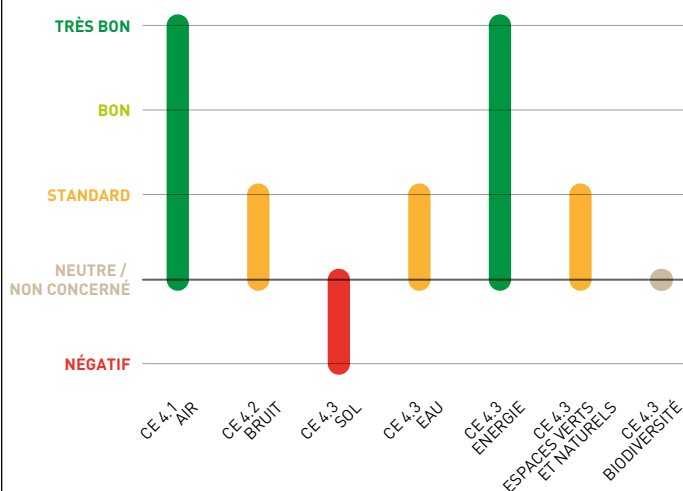
Les mesures d'urbanisation mettent l'accent sur la mobilité douce (M4) et les secteurs retenus sont facilement accessibles. En effet avec la réalisation de la mesure 6621.2.026/31-5 et la mesure 6621.3.080/31-6 l'accessibilité nord-sud MD de la commune a été et sera fortement améliorée. L'aménagement du secteur « Gare sud » permettra de compléter le dispositif de valorisation de l'interface multimodale « gare de Gland ».

Du point de vue de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti (U2), les secteurs retenus permettent de concentrer l'urbanisation et de prioriser un développement vers l'intérieur. La proximité de l'interface multimodale de la gare (1 km) joue un rôle important dans le développement des différents quartiers.

A ce stade, les différentes mesures d'urbanisation n'ont pas d'impact particulier sur la sécurité du trafic (M11), des études complémentaires aux différentes planifications sont toutefois menées afin de pacifier certains tronçons routiers.

Concernant les améliorations sur l'environnement et l'utilisation des ressources (EP1), les différentes planifications tendent en particulier à valoriser les espaces verts et naturels en développant la « nature en ville ».

**Effets sur l'environnement**



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler; prévoit des actions sur les bâtiments en matière d'énergie renouvelable. Dans le secteur Cité-Ouest – Aux Tuillières, la densification sera accompagnée d'une requalification de la route qui traverse le quartier afin de pacifier le secteur.

Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie la possibilité d'intégrer des zones de pleines terres et une gestion des eaux plus contraignante (mise en place d'indice de verdure/imperméabilisation); prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; prévoit des plantations d'espèces indigènes.

Le secteur « Gare sud » fait l'objet d'une étude de faisabilité en lien avec les sites « 2000 watts », le site se situe à proximité immédiate de la Gare et la maîtrise foncière est communale. Le secteur Mauverney-Dessus – Au Bochet-Dessus prévoit la densification du secteur avec la création de nouveaux bâtiments et la rénovation des bâtiments existants voire leur agrandissement. Il est souhaité réaliser un parc habité pour ce nouveau quartier, sans circulation dans son centre. Pour chaque planification, une attention particulière est portée sur les aménagements paysagers et sur la biodiversité présente sur le site. Les espaces en sous-sol réservés au parking souterrain font l'objet d'une pesée des intérêts afin de conserver des espaces en pleine terre. Les espèces indigènes et en station sont exigées pour chaque planification.

Les planifications communales, en cours d'étude, mettent l'accent sur les densifications de secteurs déjà urbanisés. Le secteur Grand-Champ I est le seul se trouvant partiellement en zone agricole et en surface d'assolement. Cette mesure empiète sur 12'000 m<sup>2</sup> de zone agricole et 26'483 m<sup>2</sup> de surfaces d'assolement déjà déclassées.

**Lien avec d'autres mesures PA4**

- 12-28 (A4) Requalification de la route de Suisse (3<sup>ème</sup> étape): tronçons sur Prangins et Gland
- 31-39 (A4) Requalification de l'axe Vy-Creuse/Rue du Perron en faveur des MD
- 12-56 (C4) Requalification de la route de Suisse (4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> étapes): tronçons Nyon-Colovray, Crans-près-Céligny, Dully-Bursinel, Perroy
- 12-58 (C4) Traversées MD Jonctions autoroutières A1 Gland et Rolle

**Etapes de mise en œuvre**

Programmation: Plan directeur intercommunal du périmètre compact du Grand Genève (partie vaudoise), initialisation en cours.

Etude préliminaire: Révision du plan directeur cantonal du Canton de Vaud, études en cours.

Avant-projet: Plan directeur régional sectoriel des zones d'activités du district de Nyon, études en cours



<b>Mesure UD1-06</b>	<b>Gland-Vich</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
--------------------------	-------------------	---------------------------

**Programmation par sous-secteurs**

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
COMMUNET-BORGEAUD	UD1-06i	PPA	Logements	MES	01.2012	01.2015
LA COMBAZ	UD1-06e	PPA	Mixte	REA	01.2020	12.2022
LA CRETAUX	UD1-06q	PA	Activités	EP		12.2022
MAUVERNEY DESSUS	UD1-06c	PQ	Logements	AVP	01.2023	12.2025
CITÉ-QUEST - AUX TULLIÈRES	UD1-06g	PQ	Mixte	EP	01.2023	12.2025
GARE SUD	UD1-06h	PQ	Logements	AVP	01.2022	12.2025
GRAND CHAMP I	UD1-06d	SD	Logements	Non démarré	01.2027	12.2030
GRAND CHAMP II	UD1-06p	SD	Logements	Non démarré	01.2037	12.2040

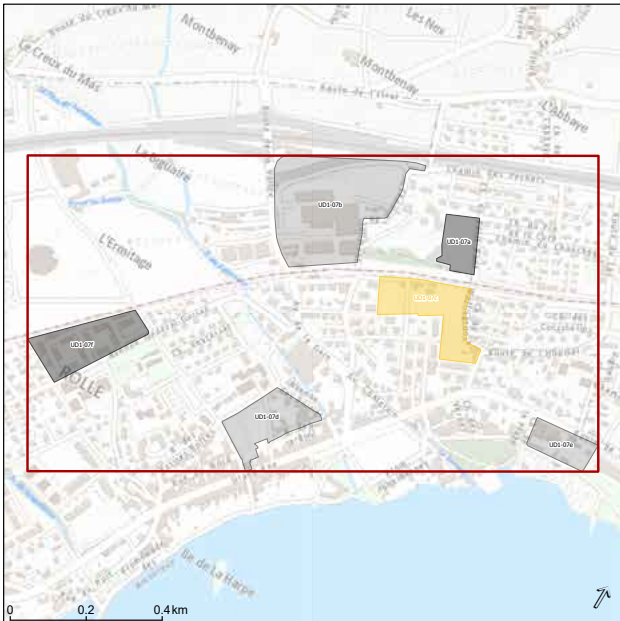
**Etat de coordination :** Voir annexe Centralités vaudoises



<p style="text-align: center;"><b>Numéro</b> <b>UD1-07</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Rolle-Mont-sur-Rolle</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Priorité</b> <b>As4-Bs4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> As1 6621.218 As2 6621.2.246 As3 6621.3.174</p>	

<p><b>Catégorie de mesures</b> Renouvellement, Densification, Mutation, Extension</p>	<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Commune de Rolle, Commune de Mont-sur-Rolle <b>Autres instances concernées</b> Canton de Vaud, Région de Nyon, Privés</p>
---	---

**Plan de localisation**



**Description**

Le périmètre compact du centre local Rolle-Mont-sur-Rolle prévoit un développement important autour de la gare de Rolle avec un nouveau quartier mixte relié à l'interface multimodale de la gare. La qualité patrimoniale de la Ville de Rolle et son insertion paysagère au bas du coteau viticole est un atout majeur de ce centre urbain qui se développe rapidement. La question paysagère est ainsi un enjeu majeur de tous les futurs développements notamment pour le quartier de la gare qui subit une profonde mutation.

A terme, l'ensemble des opérations du secteur pourrait accueillir environ 1750 habitants.

**Coordination entre transports et urbanisation**

La gare de Rolle bénéficie d'une très bonne desserte à la demi-heure directe en direction de Genève et Lausanne, ainsi qu'avec les autres gares du littoral lémanique. Son rôle de centre local de rabattement est appelé à se renforcer avec le développement de l'interface multimodale de la gare de Rolle (1<sup>e</sup> phase 6621.2.005/12-19 en cours de réalisation ; 2<sup>e</sup> phase 12-20 (C4)) intégrant une nouvelle gare routière pour 8 lignes de bus régionaux et un P+R d'environ 200 places de stationnement.

Rolle est par ailleurs un centre local de rabattement important pour les lignes de car postal en direction notamment d'Aubonne et de Gimel.

Le principal périmètre de développement du centre Rolle-Mont-sur-Rolle, le PQ Gare Nord-Schenk, se trouve à proximité immédiate de l'interface multimodale, en densification et requalification de parcelles d'activité.

### Opportunité et utilité

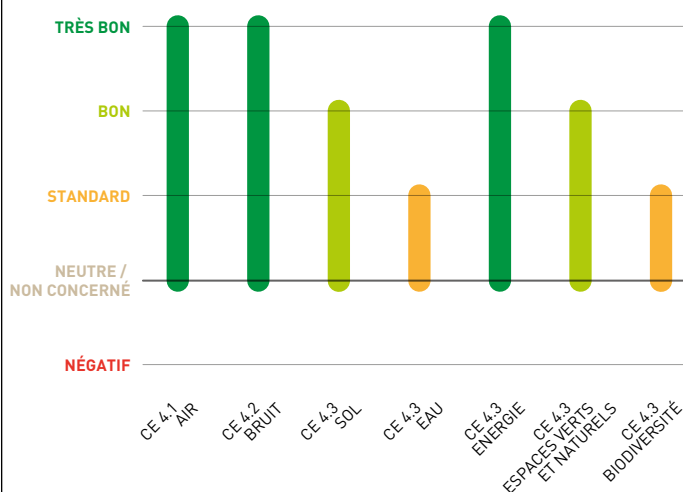
La densification du centre de Rolle s'inscrit dans la vision d'ensemble d'une agglomération multipolaire, compacte et de proximité. En particulier, elle matérialise les stratégies d'agglomération visant à maîtriser l'occupation du sol et à coordonner urbanisation et dessert TP et MD (stratégies U1, U2 et U3). L'urbanisation du périmètre de centre, à proximité directe de la gare ferroviaire s'inscrit dans les stratégies de renfort du réseau d'armature du Grand Genève (stratégies M2 et M3). La mesure UD1-07 répond au besoin d'action du PACA de requalification et de densification des principaux centres urbains.

Le PQ Gare Nord – Schenk est lié à plusieurs projets d'amélioration des réseaux de transports, en particulier la création d'une gare routière pour 8 lignes de bus régionaux (M5), le réaménagement de la jonction autoroutière, et la requalification de l'entrée de Rolle par la route de la Vallée. Le projet est accompagné d'un concept de mobilité « quartier sans voitures » (M6), et prévoit la mutualisation des parkings ainsi que la création d'un P+R.

Le projet permet de renouveler un site industriel tout en conservant 50% de la surface vouée à des activités secondaires et tertiaires, de réaliser un quartier dense directement connecté à la gare pouvant accueillir environ 580 nouveaux habitants. Une attention particulière a été portée à l'intégration du projet dans le paysage. Un concept paysager accompagne le projet. Un parc sera créé dans le quartier en pleine terre (EP6)

La Commune de Rolle exige pour toutes ses planifications un concept énergétique contraignant pour la réalisation et l'exploitation des constructions (EP4).

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; favorise le rail ; implique des mesures contraignantes pour les TIM, diminution de la vitesse, interdiction de circuler et amélioration de la fluidité ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des revêtements phono-absorbants ; prévoit des actions sur les bâtiments en matière d'énergie renouvelable.

Une étude d'impact a été réalisée en mai 2016 sur la base du projet de PQ Gare Nord-Schenk et tenant compte des projets routiers liés (modification de la jonction autoroutière, création d'une route de dessert pour le quartier et réaménagement des routes de la Vallée et de Jolimont). La localisation du quartier, directement connecté à la gare de Rolle, permet de réduire sensiblement les émissions de gaz à effet de

serre : la conception du quartier favorise la mobilité douce et participe à l'organisation de la plateforme multimodale de la gare. Les mesures qui contribuent à ce bilan positif portent sur l'aménagement de la place de la Gare, la création d'une gare routière pour les bus régionaux, la mise en place d'un concept paysager pour l'ensemble du périmètre. Le nouveau quartier est organisé autour d'un parc en terre pleine et d'espaces publics sans voitures.

Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie la possibilité d'intégrer des zones de pleine terre et taux d'imperméabilisation entre 30 et 39% ; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique ; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité ; prévoit des plantations d'espèces indigènes ; réalise des mesures de compensation et crée des nouveaux espaces de biodiversité.

La Commune de Rolle s'est dotée d'un concept énergétique communal (2<sup>e</sup> édition mise à jour dans le cadre du processus de labellisation Cité de l'énergie, en mars 2016), visant à promouvoir l'efficacité énergétique et l'approvisionnement en énergies renouvelables. La société à 2000 Watts vers laquelle la commune de Rolle veut tendre oblige à infléchir la courbe de demande en énergie et à opter pour une sobriété dans nos modes d'habiter, de se déplacer et de consommer. A l'échelle du projet, cette sobriété peut être satisfaite en priorité par l'adoption de standards à basse consommation d'énergie et par la maximisation du potentiel de captation solaire (conception bioclimatique des bâtiments). Pour satisfaire les besoins thermiques (chauffage, rafraîchissement et froid du nouveau quartier), la solution retenue consiste au maintien et à l'extension du captage d'eau du lac permettant un fonctionnement pour chaque immeuble sans avoir la contrainte d'aménager un réseau de chaleur.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

Mesure UD1-07	Rolle-Mont-sur-Rolle		Priorité : As4-Bs4																																																				
<p><b>Lien avec d'autres mesures PA4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12-20 (C4) Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Rolle (2<sup>ème</sup> phase)</li> <li>• 12-58 (C4) Traversées MD Jonctions autoroutières A1 Gland et Rolle</li> </ul>																																																							
<p><b>Etapes de mise en œuvre</b></p> <p>Programmation : Plan directeur intercommunal du périmètre compact du Grand Genève (partie vaudoise), initialisation en cours.</p> <p>Etude préliminaire : Révision du plan directeur cantonal du Canton de Vaud, études en cours.</p> <p>Avant-projet : Plan directeur régional sectoriel des zones d'activités du district de Nyon, études en cours</p>																																																							
<p><b>Programmation par sous-secteurs</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nom opération</th> <th>Numéro mesure</th> <th>Procédure type</th> <th>Affectation principale</th> <th>Etape en cours</th> <th>Réalisation</th> <th>Mise en service</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>JOLIMONT-SUD</td> <td>UD1-07a</td> <td>PQ</td> <td>Logements</td> <td>EP</td> <td>01.2020</td> <td>12.2022</td> </tr> <tr> <td>LES GRANDES BUTTES - JARDINS - SECTEUR A</td> <td>UD1-07d</td> <td>PQ</td> <td>Logements</td> <td>REA</td> <td>01.2016</td> <td>12.2023</td> </tr> <tr> <td>SOUS BELLEFONTAINE</td> <td>UD1-07e</td> <td>PQ</td> <td>Logements</td> <td>REA</td> <td>01.2019</td> <td>12.2023</td> </tr> <tr> <td>RÉVISION PQ SOUS-LE-ROSEY</td> <td>UD1-07f</td> <td>PQ</td> <td>Logements</td> <td>PRO</td> <td>01.2022</td> <td>12.2025</td> </tr> <tr> <td>GARE NORD-SCHENK</td> <td>UD1-07b</td> <td>PQ</td> <td>Logements</td> <td>REA</td> <td>01.2019</td> <td>12.2026</td> </tr> <tr> <td>LES VIGNES</td> <td>UD1-07c</td> <td>PQ</td> <td>Logements</td> <td>EP</td> <td>01.2031</td> <td>12.2035</td> </tr> </tbody> </table>							Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	JOLIMONT-SUD	UD1-07a	PQ	Logements	EP	01.2020	12.2022	LES GRANDES BUTTES - JARDINS - SECTEUR A	UD1-07d	PQ	Logements	REA	01.2016	12.2023	SOUS BELLEFONTAINE	UD1-07e	PQ	Logements	REA	01.2019	12.2023	RÉVISION PQ SOUS-LE-ROSEY	UD1-07f	PQ	Logements	PRO	01.2022	12.2025	GARE NORD-SCHENK	UD1-07b	PQ	Logements	REA	01.2019	12.2026	LES VIGNES	UD1-07c	PQ	Logements	EP	01.2031	12.2035
Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service																																																	
JOLIMONT-SUD	UD1-07a	PQ	Logements	EP	01.2020	12.2022																																																	
LES GRANDES BUTTES - JARDINS - SECTEUR A	UD1-07d	PQ	Logements	REA	01.2016	12.2023																																																	
SOUS BELLEFONTAINE	UD1-07e	PQ	Logements	REA	01.2019	12.2023																																																	
RÉVISION PQ SOUS-LE-ROSEY	UD1-07f	PQ	Logements	PRO	01.2022	12.2025																																																	
GARE NORD-SCHENK	UD1-07b	PQ	Logements	REA	01.2019	12.2026																																																	
LES VIGNES	UD1-07c	PQ	Logements	EP	01.2031	12.2035																																																	
<p><b>Etat de coordination :</b> Voir annexe Centralités vaudoises</p>																																																							



Numéro  
**UD1-09**

**Divonne-les-Bains**



Priorité  
**As4**

Historique de priorité  
As3 6621.3.241

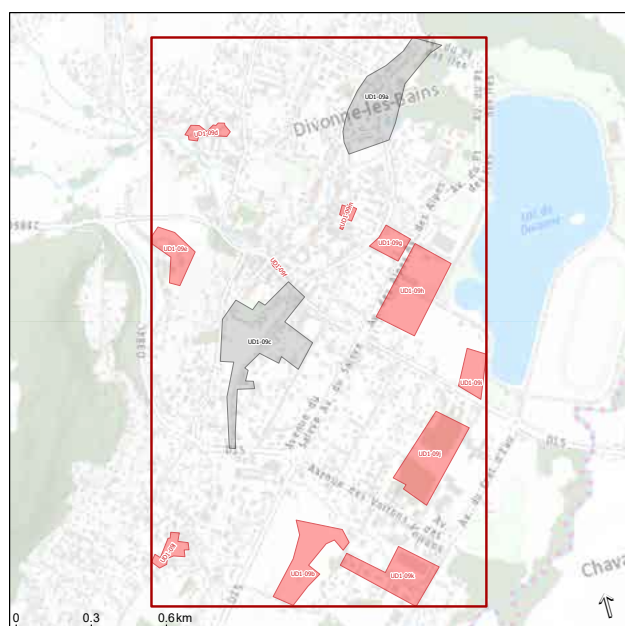
**Catégorie de mesures**

Densification, Mutation, Extension urbaine

**Maître(s) d'ouvrage**

Commune de Divonne-les-Bains, Pays de Gex agglo

**Plan de localisation**



**Représentation explicative de la mesure**



**Description**

Encadrement du développement urbain du centre local d'aire villageoise de Divonne-les-Bains au sein du document d'urbanisme intercommunal en vigueur : PLUiH approuvé en février 2020 par le biais d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielles permettant de définir un urbanisme de projet. 10 secteurs de projet :

- Création de nouveaux logements : le PLUiH prévoit la création de 798 logements à horizon 2030 (0.9% par an) dont 490 au sein d'OAP.
- Création de nouveaux équipements communaux et intercommunaux
- Encadrement et accompagnement du développement économique

Le PLUiH permet la structuration et la mise en cohérence des opérations engagées autour des thématiques de la densification, du renouvellement urbain, de l'implantation de services à la personne, d'équipements, d'offres commerciales, avec un accent particulier sur l'attractivité de Divonne-les-Bains comme pôle touristique (équipements, accès, confort des visiteurs, cheminements, attractivité des espaces publics ...)

**Coordination entre transports et urbanisation**

Le centre-ville de Divonne-les-Bains est desservi par deux lignes de transports publics transfrontalières : la ligne 814, reliant Gex à Coppet, et la 818, reliant Gex à Nyon. Ces deux lignes permettent de relier Divonne-les-Bains au Léman Express et aux trafics grandes lignes (IR/IC et RE), et ainsi permettre aux habitants d'accéder facilement et rapidement à toute l'agglomération du Grand Genève notamment à la zone économique de Nyon. La voie verte Grilly-Crassier réalisée par étape entre 2013 et 2018 permet des parcours MD sécurisés entre le Pays de Gex et la frontière suisse. A terme, la voie verte sera prolongée vers Maconnex (6621-3-020 - 12-50), et jusqu'à Eysins pour se connecter au réseau MD de l'agglomération nyonnaise et offrir un parcours direct et en site propre jusqu'au centre de Nyon (12-29 - C4). En parallèle, la ligne de bus 818 pourrait être priorisée sur le tronçon Divonne-Crassier pour garantir une liaison TP fiable et attractive vers Nyon.

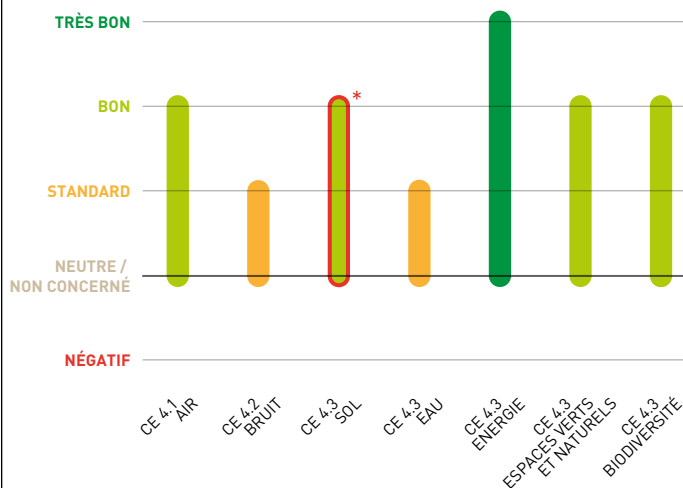
<b>Mesure UD1-09</b>	<b>Divonne-les-Bains</b>	<b>Priorité : As4</b>
----------------------	--------------------------	-----------------------

### Opportunité et utilité

La mise en œuvre du PLUiH de Divonne-les-Bains s'inscrit dans la vision d'ensemble d'une agglomération verte, multipolaire, compacte et de proximité. En particulier, elle matérialise les stratégies d'agglomération visant à maîtriser l'occupation du sol et à coordonner urbanisation et desserte TP et MD (stratégies U1, U2, U3, M3, M4). La coordination entre création de logement et d'équipements dans les centres urbains s'inscrit dans les stratégies de renfort du réseau d'armature du Grand Genève (U5, U7).

Les OAP du PLUiH contiennent des dispositions pour encadrer la programmation en nombre de logement, la qualité architecturale et paysagère (EP4, EP5, EP6) et la gestion des problématiques environnementales (EP1, M6).

### Effets sur l'environnement



\*Empiète sur des SDA/Aires protégées/Zones agricoles et/ou équivalent

Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TC et de la MD; favorise le rail; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler;

Protection et valorisation des ressources naturelles: les études montrent un taux d'imperméabilisation de moins de 30%; la gestion de l'eau se fait à la parcelle; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; prévoit des plantations d'espèce; accompagne d'un programme Nature en ville; prévoit des espèces végétales indigènes ou adaptables aux changements climatiques.

Cette mesure empiète sur 40'000 m<sup>2</sup> de surface agricole. déjà classés en zone urbaine ou à urbaniser. Le bilan de l'évolution du zonage de la commune de Divonne-

les-Bains est de 23,15 hectares rendus aux espaces naturels ou agricoles.

Les mesures seront accompagnées de campagnes de sensibilisation et de communication.

### Lien avec d'autres mesures PA4

- 12-29 (C4) Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre Maconnex - Divonne - Nyon: tronçon Crassier – Eysins
- 12-57 (C4) Plateforme multimodale de la gare de Coppet

### Etapes de mise en œuvre

Programmation: Inscription au SCoT du Pays de Gex (décembre 2019)

Étude préliminaire: PLUiH approuvé en février 2020, exécutoire depuis le 18 juillet 2020.

Avant-projet: Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) au sein du PLUiH à l'échelle du Pays de Gex.

### Programmation par sous-secteurs

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
ZAC LONGS PRES	UD1-09a	PLU	Logements	MES	01.2013	12.2014
OAP PLAN	UD1-09d	OAP	Logements	PROG		12.2030
SOUCOUR-CHAMPS-EPINETTES	UD1-09b	PLU	Activités	Non démarré		12.2030
QUARTIER GARE	UD1-09c	OAP	Mixte	REA	01.2021	12.2030
OAP CHATEAU	UD1-09e	OAP	Activités	Non démarré		12.2030



<b>Mesure UD1-09</b>	<b>Divonne-les-Bains</b>	<b>Priorité : As4</b>
--------------------------	--------------------------	-----------------------

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
OAP LE DIVONA	UD1-09f	OAP	Activités	PROG		12.2030
LES CHEINTRES	UD1-09g	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
PROJET AQUALUDIQUE	UD1-09h	OAP	Equipements	PROG		12.2030
BORDS DU LAC	UD1-09i	OAP	Equipements	Non démarré		12.2030
OAP LA TUILIERE	UD1-09j	OAP	Equipements	Non démarré		12.2030
RUE DE LA VERSOIX	UD1-09k	OAP	Activités	PROG		12.2030
ARBERE	UD1-09l	OAP		Non démarré		12.2030
LA POSTE	UD1-09m	OAP		Non démarré		12.2030

**Etat de coordination :** Non concerné



Numéro  
**UD2-01**

**Jardins des Nations  
(Genève, Grand- Saconnex)**



**Priorité  
As4**

**Historique de priorité**

As1 6621.207

As2 6621.2.248

As3 6621.3.177

**Catégorie de mesures**

Densification, Espaces publics

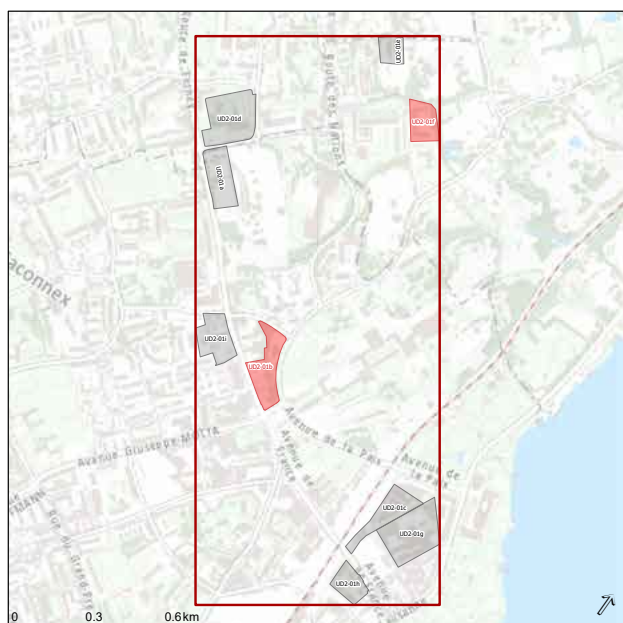
**Maître(s) d'ouvrage**

Canton de Genève

**Autres instances concernées**

Ville de Genève, Communes du Grand-Saconnex et de Pregny-Chambésy

**Plan de localisation**



**Représentation explicative de la mesure**



**Description**

Poursuite de l'évolution de ce site d'activités exceptionnel pour l'attractivité internationale de Genève et de son agglomération, avec pour objectifs majeurs :

1/ De favoriser de nouvelles organisations internationales (OI), d'organisations non gouvernementales (ONG), d'équipes liés aux OI ou encore de missions étrangères et de faciliter les développements immobiliers des OI, ONG et autres partenaires de la Genève internationale présents dans le secteur du Jardin des Nations. A ce titre, les projets emblématiques en cours de chantier contribueront à créer pour le secteur des nouveaux pôles d'activités représentant environ 3'000 nouveau emplois et 1040 nouveaux habitants dont 670 étudiants de l'Institut de hautes études internationales et de développement (IHEID)

L'attractivité culturelle sera par ailleurs renforcée par le projet de la Cité de la Musique, qui regroupera des salles philharmoniques, des locaux pour l'orchestre de Suisse romande (OSR) et la haute école de musique (HEM). Ce projet aux abords de la Place des Nations accueillera jusqu'à 2'000 spectateurs, 400 étudiants et une centaine de musiciens professionnels.

2/ D'accompagner les OI et autres organisations para-institutionnelles dans la rénovation de leurs parcs immobiliers et leurs assainissements énergétiques. Les projets actuels de rénovations des institutions emblématiques comme l'ONU, l'OIT ou encore l'OMS permettront de valoriser ces bâtiments de manière pérenne et de surtout mettre en exergue les grandes qualités architecturales reconnues et considérées comme exceptionnelles.

- 3/De valoriser l'important réseau d'espaces verts, tout en le rendant accessible à l'ensemble de la population en mettant en réseau ces grands parcs en mettant l'accent sur des liaisons facilitées entre ces équipements tout en tâchant de renforcer leur attractivité auprès de la population genevoise et des employés de la Genève internationale.
- 4/De préserver la dimension paysagère (corridors biologiques et la trame verte) et patrimoniale (grands domaines historiques) d'une valeur exceptionnelle. Le souhait est également de lutter contre les îlots de chaleur et l'imperméabilisation des sols.
- 5/D'améliorer le transfert modal des nombreux usagers des TIM (transports individuels motorisés) en faveur des mobilités douces et des transports publics, profitant ainsi de l'extension du tram N°15 (6621.3.086/32-1-2) qui reliera la Place des Nations au P+R P47 près de l'aéroport puis Ferney (32-1-7-A4) du BHNS prévu sur la route des Nations ou encore les promenades urbaines du C. des Nobel et P. de la Paix (6621.2.111/32-1-17).
- 6/D'inciter une politique volontariste en matière de stationnement avec une construction de P+R en périphérie du centre urbain et une réduction significative du nombre de places de stationnements prévus dans les nouveaux projets de développement.

### Coordination entre transports et urbanisation



L'urbanisation et les transports font l'objet d'une coordination étroite, en témoigne les différents développements le long de la route de Ferney qui prévoyaient en amont des cessions ou intégraient au sein des plans d'urbanisation des espaces publics susceptibles d'accueillir les arrêts de tram.

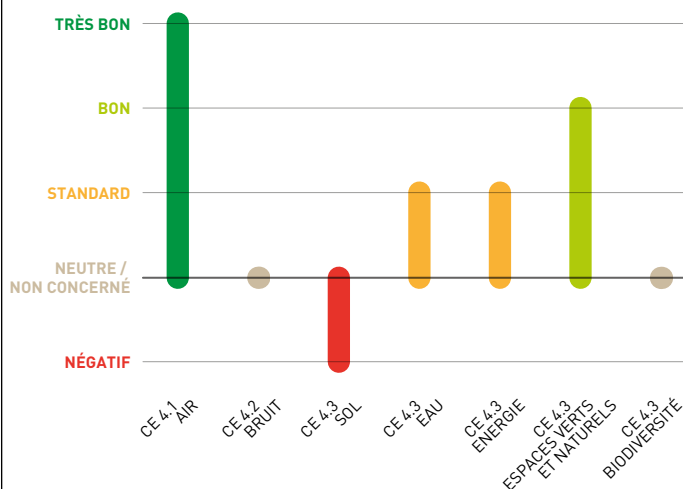
Les nombreux développements urbains nécessitent une amélioration significative de l'offre de transports. Les politiques des transports et de l'aménagement adoptent une stratégie cohérente se basant sur la réduction du trafic individuel motorisé et la coordination urbanisation et transports :

- La route des Nations (32-1-4 HFI) permet de réallouer l'espace routier au profit des TP et MD.
  - Le développement de nouvelles lignes de transport structurantes sur l'actuelle route de Ferney qui irrigue le quartier : 6621.3.086/32-1-2 tram Nations-Grand-Saconnex ou le futur BHNS sur la route des Nations (ligne F en provenance du Pays de Gex).
  - L'axe structurant MD le long de la route de Ferney réalisé à l'occasion du tram (6621.3.086/32-1-2)
  - La halte Léman Express Sécheron, desservie notamment par la ligne F permettra de compléter de manière efficiente le réseau des TP en reliant le Jardin des Nations à l'intégralité du Léman Express.
  - Les promenades urbaines dévolues aux cycles et piétons (6621.2.111/32-1-17 Cours des Nobel et promenade de la Paix) qui viennent compléter le maillage des voiries déjà existantes avec le double objectif de relier les grandes institutions emblématiques (OMS, OIT) et divers équipements publics (Cité de la Musique) entre elles ainsi qu'aux futurs arrêts de tram et de BHNS.
- Le développement de P+R en lisière du Jardin des Nations (P+R Sécheron, Nations, Tuilerie ou encore P47 à l'aéroport)
  - La réduction du nombre de place de stationnement dans les nouvelles opérations immobilières.

**Opportunité et utilité**

En cohérence avec la vision d'ensemble du Grand Genève, la mesure répond aux objectifs du plan directeur cantonal et au PDQ Jardin des Nations, à savoir garantir des lieux d'activités métropolitains en faveur de la Genève internationale à proximité de réseaux de transport en commun performants, de préserver les espaces de nature (Stratégies E1, E5), de construire et rendre accessible à la population des espaces publics de qualité (U9), de développer la ville des courtes distances. En renforçant la coordination urbanisation transports dans ce secteur, la mesure permet d'améliorer le transfert modal des nombreux usagers des TIM (transports individuels motorisés) en faveur des mobilités douces et des transports publics (M3, M8). Les effets attendus sont les suivants :

- Renforcement des activités des entités internationales.
- Préservation des qualités paysagères et patrimoniales du secteur.
- Mise en œuvre d'un plan urbain harmonieux.
- Développement du réseau de mobilité douce et de transports publics.
- Coordination des opérations dans le cadre d'un projet d'ensemble garantissant la qualité urbaine.

**Effets sur l'environnement**

Note : La mesure étant constituée de la combinaison de plusieurs projets (requalification urbaine, extension de l'urbanisation, voie verte, infrastructures, etc.), une analyse globale à ce stade n'a pas été possible, le graphique pour le critère 4.3 n'est pas représentatif.

Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; prévoit des actions sur les bâtiments en matière d'énergie renouvelable et de rénovation.

Protection et valorisation des ressources naturelles : prévoit des espaces de pleines terres ; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique ; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité ; Promenades et maillage de mobilité douce offrent des itinéraires alternatifs sécurés et d'agrément permettant de découvrir les grands pay-

sages ou les domaines patrimoniaux exceptionnels (domaine du Grand-Morillon, domaine de la Pastorale, etc.). Le GP Jardin des Nations s'inscrit dans la structure paysagère existante du canton de Genève et veille à développer un environnement urbain favorable à la biodiversité (préservation des arbres majeurs, plantation des nouveaux arbres, aménagements favorables à la petite faune, développement de la gestion des eaux pluviales en surface à l'instar du COE ou de la Cité internationale du Grand-Morillon). Une partie importante des développements urbains futures sera reliée au réseau thermique Génilac, permettant un approvisionnement en énergie renouvelable et répond aux normes très haute performance énergétique (THPE). Un CET à l'échelle du secteur a également été adopté en 2018 promouvant une politique vertueuse en matière énergétique avec pour ligne de mire une baisse du bilan carbone du secteur.

En définitive, le travail accompli pour préserver la dimension paysagère (corridors biologiques et la trame verte) et patrimoniale (grands domaines historiques) d'une valeur exceptionnelle sont des leviers d'importance pour garantir la richesse végétale et biologique faisant du Jardin des Nations un lieu d'exception.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

**Lien avec d'autres mesures PA4**

- 12-53 (A4) Elargissement de la Voie verte Versoix/Pregny-Chambésy et extensions en direction de Collex-Bossy
- 32-1-7 (A4) Construction d'un axe tram entre l'interface multimodale P47 et Ferney-Voltaire avec requalification de l'espace-rue et axe MD
- 32-1-25 (A4) Mesures d'accompagnement tram Nations-GdSaconnex (TNGS) : Réaménagement du chemin Sarasin – chemin de Terroux pour la sécurisation des piétons et vélos
- 32-1-27 (A4) Mesures d'accompagnement TNGS : Réaménagement du chemin du Pommier et de la route des Morillons
- 12-53 (B4) Elargissement de la Voie verte Versoix/Pregny-Chambésy et extensions en direction de Sécheron
- 32-1-23 (Be4) Promenade des Parcs Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport
- 32-1-26 (Be4) Promenade des serres et extension du Cours des Nobel entre l'OMS et la campagne Tournay
- EP2-06 (Ae4) Valorisation des parcs Pictet et Rigot comme accroches du TNGS

**Etapes de mise en œuvre**

Programmation : PDCn Genève 2015 fiche A07

## Etude préliminaire

- PDQ N°29'350A « Jardin des Nations » adopté par le Conseil d'Etat le 23 mars 2005.
- MZ N° 29'650A « Jardin des Nations » adoptée par le Grand Conseil le 20 septembre 2013.

## Avant-projet

- Etude interdisciplinaire sur les thématiques de l'aménagement, de la mobilité, de l'environnement et la sécurité pour le secteur du Jardin des Nations lancée fin 2020 avec une échéance à fin 2021.
- Avant-projet urbain de la parcelle n°4057 en Ville de Genève (ex-propriété OIT) en 2021.
- Avant-projet urbain de la parcelle n°5343 en Ville de Genève en 2021.
- PLQ N°30'134 « Cité de la Musique », regroupant une philharmonie, la HES Musique et les locaux de l'OSR, en cours d'élaboration.

## Projet

- PLQ N°29'145 « Route des Morillons », Campus de l'Ecole internationale (17'000 m<sup>2</sup> SBP), adopté le 22 janvier 2003.
- PLQ N°29'114 « Les Crêts de Pregny », création du bâtiment ONUSIDA (14'000 m<sup>2</sup> SBP), adopté le 25 juin 2003.
- PLQ N°29'857 « Trèfle », création du siège administratif du Fond Mondial (25'500 m<sup>2</sup> SBP), adopté le 24 juillet 2013.
- Plan de site N°29'969A « Le Grand-Morillon », préservation du domaine du Grand-Morillon et construction de nouveaux logements (5'000 m<sup>2</sup>) et d'un bâtiment de missions diplomatiques (5'000 m<sup>2</sup>), adopté le 18 novembre 2015.
- PLQ N°29'981 « Route de Ferney », extension du siège du COE (61'700 m<sup>2</sup> d'activités, 6'010 m<sup>2</sup> de logements), adopté le 22 novembre 2017.
- PLQ N°30'072 « Cité Internationale du Grand-Morillon », siège administratif de MSF (15'000 m<sup>2</sup> SBP), logements étudiants IHEID (21'000 m<sup>2</sup>) et logements Terra & Casa (8'000 m<sup>2</sup>), adopté le 27 juin 2018.

**Programmation par sous-secteurs**

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
MERCK-SERONO	UD2-01g	DD	Activités	MES	12.2003	12.2006
SÉCHERON	UD2-01c	DD	Activités	MES		09.2015
CHEMIN DE SOUS BOIS	UD2-01i	PLQ	Logements	MES	03.2013	01.2016
SECHERON-FOYER	UD2-01h	DD	Logements	MES	09.2011	01.2017
CITÉ INTERNATIONALE	UD2-01a	PLQ	Logements	REA	05.2019	12.2021
150 ROUTE DE FERNEY	UD2-01d	PLQ	Activités	REA	10.2018	12.2021
LES CRÊTS DE PREGNY	UD2-01e	PLQ	Activités	REA	04.2019	12.2021
FEUILLANTINES	UD2-01b	PLQ	Activités	AVP	01.2023	12.2025
OMS	UD2-01f	MZ	Equipements	PROG	01.2026	12.2027

**Etat de coordination :** Coordination réglée

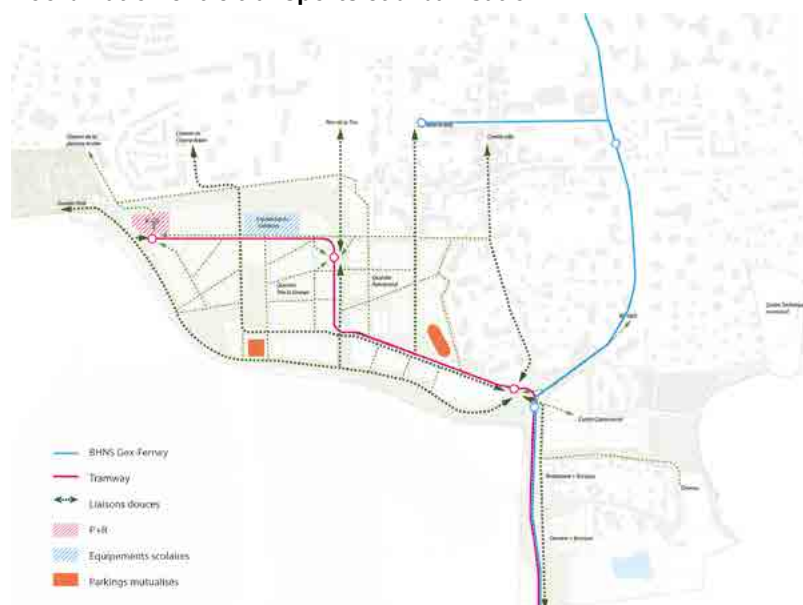


La mise en œuvre s'effectue dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) permettant à la collectivité de réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains en vue de les céder à des opérateurs immobiliers dans le respect de ses prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales. Le projet a été déclaré d'utilité publique en 2016 facilitant ainsi les acquisitions foncières nécessaires au projet. 85% des terrains sont aujourd'hui maîtrisés.

La Communauté d'agglomération Pays de Gex a confié l'aménagement de ce quartier à la SPL Territoire d'Innovation qui a ainsi en charge l'acquisition du foncier nécessaire au projet, la viabilisation des terrains et l'aménagement des espaces publics, ainsi que la vente et le suivi des lots immobiliers.

Coordination à assurer avec le GP Grand-Saconnex (6621.3.180/UD2-03A), notamment concernant les offres TP transfrontalières, la programmation économique, le paysage, le maillage MD.

### Coordination entre transports et urbanisation



En matière de mobilité, le projet d'aménagement Ferney-Genève Innovation a pour ambition d'être un catalyseur des orientations et principes définis par l'agglomération. L'ensemble des mobilités est pris en compte en vue de proposer un concept de déplacements complet, alternatif au recours à la voiture personnelle, que ce soit pour les déplacements professionnels pendulaires ou pour les loisirs plus occasionnels.

Afin d'atteindre les objectifs de report modal à la frontière, il est prévu de faire transiter à la frontière 1 800 personnes /heure (HPM) en transports publics dont :

- 1000 par tramway
- 800 par BHNS dont 400 montent à Ferney Voltaire.

Le plan d'action retenu par le COPIL transfrontalier sur lequel est bâti le concept de mobilité de la ZAC est le suivant :

#### 1/ Augmenter l'attractivité des TC à court terme (2020)

Le bus à haut niveau de service (BHNS) entre Gex et Ferney-Voltaire, conduit par le Département de l'Ain (6621.2.043/32-1-12) reliera d'ici 2022 directement le centre-ville de Gex à Genève-Cornavin avec un niveau de service nettement amélioré : 30 min pour parcourir Gex-Ferney-Voltaire et 50 min pour Gex-Cornavin. La section terminale se situe dans le périmètre de la ZAC Ferney-Genève Innovation.

En complément de ces deux lignes structurantes, la ZAC Ferney-Genève-Innovation sera desservie par deux lignes TPG existantes au moment de la mise en œuvre de l'interface multimodale du Bisou : la ligne 66 donnant accès à l'aéroport et la ligne 64 reliée à la ligne 14 du tramway, permettant d'accéder aux communes de Meyrin et de Vernier.

#### 2/ Réaliser le tramway Nations – Grand-Saconnex (2024)/Ferney (>2024)

Dans le cadre de l'étude préliminaire du prolongement du tramway à Ferney-Voltaire (32-1-7 - A4), la variante dite ouest, en direction du carrefour du Bisou par l'allée de la Tire a été retenue car étant le plus proche du centre-ville. En tant qu'élément majeur de l'espace public, l'allée de la Tire devient le lien central du quartier. L'arrêt de tramway est au cœur des parcours de traverses (liaisons de promenades pour tous les habitants de Ferney-Voltaire).

#### 3/ Développer la mobilité douce (2024)

La structure paysagère de la ZAC est aussi la structure d'appui des promenades et liaisons douces. Elle en offre à l'évidence le cadre idéal pour les promenades en marge des parcours des automobiles.

3 types d'aménagement cyclables sont prévus :

- les véloroutes constituent les axes structurants du réseau cyclable du secteur. Elles permettent aux différents quartiers de Ferney-Voltaire de rejoindre la frontière et forment le lien souhaité avec le cœur d'agglomération (lien rapide et sécurisé) : A l'ouest, une véloroute accompagne la RD 35, requalifiant de fait cette voie « rapide » en parkway. A l'est, la véloroute longe la frontière suisse le long du Gobé pour aller rejoindre au nord la ville de Gex. Cet axe reste toutefois moins attractif pour des déplacements pendulaires, car il ne dessert pas les secteurs les plus denses. La continuité et la clarté des parcours de ces deux véloroutes assurent une grande visibilité dans le territoire pour les parcours cycles rapide.
- les « chemins de traverse » sont des liaisons douces mixtes (piétons-cycles) comme l'allée de la Tire d'où partent ou arrivent d'autres chemins du même ordre irriguant l'ensemble de la ZAC jusqu'à ses franges. Réglementés en « voies vertes », ils permettent d'assurer des liaisons dans le quartier en dehors des voiries urbaines.

Les bandes cyclables ou la mixité vélos/TIM, sont prévues sur l'ensemble du réseau viaire interne à la ZAC, et permettent naturellement de desservir chacun des îlots au plus près des grands parcours doux structurants.



4/ Maitriser le trafic TIM

Par le maintien autant que possible des véhicules sur le réseau principal, le réseau de voirie interne permet une desserte fine de l'ensemble des îlots, tout en limitant les possibilités de transit dans le quartier.

Une nécessité est de préserver autant que possible la place du Jura et la RD1005 des flux supplémentaires : dans la mesure du possible, tous les échanges avec la France doivent éviter ce carrefour.

Les objectifs transfrontaliers prévoient de réduire la part modale des véhicules particuliers (TIM) de 85% à 75% afin de porter celle des transports publics à 20% (délibération Pays de Gex Agglo du 19 décembre 2019). À cet effet, il est prévu de développer une offre de parkings mutualisés et foisonnés ainsi qu'un parking relais (P+R). Situés aux entrées de la ZAC Ferney Genève Innovation, ces équipements facilement accessibles ont pour ambition de limiter l'impact de la circulation automobile au sein des quartiers et également de privilégier de nouveaux usages partagés.

5/ Limiter le stationnement en lien avec les projets de développements (>2024)

Afin de répondre à cette demande, l'offre de stationnement au sein de la ZAC comprend 3 650 places dont

- 2 090 places parkings classiques
- 1384 places de stationnement logements
- 706 places de stationnement activités économiques
- 1 185 places mutualisées et foisonnées (équivalentes 1560 places nominatives) dans 4 parkings
- Équivalent 1 012 places de stationnement logement
- Équivalent 478 places de stationnement activités économiques

6/ Services à la mobilité

Un espace de près de 200 m<sup>2</sup> est réservé pour accueillir un service d'accompagnement aux nouvelles pratiques et solutions de déplacement. L'ambition est compléter l'offre fournie par les différentes infrastructures par de nouveaux services et équipements tels que :

- Service d'autopartage et aux véhicules électriques,
- Service de location de véhicules et vélos,
- Des locaux et installations de stationnement pour les vélos sécurisés, aisément accessibles et de plain-pied,
- Atelier de réparation et entretien vélos
- Points de vente titres de transport...

**Opportunité et utilité**

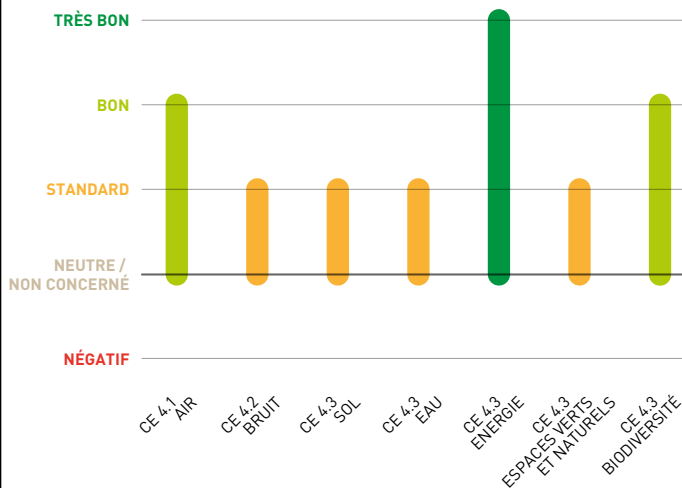
La mesure répond à la vision d'une agglomération compacte, de proximité et transfrontalière. Elle contribue fortement à l'accueil de la croissance majoritairement dans l'aire urbaine d'agglomération centrale, en particulier dans le centre régional de Ferney-Voltaire en coordination avec la desserte multimodale (stratégies U2, U3). Le projet accorde une importance particulière à la création d'emplois dans la partie française de l'agglomération centrale, développe les services et équipements nécessaires aux besoins de la population et renforce le statut du centre régional de Ferney (U5, U6, U7).

La mesure met au centre la priorisation des transports publics structurants grâce au prolongement du tram en direction de Ferney au sein d'une interface multimodale (M3, M5) ainsi qu'à la mobilité douce (M4, M8).

Des actions sont prévues pour limiter les nuisances relatives au trafic TIM dans les centres urbains (M6, M7, M11)

Elle intègre la dimension paysagère et patrimoniale avec le prolongement de l'allée historique de la Tire en direction du Château de Voltaire et des connexions avec le centre-ville de Ferney (U9, EP5, EP6).

**Effets sur l'environnement**



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail ; prévoit la promotion de la motorisation électrique ; prévoit des performances énergétiques des bâtiments (certification Minergie, label biosourcé niveau 3, NF habitat HQE niveau excellent), ensoleillement, traitement acoustique et paysager

Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie la gestion des terres et déblais, ainsi que les possibilités d'optimiser les surfaces ; surface imperméable entre 40 et 80% et zone de pleine terre entre 5 et 29% ; gère les eaux de ruissellement à la parcelle (bassin de rétention à ciel ouvert, noues plantées) ; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique ;

crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité ; prévoit des plantations d'espèce indigène et des mesures de compensation ; accompagne d'un programme Nature en ville ; prévoit la renaturation des cours d'eau présents sur le site (Nant, Gobé, Ouye).

<b>Mesure UD2-03</b>	<b>Ferney-Genève Innovation</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
----------------------	---------------------------------	---------------------------

En plus, les projets immobiliers doivent chacun s'inscrire dans une démarche de certification environnementale globale, complète et cohérente (Minergie, NF habitat HQE, biosourcé) réduisant leur impact environnemental et améliorant la qualité de vie des futurs usagers et riverains. La configuration généralement Nord-Sud des parcelles et les formes bâties envisagées par le plan guide permettent d'exploiter au maximum les caractéristiques bioclimatiques des bâtiments. Situés également à proximité de l'aéroport de Genève, la conception des bâtiments doit se montrer exemplaire en matière de confort acoustique. Pour l'approvisionnement énergétique du futur quartier, il est développé à l'échelle de la ZAC Ferney-Genève Innovation un réseau d'anergie, pour lequel chaque bâtiment sera raccordé pour assurer leur besoin en chauffage. Cette mesure empiète sur des zones agricoles déjà déclassées.

**Lien avec d'autres mesures PA4**

- 32-1-7 (A4) Construction d'un axe tram entre l'interface multimodale P47 et Ferney-Voltaire avec requalification de l'espace-rue et axe MD
- UD2-03A (As4-Bs4) Grand-Saconnex
- UD2-04 (As4-Bs4) Ferney-Ornex-Prévessins

**Etapes de mise en œuvre**

Programmation : SCOT Pays de Gex Agglo 2019

Étude préliminaire :

- 2011 à 2013 : plan-guide transfrontalier (mandat de maîtrise d'œuvre urbaine)
- Stratégie économique à poursuivre sur la base des études de programmation et de marché menées depuis 2012.

Avant-projet : PLUiH Pays de Gex 2020

Projet : Dossier de réalisation de la ZAC fin 2013 – DUP été 2016

**Programmation par sous-secteurs**

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
GARDEN PARK ECOQUARTIER	UD2-03c	PLU	Logements	REA	01.2019	12.2022
ZAC FERNEY - GENEVE INNOVATION POTERIE	UD2-03a	ZAC	Activités	REA	01.2009	12.2030
ZAC FERNEY - GENEVE INNOVATION PAIMBOEUF - TRES-LA-GRANGE	UD2-03b	ZAC	Logements	REA	01.2021	12.2030

**Etat de coordination :** non-concerné

Numéro  
**UD2-03A**

Grand-Saconnex



Priorité  
**As4-Bs4**

Historique de priorité

Bs1 6621.208

As2 6621.2.251

As3 6621.3.180

Catégorie de mesures

Densification, Extension

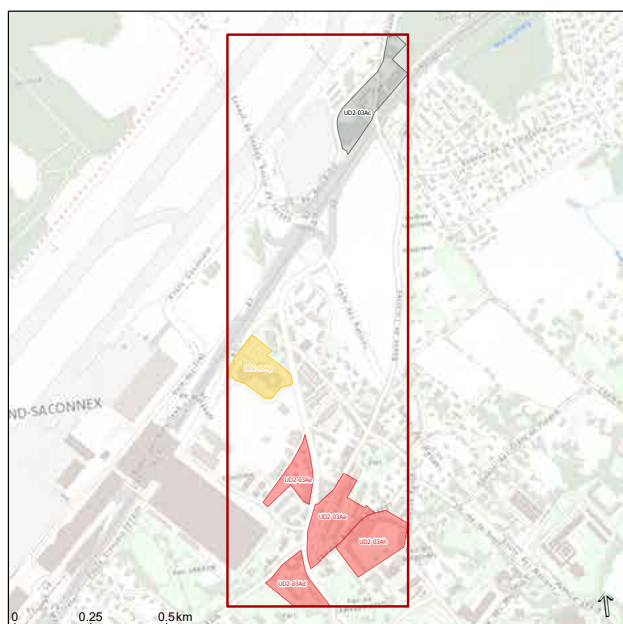
Maître(s) d'ouvrage

Canton de Genève

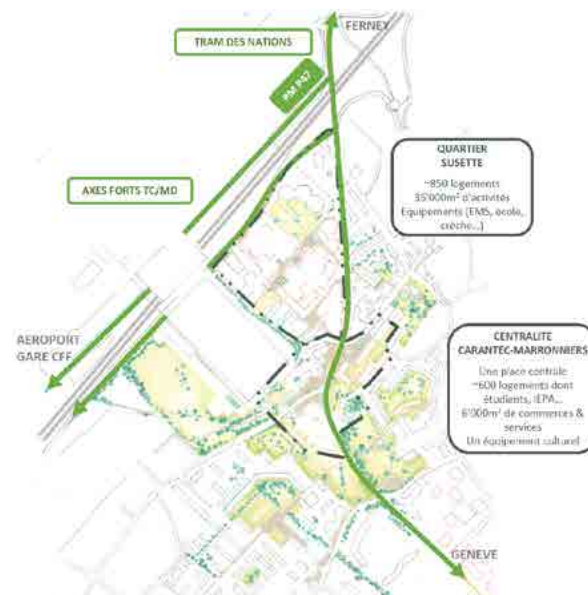
Autres instances concernées

Commune du Grand-Saconnex

Plan de localisation



Représentation explicative de la mesure



### Description

Grand projet permettant l'accueil de 1450 nouveaux logements (dans la limite des contraintes liées au bruit aérien) en renouvellement urbain.

Différents secteurs en évolution :

- Carantec (PLQ de 300 logements, approbation en 2021, mise en service entre 2025 et 2027)
- Marronniers (potentiel de 200 à 300 logements, étude de projet en cours, mise en service entre 2027 et 2030)
- Susette (potentiel de 850 logements et 700 emplois, dont une première tranche de d'environ 150 logements réalisables d'ici 2030)
- Constitution d'une nouvelle centralité urbaine sur la place de Carantec requalifiée (6621.2.109/32-1-13 et 6621.3.082/32-1-14).
- Extension urbaine sur la zone agricole de Pré-du-Stand abandonnée suite à votation populaire en 2019.

Coordination avec la ZAC Ferney-Genève Innovation (6621.3.179/UD2-03) concernant les offres TP transfrontalières, la programmation économique, le paysage, le maillage MD

### Coordination entre transports et urbanisation

Le Grand-Saconnex, et au-delà, Ferney-Voltaire, ne sont pas desservis par une offre de transports publics suffisante au regard des développements urbains prévus, et ne dispose pas de réseaux MD continus et sécurisés.

Le grand projet s'inscrit donc dans une stratégie multimodale transfrontalière en faveur du report modal développée à l'échelle de l'axe Ferney-Genève, en lien notamment avec le prolongement du tram des Nations jusque Ferney-Voltaire (6621.3.086/32-1-2 et 32-1-7 - A4) qui implique des mesures fortes de restrictions du trafic TIM.

Outre l'insertion du nouveau tram y compris un axe structurant de mobilité douce sur la route de Ferney, le grand projet prévoit la création d'axe fort TP sur la façade aéroportuaire (6621.3.093 32-2-13) des mesures de mobilité douce et la réalisation d'une interface multimodale sur le site du P47 (6621.3.08 7 /32-1-20), comprenant un P+R de 600 à 800 places et connectant la jonction autoroutière, les axes forts TP/MD et le tram. D'autres mesures en faveur de la mobilité douce s'inscrivent dans le périmètre du grand projet, telles que la Promenade des parcs (6621.3.084 /32-1-18 et 32-1-23 - Be4 ), la requalification de la route de Colovrex (6621.3.083/32-1-16a).

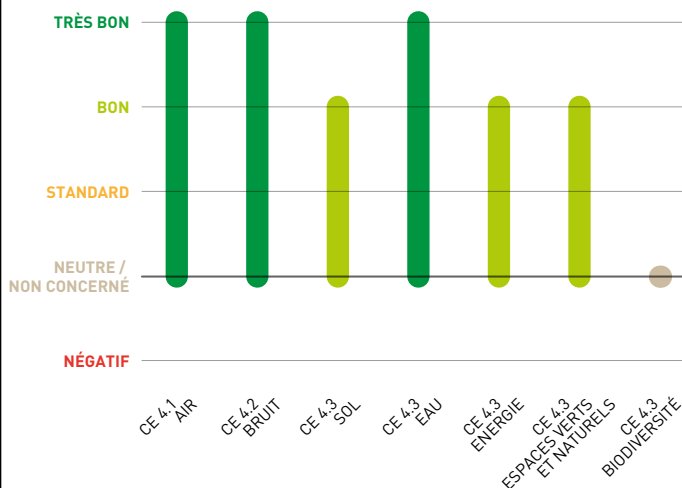
### Opportunité et utilité

La mesure s'inscrit dans la vision d'ensemble d'une agglomération multipolaire, compacte et de proximité. En particulier, elle matérialise les stratégies d'agglomération visant à maîtriser l'occupation du sol et à coordonner urbanisation et desserte TP et MD (stratégies urbanisation U1, U2, U3,). Les mesures de requalification des espaces publics et de renforcement des centres actualisent les stratégies d'amélioration et de pacification du cadre de vie urbain (stratégies urbanisation U5, U7, U9, stratégies mobilité M6 et M8, stratégies environnement E4).

Le grand projet Grand-Saconnex répond à l'objectif de densification vers l'intérieur, dans un secteur qui sera particulièrement bien desservi en transports publics et mobilité douce, ceci dans le respect et la valorisation de l'infrastructure écologique, du paysage et du patrimoine bâti qui fondent l'identité du site.

La création d'une nouvelle centralité urbaine autour de la place de Carantec, en lien avec le prolongement du tramway, et les nouveaux quartiers créés sur les secteurs Carantec, Marronniers et Susette intégreront de nouveaux espaces publics, services et équipements favorables à la qualité de vie et à la cohésion sociale du Grand-Saconnex, ainsi qu'au renforcement de la ville des courtes distances. Ils valoriseront les éléments patrimoniaux porteurs d'identité pour le territoire genevois. Le grand projet intègre une stratégie de concertation coordonnée autour des différents projets d'infrastructure, d'espaces publics et de développement.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail; prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des zones de diminution de vitesse et d'amélioration de la fluidité; prévoit des revêtement phonoabsorbant; prévoit des actions sur les bâtiments en matière d'énergie renouvelable

Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie la possibilité d'intégrer des zones de plaines terres et une gestion des terres et déblais; surface imperméable entre 40 et 80% et zone de pleine terre entre 5 et 29%; prévoit aussi une gestion des eau à ciel ouvert et à la source; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; prévoit la

réalisation d'une grande infrastructure énergétique permet un approvisionnement en énergie renouvelable (réseau Genilac); prévoit que les projets urbains s'inséreront dans la trame paysagère et écologique existante (continuités de parcs, pénétrante de verdure, route de Ferney...), voire la renforceront par endroits.

### Lien avec d'autres mesures PA4

- 32-1-7 (A4) Construction d'un axe tram entre l'interface multimodale P47 et Ferney-Voltaire avec requalification de l'espace-rue et axe MD
- 32-1-24 (Ae4) Aménagement d'une voie bus sur la route de Colovrex en complément de la mesure 32-1-16 et en accompagnement du tram Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire
- 32-1-25 (A4) Mesures d'accompagnement TNGS: Réaménagement du chemin Sarasin – chemin de Terroux pour la sécurisation des piétons et vélos
- 32-1-27 (A4) Mesures d'accompagnement TNGS: Réaménagement du chemin du Pommier et de la route des Morillons
- 32-2-23 (A4) Liaison de mobilité douce entre le chemin des Fins et la route de Ferney
- 32-1-22 (Be4) Promenade des Parcs Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport
- EP2-06 (Ae4) Valorisation des parcs Pictet et Rigot comme accroches du TNGS

<b>Mesure UD2-03A</b>	<b>Grand-Saconnex</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
---------------------------	-----------------------	---------------------------

### Étapes de mise en œuvre

Programmation : PDCn Genève 2030 fiches A17 et P09 - Grand projet prioritaire

Étude préliminaire : 2011 à 2013 : plan-guide transfrontalier

Avant-projet :


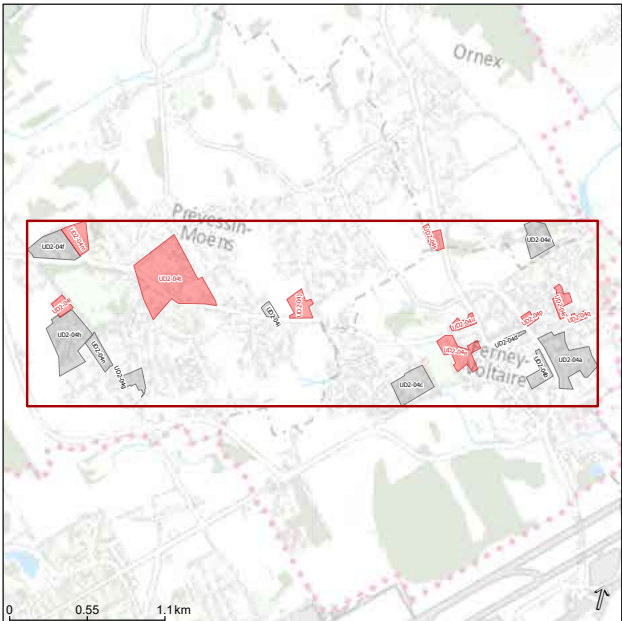
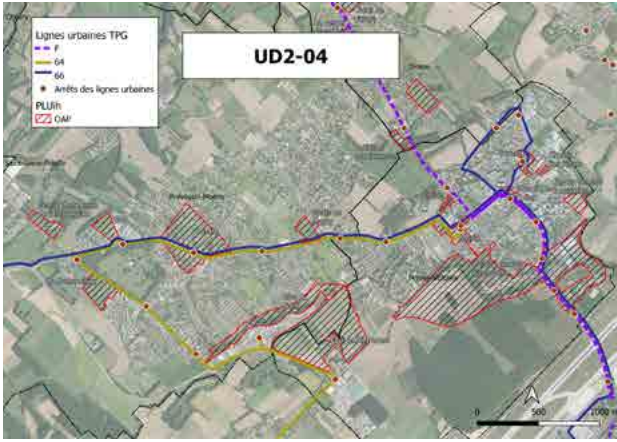
- Carantec : MZ lancée en 2016 adoptée en janvier 2020 – adoption du 1<sup>er</sup> PLQ prévu début 2021 – lancement des études de projet (bâtiments et espaces publics) prévu fin 2020
- Marronniers : compris dans la MZ Carantec (adoptée en 2020) – études préliminaires de quartier en cours
- Suzette : MZ lancée en 2016, adoption (partielle) prévue en 2020, schéma directeur validé en 2019, 1<sup>er</sup> PLQ prévu en 2024
- Pré du Stand : MZ refusée en novembre 2019 ; projet abandonné en l'état

### Programmation par sous-secteurs

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Étape en cours	Réalisation	Mise en service
ROUTE DE COLOVREX	UD2-03Ac	PDZI	Activités	REA	10.2019	12.2022
CARANTEC	UD2-03Aa	PLQ	Logements	AVP	01.2023	12.2025
MORILLON PARC	UD2-03Ah	PLQ	Logements	PROG	12.2023	12.2025
MARONNIER	UD2-03Ad	MZ	Logements	PROG	01.2026	12.2027
SUSETTE SUD	UD2-03Ae	MZ	Logements	PROG	01.2026	12.2027
LA SUSETTE	UD2-03Ag	DR	Activités	EP	01.2032	12.2033

**Etat de coordination :** Coordination réglée ou en cours selon les secteurs.



<p align="center"><b>Numéro</b> <b>UD2-04</b></p>	<p align="center"><b>Ferney-Voltaire - Ornex - Prévessin-Moëns</b></p>	
<p align="center"><b>Priorité</b> <b>As4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> As1 6621.244 As3 6621.3.181</p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Densification</p>	<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Pays de Gex aggro <b>Autres instances concernées</b> Communes de Ferney-Voltaire, Ornex, Prévessin-Moëns</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description</b></p> <p>Le périmètre englobe le centre de Ferney-Voltaire, le sud de l'urbanisation d'Ornex et les tissus urbains de Prévessin-Moëns. La mesure vise le développement et la structuration du centre régional de Ferney-Voltaire à travers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la priorisation des secteurs de densification les plus opportuns,</li> <li>• le développement autour de l'axe TC Ferney – Saint-Genis-Pouilly,</li> <li>• l'évolution de la morphologie urbaine en lien avec les projets de densification,</li> <li>• la préservation du cœur vert du Cercle de l'innovation et le traitement des franges urbaines,</li> <li>• la valorisation de l'espace de convergence des trois communes autour du Château Voltaire et son parc.</li> </ul> <p>10 secteurs de projets inscrits en Orientations d'aménagement et de Programmation (OAP) dans le document d'urbanisme en vigueur à l'échelle du Pays de Gex (PLUiH) permettent la réalisation encadrée de 850 logements dont 180 en extension et 670 en renouvellement urbain.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Projet de confortement du centre-ville conduit par la commune de Ferney-Voltaire en cours : renouvellement urbain (environ 600 logements), installation de nouveaux commerces en rez-de-chaussée des immeubles, réaménagement de l'espace public, meilleure intégration du stationnement.</li> <li>• résidentialisation du quartier des Tâtes,</li> <li>• création d'équipements culturels rayonnants.</li> <li>• Mise en place d'une politique de stationnement courte durée.</li> </ul>		

**Coordination entre transports et urbanisation**

Le secteur sera desservi par le tramway reliant le Grand Saconnex et Ferney-Voltaire (32-1-7 – A4). Le tramway sera complété par une ligne de bus à haut niveau de service (ligne F) et permettront une liaison rapide, fiable et qualitative vers le cœur d'agglomération, le quartier des Nations et la commune du Grand Saconnex. Ces lignes permettront également de rejoindre plusieurs gares du Léman Express (Cornavin, Sécheron) donnant accès rapidement à l'ensemble des centralités régionales de l'agglomération genevoise. En complément de ces deux lignes structurantes du nord de l'agglomération, le secteur est desservi par deux lignes transfrontalières : la ligne 66 donnant accès à l'aéroport, Saint-Genis-Pouilly et Val Thoiry, et la ligne 64 reliée à la ligne 14 du tramway, permettant de se connecter aux villes de Meyrin et de Vernier. Enfin, le réaménagement de la RD35 entre Saint-Genis-Pouilly et Ferney-Voltaire permettra de créer une piste cyclable en site propre, qui complètera la liaison piétons/cycles Gex-Ferney et les réseaux communaux. Une nouvelle interface multimodale sera réalisée au terminus du tram de Ferney (carrefour du Bisou), permettant de faciliter l'interconnexion entre les différents modes de transport.

**Opportunité et utilité**

La mesure répond à la vision d'une agglomération compacte, de proximité et transfrontalière. Elle contribue fortement à l'accueil de la croissance majoritairement dans l'aire urbaine centrale et à la limitation de l'étalement urbain (stratégies U1, U2, U3), en coordination avec la desserte multimodale (M3, M4, M5). En cohérence avec les stratégies du Grand Genève, le PLUiH programme le développement de l'ensemble du Pays de Gex avec une répartition du nombre de logement supplémentaires d'ici 2030 en fonction de l'armature urbaine. En tant que centre régional du Grand Genève, Ferney Voltaire et les communes de Prévessin et Ornex, situés dans l'agglomération centrale accueillent une part importante de ce développement et favorisent la densification autour des axes TP structurants et/ou locaux. La mesure permet la densification vers l'intérieur au bénéfice des espaces ouverts environnants (EP1, EP2, EP3, EP5), notamment le Cœur vert.

**Effets sur l'environnement**



\*Empiète sur des SDA/Aires protégées/Zones agricoles et/ou équivalent

Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo).  
 Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie l'intégration de la pleine terre, ainsi que les possibilités d'optimiser les surfaces ; surface imperméable entre 39 et 30% et zone de pleine terre entre 5 et 29% ; gère les eaux de ruissellement à la parcelle ; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique ; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité ; prévoit des plantations d'espèce indigène et des mesures de compensation ; accompagne d'un programme Nature en ville ; la majorité des sites sont situés dans des zones déjà urbanisées d'où la préservation de la biodiversité d'autant plus que les secteurs identifiés ont été choisis en dehors des corridors écologiques.  
 Cette mesure empiète sur 60'000 m<sup>2</sup> de zone agricole de surface agricole déjà classés en zone urbaine ou à urbaniser.

**Lien avec d'autres mesures PA4**

- 32-1-7 (A4) Construction d'un axe tram entre l'interface multimodale P47 et Ferney-Voltaire avec requalification de l'espace-rue et axe MD
- UD2-03 (As4-Bs4) Ferney Genève Innovation



**Étapes de mise en œuvre**

Programmation : SCOT Pays de Gex Agglo 2019 –

Étude préliminaire :

- Contrat d'axe RD 1005 (2012)
- PLUiH Pays de Gex Agglo 2020

Avant-projet : OAP en vigueur par sous-secteurs voir tableau ci-dessous

**Programmation par sous-secteurs**

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Étape en cours	Réalisation	Mise en service
LES MANOIRS DE FERNEY	UD2-04b	PLU	Logements	MES	01.2007	12.2007
LES ACCULATS	UD2-04f	PLU	Logements	MES	01.2008	12.2009
LES SABLONS	UD2-04a	PLU	Logements	MES	01.2009	12.2010
SEMCODA AVENUE DE VESSY	UD2-04e	PLU	Logements	MES	01.2010	12.2010
LE COTTAGE	UD2-04h	PLU	Logements	MES	01.2009	12.2010
VERT-TILLEUL	UD2-04g	PLU	Logements	MES	01.2013	12.2014
RUE DE VERSOIX	UD2-04d	PLU	Logements	MES	01.2013	12.2015
LES MOLANDS	UD2-04c	PLU	Logements	MES	01.2016	12.2017
LES CHARMAIS	UD2-04n	PLU	Logements	MES	01.2016	12.2017
CERRUTI	UD2-04i	PLU	Logements	MES	01.2016	02.2020
HAUTS DE MAGNY	UD2-04j	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
LA BRETONNIERE	UD2-04l	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
ATLAS	UD2-04m	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
OAP MAIRIE	UD2-04o	OAP	Mixte	Non démarré		12.2030
OAP CHEMIN DE COLLEX	UD2-04p	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
OAP CHEMIN DES FLEURS	UD2-04q	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
OAP LEVANT	UD2-04r	OAP	Mixte	Non démarré		12.2030
OAP ANCIENNE GENDARMERIE	UD2-04s	OAP	Logements	PROG		12.2030
OAP CENTRE	UD2-04t	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
OAP EGLISE	UD2-04u	OAP	Logements	Non démarré		12.2030

**Etat de coordination :** non-concerné



Numéro  
**UD2-05**

**RD 1005**  
(Ornex, Segny, Cessy, Gex)



Priorité  
**As4-Bs4**

Historique de priorité

As1 6621.247

As2 6621.2.253

As3 6621.3.183

**Catégorie de mesures**

Densification, Extension

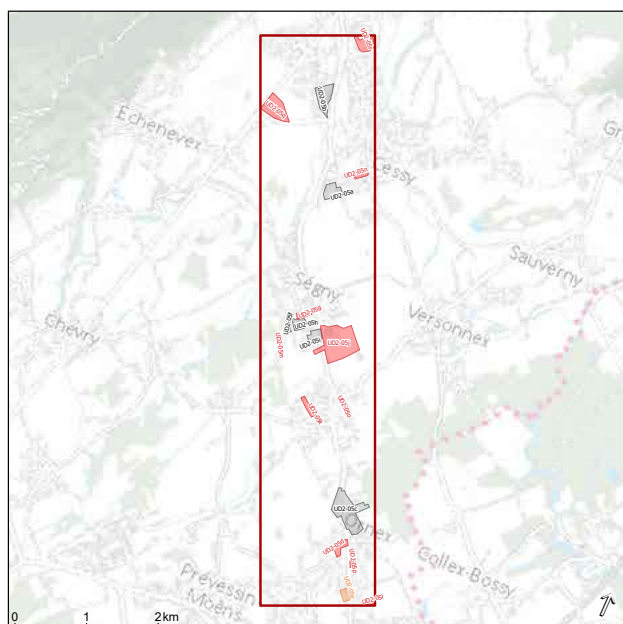
**Maître(s) d'ouvrage**

Communes de Gex, Cessy, Ségny, Ornex

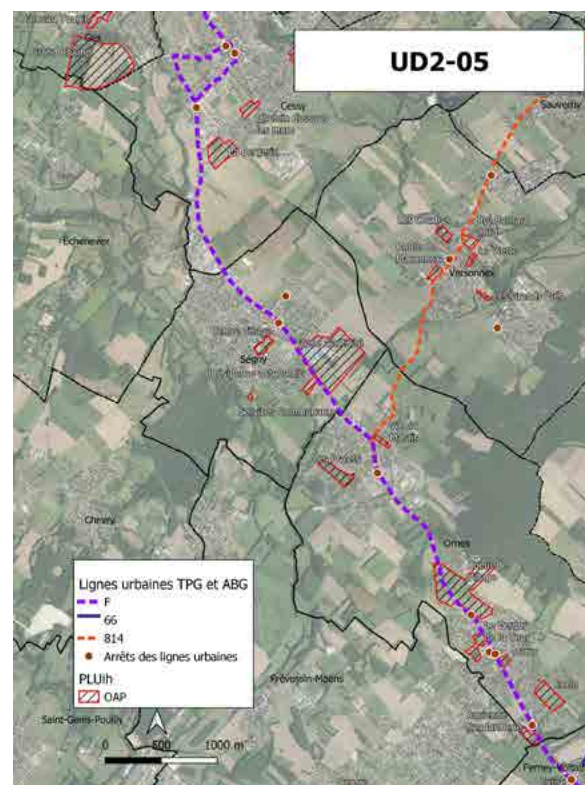
**Autres instances concernées**

Pays de Gex Agglo

**Plan de localisation**



**Représentation explicative de la mesure**



### Description

L'un des objectifs pilier du projet de territoire de Pays de Gex agglo est de densifier les centres urbains à proximité des équipements et infrastructures du territoire. Cela se traduit par les objectifs suivants :

- Prioriser et intensifier le développement dans les secteurs desservis par les transports publics et notamment dans un périmètre inférieur à 10 minutes à pied des arrêts de transports collectifs en site propre (Tram, BHNS, Gares) tout en respectant la morphologie urbaine des communes. Pour atteindre cet objectif une augmentation de densité comprise entre 25 et 50% est imposée dans ces périmètres.
- Prioriser le renouvellement urbain dans les centres du territoire et les secteurs bien desservis en transports publics, tels que le long de la RD1005, en anticipant une part de la construction en renouvellement urbain correspondante à 30 à 40% de la construction projetée.

La mesure comprend 11 OAP à vocation résidentielles, encadrant la création de 1 197 logements majoritairement en continuité de l'urbanisation actuelle, ainsi qu'une OAP équipement pour une école et une OAP activités/équipements pour l'accueil de nouvelles activités commerciales et une résidence autonomie pour personnes âgées.

Secteurs :

- Gex - Cessy : 600 logements dont 123 déjà construits sur le secteur de la Bergerie et 197 en cours de construction
- Ségny : 130 logements programmés
- Maconnex : 80 logements programmés
- Ornex : 387 logements programmés 150 réalisés sur le cœur de village, 80 en cours sur le secteur de l'ancienne gendarmerie

**Coordination entre transports et urbanisation**

L'axe Gex - Cessy - Segny - Ornex est l'axe structurant des transports en commun du Pays de Gex avec la mise en place d'un Bus à Haut Niveau de Service le long de la RD1005 (6621.2.043/32-1-12). La ligne F bénéficiera de cette infrastructure et sera cadencée à partir de 2021 à 12 mn en heures de pointe et à 24 mn en heures creuses. L'infrastructure du BHNS a été créée pour donner la priorité au bus par rapport à la voiture, garantissant ainsi un parcours plus rapide en transport en commun qu'en transport individuel. Parallèlement, le PLUiH autorise la construction d'un nombre de places de stationnement réduit pour les logements situés à moins de 400 mètres d'un arrêt de transport en commun en site propre, incitant ainsi à l'utilisation régulière des transports en commun.

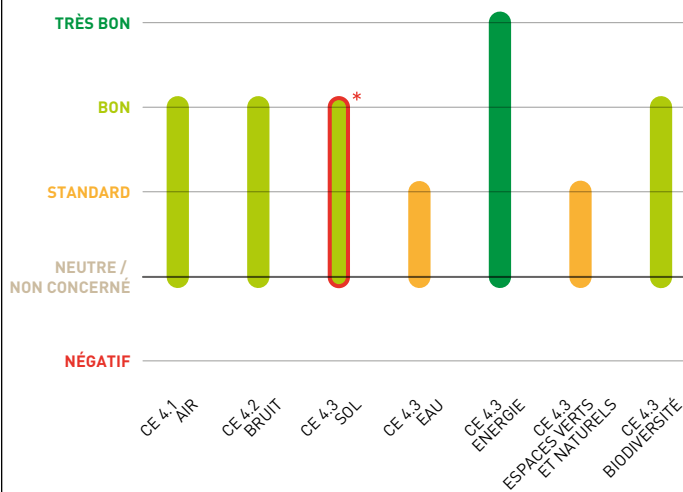
Enfin, la liaison modes doux Gex-Ferney (6621.3.085/32-1-19), dont le premier tronçon Ornex-Ferney a été achevé en 2020, permettra de proposer un itinéraire direct et sécurisé pour la mobilité douce sur cet axe en direction de la frontière, visant notamment les travailleurs frontaliers. L'itinéraire se poursuivra vers le cœur d'agglomération le long du nouvel axe tram reliant le Ferney (32-1-7 - A4) et le Grand Saconnex (6621.3.086/32-1-2) au quartier des Nations.

**Opportunité et utilité**

La densification autour de l'axe de la RD 1005 autour du BHNS s'inscrit dans la vision d'ensemble d'une agglomération compacte et de proximité. En particulier, elle matérialise les stratégies d'agglomération visant à maîtriser l'occupation du sol et accueillir le développement urbain prioritairement dans les secteurs bénéficiant d'une bonne desserte TP- MD (stratégies U1, U2, U3).

Elle permet de renforcer le réseau d'armature TP (M3) et favorise la ville des courtes distances.

En accord avec les besoins d'action du PACA, l'axe de la RD1005 doit accueillir un développement résidentiel et économique (U5, U6, U7). Les OAP contiennent des dispositions pour encadrer la programmation en nombre de logement, la qualité architecturale et paysagère (EP4, EP5, EP6) et la gestion des problématiques environnementales (EP1, EP3) et de transport (M6, M7, M8, M11).

**Effets sur l'environnement**

\*Empiète sur des SDA/Aires protégées/Zones agricoles et/ou équivalent

Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité.

Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie les possibilités d'optimiser les surfaces et l'intégration de pleine terre; surface imperméable entre 30 et 39% et zone de pleine terre entre 5 et 29%; gère les eaux de ruissellement à la parcelle; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique, ainsi que la promotion de la motorisation électrique; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; prévoit des plantations d'espèce indigène et des mesures de compensation; accompagne un programme Nature en ville.

Cette mesure empiète sur 400'000 m<sup>2</sup> de surface agricole déjà classée en zone urbaine ou à urbaniser.

**Lien avec d'autres mesures PA4**

- 32-1-7 (A4) Construction d'un axe tram entre l'interface multimodale P47 et Ferney-Voltaire avec requalification de l'espace-rue et axe MD
- UD2-03 (As4-Bs4) Ferney Genève Innovation
- UD2-04 (As4-Bs4) Ferney-Ornex-Prévessin

**Étapes de mise en œuvre**

Programmation : SCOT approuvé en décembre 2019

Étude préliminaire : Contrat d'axe BHNS RD 1005 signé en août 2012

Avant-projet : PLUI approuvé le 27 février 2020 et devenu exécutoire le 18 juillet 2020. OAP.

<b>Mesure UD2-05</b>	<b>RD 1005 (Ornex, Segny, Cessy, Gex)</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
--------------------------	---	---------------------------

**Programmation par sous-secteurs**

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
ROSELIERS 1	UD2-05h	OAP	Logements	MES	01.2009	12.2011
PRE JOURNANS	UD2-05b	PLU	Logements	MES	01.2013	12.2014
CH. DES LANDES	UD2-05f	PLU	Logements	MES	12.2017	12.2020
FONTAILLONS	UD2-05i	PLU	Logements	REA	11.2018	12.2020
CŒUR DE VILLAGE	UD2-05c	OAP	Logements	REA	01.2018	12.2030
LA BERGERIE	UD2-05a	OAP	Logements	REA	01.2016	12.2030
VERGER DE LA TOUR	UD2-05d	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
TERRAINS VANNIER	UD2-05e	OAP	Logements	PROG		12.2030
CENTRE VILLAGE	UD2-05g	OAP	Logements	PROG		12.2030
RESIDENCE AUTONOMIE ZONE D'ACTIVITE	UD2-05j	OAP	Activités	Non démarré		12.2030
LES PRALETS	UD2-05k	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
ECOLE	UD2-05l	OAP	Equipements	Non démarré		12.2030
SERVICES COMMUNAUX	UD2-05m	OAP	Equipements	Non démarré		12.2030
CHEMIN DESSOUS LES MURS	UD2-05n	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
VIE DU MARAIS	UD2-05o	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
MARCY	UD2-05p	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
GRAND CHAMP	UD2-05q	OAP	Equipements	Non démarré		12.2030
BELLEFERME	UD2-05r	OAP	Logements	Non démarré		12.2030

**Etat de coordination :** non-concerné



Numéro  
**UD2-07**

**Châtelaine (Genève, Vernier)**



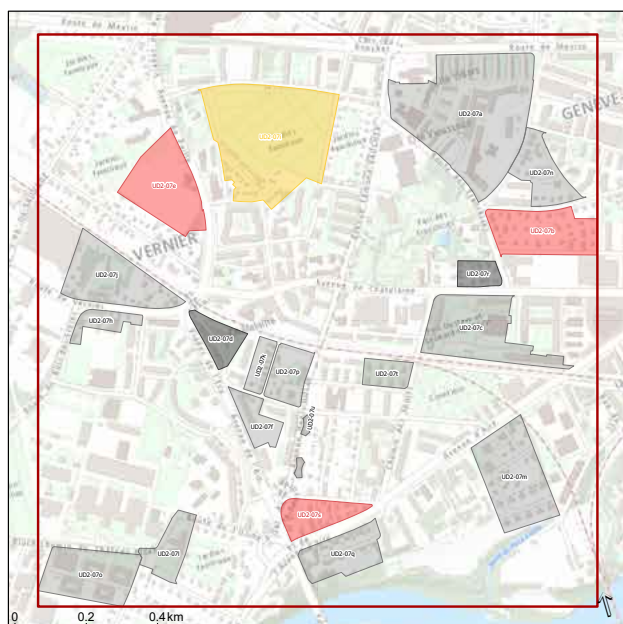
Priorité  
**As4-Bs4**

Historique de priorité  
As2 6621.2.255  
As3 6621.3.3.184

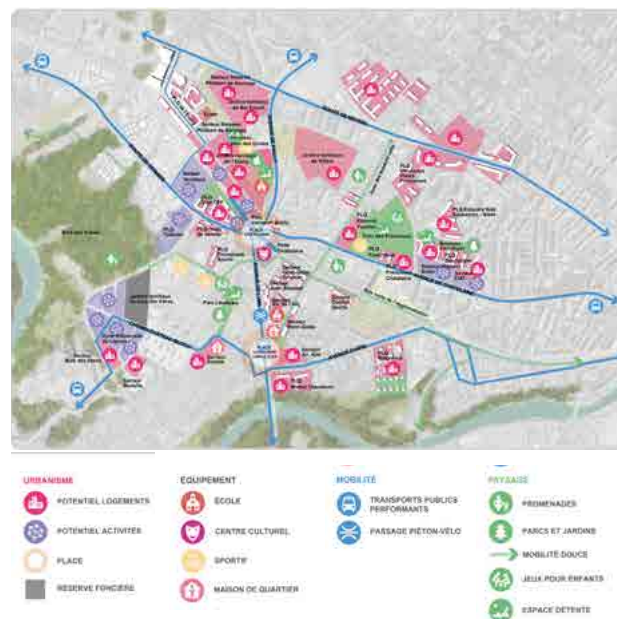
**Catégorie de mesures**  
Mutation, Densification

**Maître(s) d'ouvrage**  
Canton de Genève  
**Autres instances concernées**  
Ville de Genève-Ville de Vernier

### Plan de localisation



### Représentation explicative de la mesure



### Description

D'une superficie totale de 230 hectares dont 70 hectares à développer, le grand projet Châtelaine est constitué de nombreux périmètres (PDQ, PLQ, Concours...) à des stades d'avancement différents. Le grand projet s'inscrit dans une démarche de coordination des différentes opérations d'aménagement, garantissant l'intégration de chacun de ceux-ci dans les orientations stratégiques énoncées pour l'ensemble, ainsi que leur articulation et leur phasage, y compris avec les infrastructures de mobilité.

Les principes clés à retenir de ce renouvellement urbain sont :

- Affirmer un cœur de quartier à Châtelaine : créer une place autour de l'interface multimodale
- Structurer la croissance urbaine autour de trois axes majeurs de transports publics : la route de Meyrin, l'avenue de Châtelaine-la route de Vernier et l'avenue de l'Ain- du Pailly. A ce titre, plusieurs mesures sont en cours d'étude, notamment le BHNS Genève-Vernier-ZIMEYSAVER (6621.3.099/33-13) qui participera à la réorganisation de l'avenue de Châtelaine et de la route de Vernier ainsi que le réaménagement de l'avenue de l'Ain dans le cadre de la mesure 6621.3.046/30-31 qui proposera un bus en site propre sur cette même avenue.
- Structurer la densification autour d'un système de parcs urbains et d'espaces publics à travers plusieurs projets de parcs créés et requalifiés, notamment le parc linéaire des écoles (EP2-04a) autour du cycle du Renard pour une livraison en 2024 et le parc des Franchises (EP2-05).
- Développement urbain : 4'500 nouveaux logements, 2'500 nouveaux emplois, une nouvelle centralité  
Nouveaux équipements : un Cycle d'orientation, un nouveau centre culturel, une maison de quartier  
Paysage : 1,3 km requalifié d'espaces verts (Henri-Golay – Edmond-Vaucher), 4 nouveaux parcs, 2 parcs requalifiés  
Espace public : 2 de nouvelles places publiques, une rue réaménagé et fermé au trafic

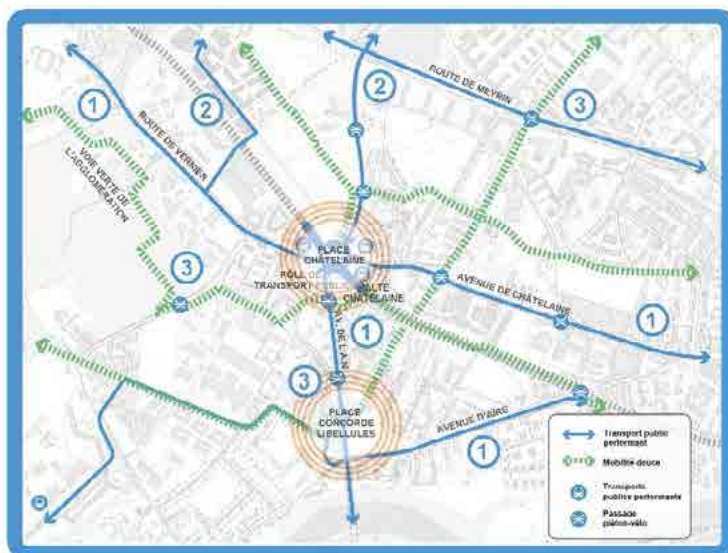
Depuis 2012, 27 potentiels de densification identifiés dont 10 PLQ adoptés, 1 PLQ en cours, 6 concours jugés et 1 concours en cours.

12 immeubles de logements sont déjà réalisés ainsi qu'une nouvelle école primaire, 4 immeubles de logements sont en chantier. Ce grand projet vise l'expérimentation urbaine comme méthode de participation, de ce fait depuis 201, 14 projets éphémères d'espace publics appelés « mini-chantiers » ont été réalisés.

7 immeubles de logements ainsi qu'un cycle d'orientation sont en cours d'instructions aux autorisations de construire, 3 autorisations de construire ont été délivrées et les chantiers commenceront en 2021 et un centre culturel sera délivré prochainement.

Potentiel total estimé en SBP : 560 000 m<sup>2</sup> de logements – 206 000m<sup>2</sup> d'activités

### Coordination entre transports et urbanisation



Toute la densification est réalisée autour d'interfaces multimodales, à travers différents axes de TP, et notamment les infrastructures suivantes issues des PA 2 et 3 :

- L'interface multimodale à Châtelaine (6621.3.024 / 13-20) puis la future halte Châtelaine (HFI/13-7) à l'horizon 2030-2040, qui permettra de consolider le centre urbain
- Le Bus à Haut Niveau de Service Genève-Vernier-Zimeysa (6621.3.099/33-13)
- L'axe fort TP tangentiel le long de l'avenue de l'Ain (6621.3.046/30-31)
- La voie verte Genève – Vernier (6621.2.025/30-21)
- la passerelle MD au-dessus de l'av. de l'Ain (6621.3.049/30-39)

Le quartier se situe à équidistance entre l'aéroport et la gare de Genève Cornavin. Il profite ainsi d'une position stratégique qui lui offre une très grande connectivité.

### Opportunité et utilité

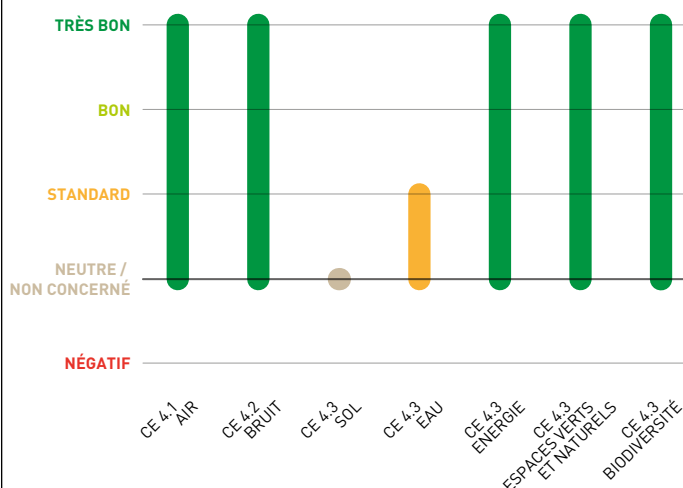
Situé au cœur de l'agglomération centrale et compacte et à proximité immédiate de grandes infrastructures de transports, le grand projet Châtelaine est fondé sur l'ambition d'organiser le passage d'un secteur périphérique, diffus et fragmenté, vers un quartier dense et intégré (stratégies U2, U3) articulé autour de la future halte Châtelaine. Le potentiel de développement urbain tient compte des trois éléments clés qui font la spécificité du quartier : les grandes coupures routières et ferroviaires, le patrimoine paysager et naturel, les risques environnementaux (OPAM, OPB...).

Le rapport ville/infrastructure est au cœur du renouveau du projet. Il doit s'interroger sur les dynamiques transversales de franchissement permettant la mise en relation des quartiers, sur le développement d'une programmation urbaine (localisation des nouveaux programmes attracteurs), mise en réseau et en synergie des espaces paysagers ainsi que stabilisation de grands itinéraires de mobilité douce aménagés (U9, M5, M8, E6)

Le grand projet Châtelaine se veut exemplaire en matière de participation et d'implication des habitants dans les diverses études et réalisations. Les associations de quartier ont ainsi été placées au cœur de la démarche de concertation



Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail; prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminution de vitesse et amélioration de la fluidité; prévoit des revêtement phonoabsorbant; prévoit la promotion de co-voiturage inter-entreprises; prévoit des actions sur les bâtiments en matière d'énergie renouvelable et de rénovation.

Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie la gestion des terres et déblais, ainsi que les possibilités d'optimiser les surfaces; surface imperméable et zone de pleine terre identiques à l'état initial; gère les eaux de ruissellement de façon enterrée et centralisée; prévoit des mesures sur les bâtiments

pour la valorisation énergétique; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; prévoit des plantations d'espèce indigène et des mesures de compensation; accompagne d'un programme Nature en ville; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage; prévoit un renforcement des entités arborées le long des axes routiers et le long de la voie ferrée; prévoit la création d'une démarche collective de gestion des jardins potagers (engagement de réaliser des jardins en respect de l'environnement); a fait une analyse sur les îlots de chaleur.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

Lien avec d'autres mesures PA4

- EP2-07 (As4) Parc linéaires des Sports

Étapes de mise en œuvre

Programmation: PDCn Genève 2030 fiches A17 et P07 – grand projet prioritaire

Étude préliminaire/avant-projet:



- PDQ Concorde approuvé en 2013.
- Plan guide validé en novembre 2014

Programmation par sous-secteurs

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Étape en cours	Réalisation	Mise en service
RTE DE L'USINE A GAZ	UD2-07o	PLQ	Logements	MES	01.2010	09.2012
CHARMILLES - PARC HENTSCH	UD2-07c	MZ	Activités	MES	01.2011	03.2015
SORET-ROD	UD2-07n	PLQ	Logements	MES	08.2015	02.2017
8 ROUTE DE MEYRIN, 28 ROUTE DES FRANCHISES	UD2-07a	PLQ	Logements	MES	06.2017	01.2018
EIDGUENOTS	UD2-07m	PLQ	Logements	MES	10.2017	07.2018
21-27, AVENUE HENRI- GOLAY	UD2-07u	DD	Logements	MES	05.2016	09.2018
7, RUE JEAN- SIMONET	UD2-07f	DP	Logements	MES	02.2017	03.2019
ECU 1	UD2-07d	POT	Logements	Non démarré	01.2018	12.2019
ROUTE DE VERNIER VOIES CFF	UD2-07j	PLQ	Logements	REA	05.2020	12.2020
ROUTE DE VERNIER	UD2-07h	PLQ	Activités	REA	08.2019	12.2021

Mesure UD2-07	Châtelaine (Genève, Vernier)				Priorité : As4-Bs4	
Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
CHEMIN DUCHÂ-TEAU-BLOCH, ROUTE DE L' USINE-À-GAZ	UD2-07l	DD	Logements	REA	08.2020	12.2021
CHEMIN DU CROISSANT	UD2-07p	PLQ	Activités	REA	05.2018	12.2021
JEAN-SIMONET - CROISSANT	UD2-07k	PLQ	Logements	REA	02.2019	12.2022
MICHEE CHAUDERON	UD2-07q	PLQ	Logements	REA	01.2019	12.2022
ANGLE AV. DE CHÂ-TELAINE ET RTE DES FRANCHISES	UD2-07r	PLQ	Logements	PRO		12.2022
OUCHES	UD2-07t	DD	Logements	REA	04.2018	12.2022
CO BALEXERT	UD2-07e	MZ	Logements	PRO	01.2022	01.2024
CONCORDE	UD2-07s	POT	Logements	Non démarré	01.2023	12.2025
RUE DE BOURGOGNE, AVENUE SORET, ROUTE DES FRANCHISES	UD2-07b	PLQ	Logements	AVP	01.2026	12.2027
CROZETS-VILLARS	UD2-07i	POT	Logements	Non démarré	01.2042	12.2043

**Etat de coordination :** Coordination réglée, ou en cours selon les secteurs.

<p style="text-align: center;"><b>Numéro</b> <b>UD2-08</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Vernier - Meyrin – Aéroport</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Priorité</b> <b>As4-Bs4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> As1 6621.208/6621.250 As2 6621.2.256 As3 6621.3.185</p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Densification, Mutation</p>	<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Canton de Genève <b>Autres instances concernées</b> Villes de Vernier et Meyrin</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description</b></p> <p>Grand projet de 180 ha en renouvellement urbain offrant l'opportunité de construire près de 5'800 logements et :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de créer une façade d'activités économiques le long de l'autoroute (élaboration de deux PLQ en cours, approbation prévue en 2025)</li> <li>• de construire des quartiers denses de logements par la transformation de quartiers de villas et la mutation du secteur de l'Étang (en cours de construction ; mise en service prévue entre 2021 et 2030, 1'000 logements, 2'500 emplois).</li> <li>• d'aménager les quartiers bordant l'avenue Louis-Casaï (MZ Cointrin Ouest et Cointrin Est votée par le Grand Conseil votée par le Grand Conseil en 2019, mais refusées suite à référendum en 2020 ; MZ Corbillettes transmise au Grand Conseil en 2011).</li> </ul> <p>Face à la diversité des projets placés de part et d'autre du nœud autoroutier et à la fragmentation du tissu urbain (coupures de la voie ferrée et de l'autoroute), l'enjeu est d'assurer une cohérence à l'échelle de l'ensemble du périmètre, d'établir des liens entre les secteurs d'activité et le cœur d'agglomération, et entre les différents quartiers.</p> <p>Suite au refus des modifications de zone Cointrin Est et Cointrin Ouest en 2020, une démarche de projet est réengagée en 2021 sur ce territoire pour élaborer un « plan guide » permettant de mettre en œuvre une concertation approfondie, ouverte à une diversité de public, et définir le potentiel du site en terme d'urbanisation en fonction de son acceptabilité réelle.</p>		

### Coordination entre transports et urbanisation

La densification projetée sur ce périmètre s'appuie sur des infrastructures de transports publics existantes fortes (tram route de Meyrin, gare de Vernier, gare de Genève aéroport), ainsi que sur des axes bus qui seront renforcés dans le futur : axe fort route de Pré-Bois, avenue Louis-Casaï (6621.2.044/32-2-7), axe fort TP Genève-Meyrin sur la route de Vernier (6621.3.099/33-13).

Le développement du maillage des itinéraires de mobilités douces est prévu au sein des futurs quartiers, par exemple dans le cadre des mesures du projet d'agglomération « Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport-promenade des parcs » (6621.3.084 32-1-18 et 6621.3.089/32-1-22).

D'une manière générale, la densification prévue dans le grand projet Vernier-Meyrin-Aéroport vise à favoriser la mixité des affectations et, ainsi, à favoriser la ville des « courtes distances ».

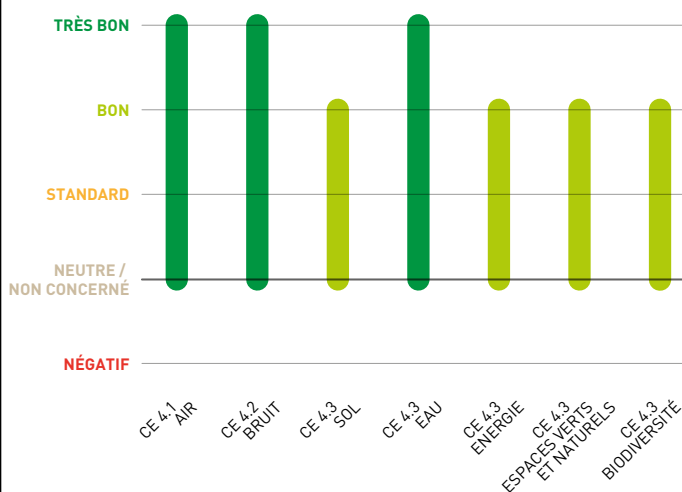
D'autres mesures de mobilité et d'espaces publics compléteront le dispositif :

- Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture : secteur Etang y compris espace-rue, (6621.3.047/30-32)
- Aménagements TC et MD sur la façade sud de l'aéroport : ch. du Ruisseau – ch. des Ailes (6621.3.095/32-2-15)
- Aménagements routiers et de l'espace-rue en lien avec l'axe tangentiel TC sur la façade sud de l'aéroport : section Louis Casaï - Grand-Saconnex (6621.3.140 - 32-2-17)
- Construction d'une passerelle de franchissement de l'autoroute secteur Tête GVA (6621.2.113/32-2-10)
- Passerelle de mobilité douce entre les quartiers de l'Etang, de Blandonnet et la halte Léman express de Vernier (6621.3.101/33-15)
- Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : requalification de la route de Pré Bois (6621.2.045/32-2-8)
- Développement d'un réseau MD d'accessibilité à la halte Vernier (6621.2.033/33-10)
- Requalification de l'av. Louis-Casaï entre l'aéroport et le carrefour du Bouchet, y compris aménagements TC et MD (6621.2.044/32-2-7)

### Opportunité et utilité

Cette mesure contribuera au renforcement du centre métropolitain d'agglomération centrale autour de l'aéroport de Genève. Le projet concrétise les stratégies U1, U2, U3 du PA4, améliore l'équilibre emplois logements entre le centre et la périphérie de l'agglomération et réduit ainsi la pendularité. Le GP VMA vise à permettre la réalisation, à l'horizon 2050, de près de 5'800 logements en renouvellement urbain, ce qui répond à l'objectif de densification vers l'intérieur, dans un secteur de l'agglomération qui est et sera particulièrement bien desservi en transports publics (M3, M5) et mobilité douce (M4, M8). Cette densification est envisagée dans le respect et la valorisation de l'infrastructure écologique (EP1), du paysage et du patrimoine bâti (EP4, EP5, EP6) qui fondent l'identité du site.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM ; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité ; prévoit des revêtement phonoabsorbant ; prévoit la promotion de la motorisation électrique ; prévoit des actions sur les bâtiments en matière d'énergie renouvelable et de rénovation.

Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie la gestion des terres et déblais, ainsi que les possibilités d'optimiser les surfaces ; surface imperméable entre 40 et 80% et zone de pleine terre de plus de 40% (cible 50%) ; gère les eaux de ruissellement à ciel ouvert, enterrée et à la source ; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique (relié à GénieLac) ; crée

des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité des existants ; prévoit des plantations d'espèce indigène et des mesures de compensation ; plantations de nouveaux arbres ; accompagne d'un programme Nature en ville ; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

<b>Mesure UD2-08</b>	<b>Vernier - Meyrin – Aéroport</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
----------------------	------------------------------------	---------------------------

#### Lien avec d'autres mesures PA4

- 33-26 (A4) Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévoist et les Batailles en lien avec la Voie Verte d'agglomération
- 32-2-24 (B4) Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève
- 32-1-23 (Be4) Promenade des Parcs (séquence Mail Sud) - Aménagement des espaces publics et MD sur la façade sud de l'aéroport

#### Étapes de mise en œuvre

Programmation : PDCn Genève 2030 fiches A17 et P08; grand projet prioritaire

##### Étude préliminaire :

- Mandat d'études parallèles - janvier à juin 2012;
- image directrice 2012-2015;
- plan guide secteur Cointrin : 2021

##### Avant-projet :

- MZ Corbillettes en cours d'examen du Grand Conseil
- AVP PLQ Pré-Bois et Chemin des Ailes-Chemin du Ruisseau en cours

##### Projet :


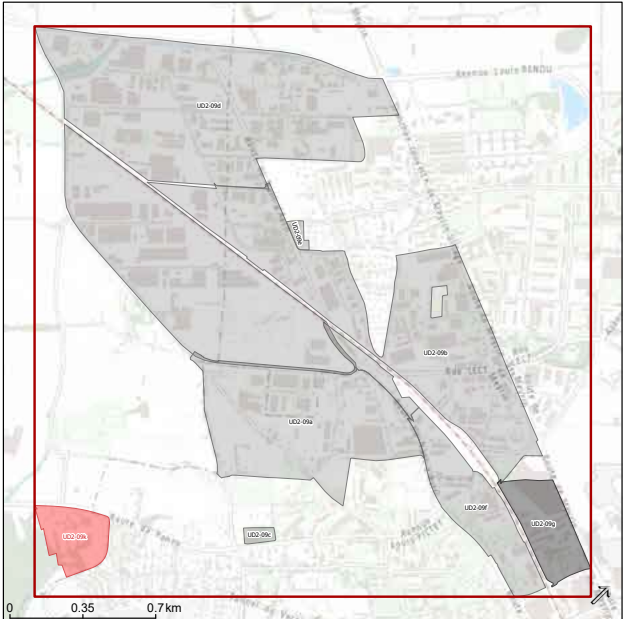
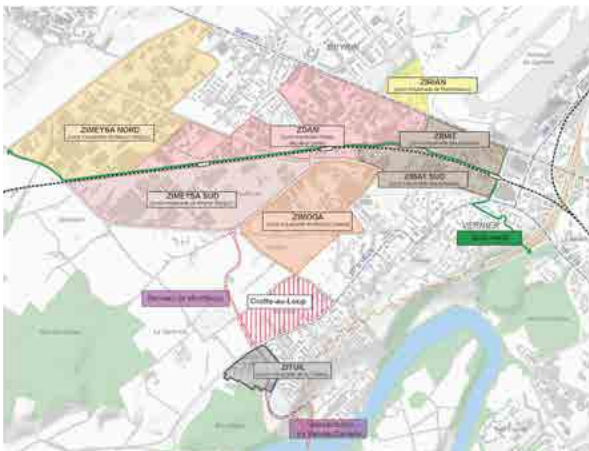
- PLQ Etang adopté en 2015
- PLQ Pointe du Bouchet adopté en 2020
- MZ Cointrin Est et Cointrin Ouest adoptées par le Grand Conseil en 2019, mais refusée en votation populaire en 2020
- PLQ Pré-Bois et Chemin des Ailes-Chemin du Ruisseau : adoption prévue à l'horizon 2024-2025

#### Programmation par sous-secteurs

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
AVENUE CASAI	UD2-08h	PLQ	Logements	MES	12.2013	08.2017
CHEMIN DU RUISSEAU	UD2-08c	PLQ	Activités	REA	07.2019	12.2020
CHEMIN DE L'ETANG, CHEMIN J.-PHILIBERT-DE-SAUVAGE	UD2-08f	PLQ	Activités	REA	01.2018	12.2021
ROUTE DE MEYRIN ROUTE DE PRÉ-BOIS CHEMIN EMILE-TADDÉOLI	UD2-08e	PLQ	Activités	AVP	01.2023	12.2024
ETANG - DE SAUVAGE	UD2-08g	POT	Logements	Non démarré	01.2025	12.2026
CHEMIN DU RUISSEAU, CHEMIN DES AILES	UD2-08b	PLQ	Activités	AVP	01.2026	12.2027
COINTRIN EST	UD2-08i	POT	Logements	Non démarré	01.2026	12.2027
COINTRIN OUEST	UD2-08a	POT	Logements	Non démarré	01.2033	12.2040

**Etat de coordination :** Coordination réglée ou en cours selon les secteurs.



<p style="text-align: center;"><b>Numéro</b> <b>UD2-09</b></p>	<p><b>ZIMEYSAVER (Meyrin, Satigny, Vernier)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Priorité</b> <b>As4-Bs4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> As1 6621.220/6621.221 As2 6621.2.257 As3 6621.3.186</p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Densification</p>	<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Canton de Genève <b>Autres instances concernées</b> FTI, Communes de Vernier, Meyrin, Satigny</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p>  <p>Plan guide du GP ZIMEYSAVER présentant les objectifs en matière d'urbanisation de mobilité et d'environnement</p>	
<p><b>Description</b></p> <p>Développement sur le plus grand secteur d'activités du canton (380 ha) de véritables quartiers d'activités industriels compétitifs pour les entreprises, agréables à vivre pour les employés, les usagers et les habitants des environs. Avec le renforcement important des capacités ferroviaires prévues à l'ouest de Genève (notamment par la mise en place progressive du 1/4 heure du Léman express), ce périmètre se prête particulièrement bien à une densification des zones industrielles.</p> <p>Enjeux : accueillir des activités industrielles, artisanales et logistiques nécessitant un accès au réseau ferroviaire ; développer une mixité d'activités dans certains secteurs ; assurer la transition entre les quartiers d'habitation et les zones industrielles.</p> <p>Les principaux sites en cours d'études sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ZIMOGA : env. 47 ha, 4000 emplois. Adopté le 26.07.2017</li> <li>• ZIBAT SUD : env. 17 ha, 700 emplois. Adopté le 17.01.2018</li> <li>• ZIBAT NORD : env. 14 ha, 500 emplois. Procédure d'adoption en cours. (Horizon d'adoption 2021).</li> <li>• ZDAM : env. 70 ha, 11'000 emplois. Procédure d'adoption en cours. (Horizon d'adoption 2022).</li> <li>• ZITUIL : env. 6 ha, 900 emplois. Procédure d'adoption en cours. (Horizon d'adoption 2022).</li> <li>• ZIMEYSA Nord : env. 90 ha, 5000 emplois. Début de la planification en 2022.</li> <li>• ZIMEYSA Sud : env. 60 ha, 3000 emplois. Début de la planification en 2022.</li> <li>• Crotte-au-Loup : Equipement sportif ou de loisir. Etude en cours. (Horizon de réalisation 2025-2030)</li> </ul> <p>Potentiel total estimé en SBP : 70 000 m<sup>2</sup> de logements – 1 285 000 m<sup>2</sup> d'activités</p>		

**Coordination entre transports et urbanisation**

Les enjeux de mobilité sont au cœur du développement de la ZIMEYSAVER. Les principaux axes d'accès, tels que les routes de Meyrin et de Vernier, sont déjà congestionnés et cela ne devrait pas s'améliorer suite à l'augmentation prévue du nombre d'emplois.

Si les 10'000 emplois supplémentaires prévus étaient créés à l'horizon 2030 et qu'il n'y avait pas de modification dans la manière de se déplacer, il faudrait s'attendre à une augmentation de 8'000 places de stationnement et d'environ 25'000 déplacements de TIM par jour de/vers la ZIMEYSAVER (en plus des 11'250 déplacements estimés actuellement).

Le Grand Projet prévoit donc une stratégie ambitieuse de gestion de la mobilité basée sur :

- la gestion du stationnement
- le report modal des transports individuels motorisés (TIM) sur les transports en commun et la mobilité douce, la création d'une nouvelle demi-jonction autoroutière et du nouveau barreau routier de Montfleury.

Ces projets d'aménagement sont coordonnés avec les mesures de mobilité suivantes :

- HFI/13-6 Cadence ¼ h sur la ligne Genève – La Plaine
- HFI/13-11 Allongement des quais sur la ligne RER Genève - La Plaine et modernisation des installations
- HFI/33-19 Optimisation et développement des fonctions logistiques du secteur ZIMEYSAVER
- 6621.2.034/33-11 Voie verte d'agglomération : section centre de Vernier - route du Mandement
- 6621.3.099/33-13 Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier
- 6621.3.100/33-14 Construction d'une route d'accès entre la ZIMEYSA et la route de Peney
- 6621.3.106/33-22 Restructuration du réseau cantonal secondaire dans la ZIMEYSAVER
- 6621.3.110/33-26 Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévost et les Batailles
- 6621.2.032/33-9 Aménagement de la place de la gare de ZIMEYSA et développement d'un réseau MD d'accessibilité

**Opportunité et utilité**

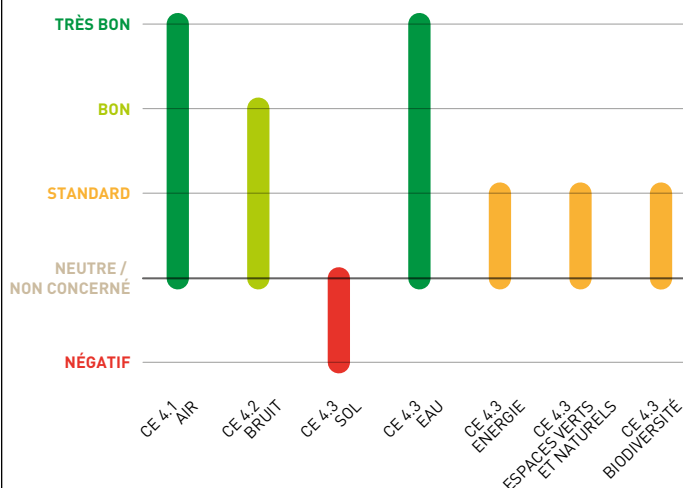
La densification de la ZIMEYSAVER répond à un objectif de consolidation de l'aire urbaine d'agglomération centrale et de priorisation du développement urbain et économique autour de l'armature multipolaire (stratégies U1, U2, U3, U6) bien desservie par les transports publics structurants, notamment via les interfaces multimodales des gares du Léman express ainsi que les axes forts tram/BHNS (M3, M5).

En termes de mobilité, il s'agit également de renforcer les liaisons MD structurantes, notamment la voie verte d'agglomération qui traverse le périmètre de la mesure (M4, M8).

Les problématiques de gestion du trafic TIM sont également au cœur de la mesure, notamment une amélioration de l'accessibilité depuis l'autoroute A1 (M2) et la gestion du stationnement (M7).

La présence d'une infrastructure ferroviaire permet également de préfigurer une stratégie logistique de marchandises à l'échelle de l'agglomération (M9).

Par ailleurs la question de la qualité de vie et des espaces publics est un sujet majeur (M6, U9, EP4, EP5)

**Effets sur l'environnement**

Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM ; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité ; prévoit des revêtement phonoabsorbant ; prévoit des actions sur les bâtiments en matière d'énergie renouvelable et de rénovation (amélioration de l'efficacité énergétique dans les domaines des combustibles, des carburants et de l'électricité). En plus, planifie l'urbanisation, les zones de densification, les nouvelles infrastructures et les nouvelles affectations sur la base du diagnostic sonore pour toutes les sources de bruit afin de respecter des valeurs d'exposition de l'OPB (VP et VLI) et d'offrir aux usagers un environnement sonore de qualité - y compris au sein des espaces publics.

Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie la gestion des terres et déblais, ainsi que les possibilités d'optimiser les surfaces (équilibre entre déblais et remblais en définissant une stratégie permettant de minimiser la production de matériaux d'excavation en : situant les ouvrages en sous-sol dans des secteurs les plus aptes à valoriser les géomatériaux comme matériaux de construction et en remodelant la topographie par la réutilisation des déblais sur site ou sur des secteurs non-urbanisés, dans la mesure du possible) ; gère les eaux de ruissellement à ciel ouvert (positionnant dans la mesure du possible, les fossés ou bassins récupérateurs des eaux de pluie le long des cheminements), enterrée et centralisée ; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique ; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité (créer des



Mesure UD2-09	ZIMEYSAVER (Meyrin, Satigny, Vernier)	Priorité : As4-Bs4																																																															
<p>continuités vertes, paysagères, biologiques et de mobilité douce au sein et traversant la zone industrielle); prévoit des plantations d'espèce indigène et des mesures de compensation; accompagne d'un programme Nature en ville; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage; a fait une analyse sur les îlots de chaleur. Le développement d'un concept cohérent de gestion des déchets urbains produits par les entreprises du périmètre afin d'augmenter le taux de recyclage. La réalisation d'un pôle de déchets dans la ZIMEYSAVER répondant aux besoins du canton et en coordination/complémentarité du pôle situé au PAV.</p> <p>Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée</p>																																																																	
<p><b>Lien avec d'autres mesures PA4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 33-31 (A4) Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévost et les Batailles</li> <li>• 33-29 (A4) Réaménagement de la route de Peney entre la route de Canada et la route de Vernier</li> <li>• 33-29 (A4) Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route du Nant d'avril OUEST</li> <li>• 33-30 (A4) Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Rue Lect</li> <li>• 33-22 (Ae4) Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route de Satigny Est – Côté Sud</li> <li>• 33-36 (B4) Restructuration multimodale du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route du Nant d'Avril EST</li> <li>• 33-34 (B4) Restructuration multimodale du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route de Satigny Ouest</li> <li>• 33-33 (B4) Extension de la voie verte d'agglomération depuis la Zimeysaver en direction de la gare de Satigny</li> <li>• 33-35 (B4) Restructuration multimodale du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER: Route de Satigny Est – côté Nord</li> </ul>																																																																	
<p><b>Étapes de mise en œuvre</b></p> <p>Programmation : PDCn Genève 2030 fiches A17 et P10; grand projet prioritaire lancé en 2013</p> <p>Étude préliminaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Approbation du plan-guide ZIMEYSAVER en 2014.</li> <li>• Adoption du plan directeur de zone de développement industriel et artisanal de Mouille-Galand ZIMOGA (N°29976) en 2017.</li> <li>• Adoption du plan directeur de zone de développement industriel et artisanal des Batailles - ZIBAT-SUD (N° 29975A) en janvier 2018.</li> <li>• Etude de faisabilité d'un réseau thermique mutualisé - Boucle d'anergie de la ZIMEYSAVER en 2020.</li> <li>• Adoption du plan directeur de zone de développement industriel et artisanal de la zone d'activités mixtes de Meyrin – Satigny (ZDAM) à l'horizon 2022.</li> <li>• Adoption du plan directeur de zone de développement industriel et artisanal de la Tuilière (ZITUIL) à l'horizon 2022.</li> </ul> <p>Avant-projet: Avant-projet du barreau routier de Montfleury en 2018.</p> <p><b>Programmation par sous-secteurs</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nom opération</th> <th>Numéro mesure</th> <th>Procédure type</th> <th>Affectation principale</th> <th>Étape en cours</th> <th>Réalisation</th> <th>Mise en service</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>CAILLAT</td> <td>UD2-09e</td> <td>PLQ</td> <td>Logements</td> <td>MES</td> <td>01.2014</td> <td>09.2016</td> </tr> <tr> <td>ROUTE DE PENEY - CHEMIN DE MOUILLE-GALAND</td> <td>UD2-09c</td> <td>PLQ</td> <td>Logements</td> <td>REA</td> <td>06.2018</td> <td>12.2020</td> </tr> <tr> <td>CHEMIN DES BATAILLES NORD</td> <td>UD2-09g</td> <td>PDZI</td> <td>Activités</td> <td>AVP</td> <td>01.2019</td> <td>12.2020</td> </tr> <tr> <td>A LA TUILLIERE</td> <td>UD2-09k</td> <td>PDZI</td> <td>Activités</td> <td>PRO</td> <td>01.2023</td> <td>12.2027</td> </tr> <tr> <td>RTES DE MEYRIN, DU NANT D'AVRIL</td> <td>UD2-09b</td> <td>PDZI</td> <td>Activités</td> <td>REA</td> <td>01.2018</td> <td>09.2030</td> </tr> <tr> <td>ZIMEYSA</td> <td>UD2-09d</td> <td>PDZI</td> <td>Activités</td> <td>REA</td> <td>01.2017</td> <td>11.2030</td> </tr> <tr> <td>MOUILLE-GALAND</td> <td>UD2-09a</td> <td>PDZI</td> <td>Activités</td> <td>REA</td> <td>01.2017</td> <td>12.2030</td> </tr> <tr> <td>CHEMIN DES BATAILLES SUD</td> <td>UD2-09f</td> <td>PDZI</td> <td>Activités</td> <td>REA</td> <td>06.2019</td> <td>12.2030</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>Etat de coordination :</b> Coordination réglée</p>			Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Étape en cours	Réalisation	Mise en service	CAILLAT	UD2-09e	PLQ	Logements	MES	01.2014	09.2016	ROUTE DE PENEY - CHEMIN DE MOUILLE-GALAND	UD2-09c	PLQ	Logements	REA	06.2018	12.2020	CHEMIN DES BATAILLES NORD	UD2-09g	PDZI	Activités	AVP	01.2019	12.2020	A LA TUILLIERE	UD2-09k	PDZI	Activités	PRO	01.2023	12.2027	RTES DE MEYRIN, DU NANT D'AVRIL	UD2-09b	PDZI	Activités	REA	01.2018	09.2030	ZIMEYSA	UD2-09d	PDZI	Activités	REA	01.2017	11.2030	MOUILLE-GALAND	UD2-09a	PDZI	Activités	REA	01.2017	12.2030	CHEMIN DES BATAILLES SUD	UD2-09f	PDZI	Activités	REA	06.2019	12.2030
Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Étape en cours	Réalisation	Mise en service																																																											
CAILLAT	UD2-09e	PLQ	Logements	MES	01.2014	09.2016																																																											
ROUTE DE PENEY - CHEMIN DE MOUILLE-GALAND	UD2-09c	PLQ	Logements	REA	06.2018	12.2020																																																											
CHEMIN DES BATAILLES NORD	UD2-09g	PDZI	Activités	AVP	01.2019	12.2020																																																											
A LA TUILLIERE	UD2-09k	PDZI	Activités	PRO	01.2023	12.2027																																																											
RTES DE MEYRIN, DU NANT D'AVRIL	UD2-09b	PDZI	Activités	REA	01.2018	09.2030																																																											
ZIMEYSA	UD2-09d	PDZI	Activités	REA	01.2017	11.2030																																																											
MOUILLE-GALAND	UD2-09a	PDZI	Activités	REA	01.2017	12.2030																																																											
CHEMIN DES BATAILLES SUD	UD2-09f	PDZI	Activités	REA	06.2019	12.2030																																																											



Numéro  
**UD2-12**

**Saint-Genis-Pouilly :  
Porte de France**



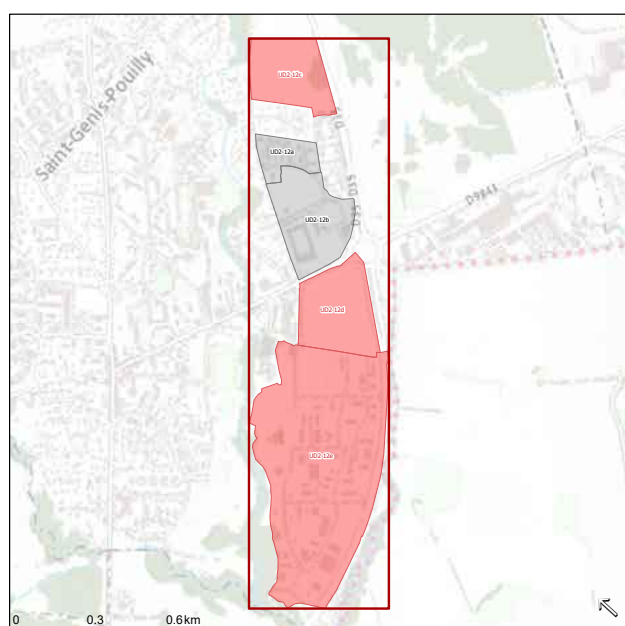
Priorité  
**As4-Bs4**

**Historique de priorité**  
As1 6621.252/6621.254  
As2 6621.2. 260  
As3 6621.3.189

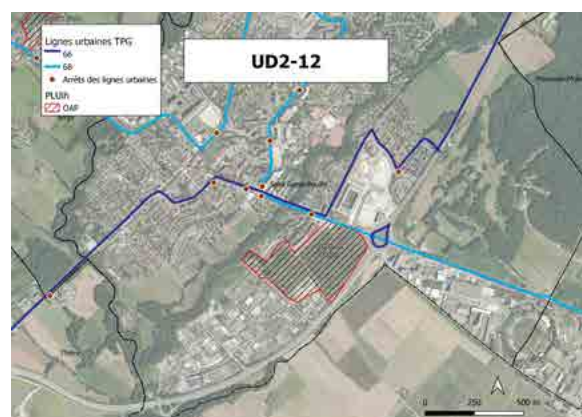
**Catégorie de mesures**  
Densification, Extension

**Maître(s) d'ouvrage**  
Commune de Saint-Genis-Pouilly, Région AURA,  
Département de l'Ain  
**Autres instances concernées**  
Pays de Gex Agglo

#### Plan de localisation



#### Représentation explicative de la mesure



#### Description

Périmètre de développement urbain mixte à la Porte de France, au sud de la commune, composé de plusieurs sous-secteurs. Accent particulier sur la qualité du nœud multimodal (bus, tram, P+R, MD).

- Porte de France Nord réalisé en partie: logements, lycée international, piscine, gymnase, centre commercial, activités hôtelières.
- Porte de France Sud :
  - 700 logements inscrits dans le PLUiH à échéance 2030,
  - Interface multimodale
  - Commerces de proximité et petites surfaces
  - Activités économiques le long de la RD884
  - Espaces verts et parc public
- Requalification du Technoparc: programmes emblématiques comme l'incubateur CERN, accueil de services aux entreprises, logistique urbaine, mutualisation d'équipements, services et stationnement, intervention paysagère forte sur les espaces publics
- Malivert-Champs-Gothereux : équipements dont la programmation est à définir.

#### Coordination entre transports et urbanisation

Le quartier est situé dans le secteur de la future interface multimodale de Porte de France, au sud du centre régional d'agglomération centrale de Saint-Genis. Celui-ci sera desservi principalement par le futur Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) permettant un accès fiable, régulier et qualitatif au CERN et au nord de l'agglomération genevoise à l'horizon 2024 (33-28 - hors FI). L'infrastructure du BHNS a pour objectif donner la priorité au bus par rapport à la voiture, garantissant ainsi un parcours plus rapide en transport en commun qu'en transport individuel. Parallèlement, le PLUiH autorise la construction d'un nombre de places de stationnement réduit pour les logements situés à moins de 400 mètres d'un arrêt de transport en commun en site propre, incitant ainsi à l'utilisation régulière des transports en commun.

<b>Mesure UD2-12</b>	<b>Saint-Genis-Pouilly : Porte de France</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
----------------------	--	---------------------------

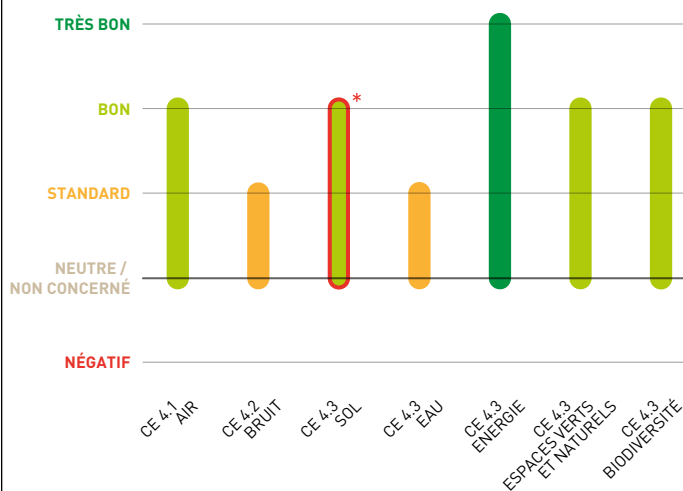
A plus long terme, le quartier pourrait être desservi par le prolongement du tram 18 depuis le CERN. En complément, le quartier est desservi par la ligne 66 donnant un accès à l'aéroport et au centre régional de Ferney. Enfin, la voie verte d'agglomération au départ du quartier de Porte de France permettra aux modes doux de relier rapidement le centre de Genève, jusqu'au centre métropolitain d'Annemasse.

### Opportunité et utilité

Le développement urbain de la Porte de France à Saint-Genis Pouilly s'inscrit dans la vision d'ensemble d'une agglomération multipolaire, compacte et de proximité. En particulier, elle matérialise les stratégies d'agglomération visant à densifier en priorité autour des axes TP/MD (stratégies U2, U3, U9, M3, M5), à favoriser la mixité fonctionnelle des centres et à développer l'emploi dans la partie française (U5, U6, U7).

Le PLUiH prévoit le développement du secteur de Porte de France afin de renforcer le centre régional de St-Genis Pouilly.

### Effets sur l'environnement



\*Empiète sur des SDA/Aires protégées/Zones agricoles et/ou équivalent

Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail; prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM.

Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie les possibilités d'optimiser les surfaces; surface imperméable moins de 30%; gère les eaux de ruissellement à la parcelle; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité des existants; prévoit des plantations d'espèce indigène et des mesures de compensation; accompagne d'un programme Nature en ville.

Cette mesure empiète sur une surface agricole déjà classée en zone urbaine ou à urbaniser de 60'000 m<sup>2</sup>.

### Lien avec d'autres mesures PA4

- 33-28 (Ae4) BHNS Genève – Saint-Genis

### Etapes de mise en œuvre

Programmation: SCOT Pays de Gex 2019 - PLUiH 2020


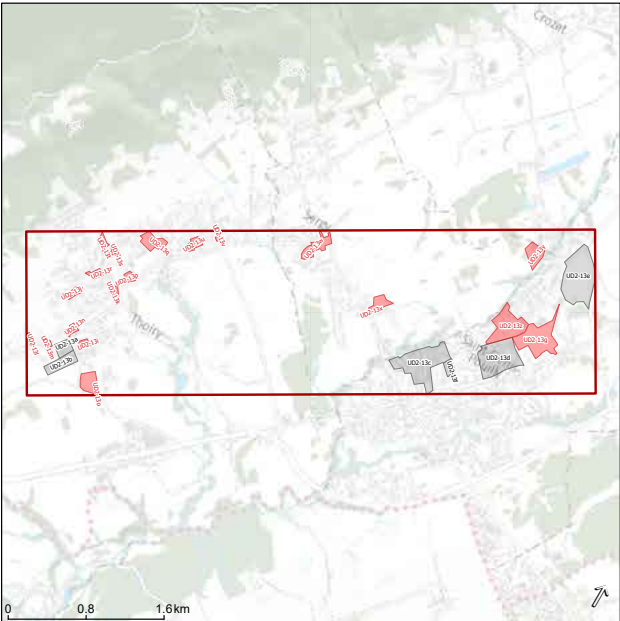
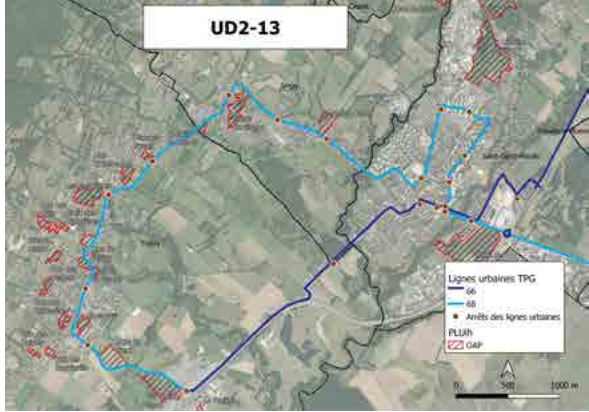
Avant-projet:

- Réalisation d'une étude de maîtrise d'œuvre urbaine pour la requalification urbaine et le positionnement économique du Technoparc, en lien avec la proximité du CERN
- OAP en vigueur par sous-secteurs

### Programmation par sous-secteurs

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
LES VILLAS BELMONT	UD2-12a	PLU	Logements	MES	01.2007	12.2007
PORTE DE FRANCE NORD	UD2-12b	OAP	Logements	REA	01.2014	12.2020
MALIVERT - CHAMPS GOTTEREUX	UD2-12c	OAP	Equipements	Non démarré		12.2030
PORTE DE FRANCE SUD	UD2-12d	OAP	Logements	PROG		12.2030
TECNOPARC	UD2-12e	OAP	Activités	PROG		12.2030

Etat de coordination: non-concerné

<p align="center"><b>Numéro</b> <b>UD2-13</b></p>	<p align="center"><b>Saint-Genis - Thoiry</b></p>	
<p align="center"><b>Priorité</b> <b>As4-Bs4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> As1 6621.253 As2 6621.2.261 As3 6621.3.190</p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Densification, Extension</p>	<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Communes de Saint-Genis-Pouilly et de Thoiry</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description</b></p> <p>Périmètre englobant le centre régional de St-Genis-Pouilly, jusqu'à Thoiry avec la programmation de 1 225 logements au sein d'OAP sectorielles dont 825 en extension et dents creuses et 400 logements en renouvellement urbain.</p> <p>La mesure promeut un développement urbain partagé et cohérent, du secteur Porte de France jusqu'à Thoiry via le centre de Saint-Genis et Sergy, et intègre les diverses dynamiques et secteurs de développement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la création d'un centre urbain au cœur de Sergy avec l'accueil de 150 logements supplémentaires et le développement de la mobilité douce, la création d'un espace public structurant à l'échelle communale</li> <li>• La mutation du centre-ville de la commune de Thoiry par une opération visant à optimiser l'attractivité du centre, l'accueil de nouveaux logements et l'organisation spatiale des équipements communaux.</li> </ul> <p>Les thématiques clés comprennent la valorisation et le renforcement des centres-bourgs existants, le maillage MD, la réservation de zones mixtes tertiaire/artisanat, la morphologie urbaine, la valorisation de la structure paysagère (nants) entre et à travers les communes, etc.</p>		
<p><b>Coordination entre transports et urbanisation</b></p> <p>Le secteur Saint-Genis-Sergy-Thoiry est desservi par la ligne tpg 68 donnant un accès direct au CERN et au tramway 18 en direction du cœur d'agglomération. Cette ligne est cadencée en heures de pointe à 9 mn jusqu'à Saint-Genis-Pouilly, et à 18 mn jusqu'à Thoiry, permettant une offre adaptée aux besoins des travailleurs frontaliers. Le réseau de bus bénéficiera du futur Bus à Haut de Service (BHNS) permettant un accès fiable, régulier et qualitatif au CERN et au nord de l'agglomération genevoise à l'horizon 2024 (33-28 - Ae4). L'infrastructure du BHNS a pour objectif de donner la priorité au bus par rapport au TIM, garantissant ainsi un parcours plus rapide en transport public qu'en transport individuel.</p> <p>Enfin, un réseau de cheminement modes doux permettra de rejoindre la voie verte d'agglomération, et donnera ainsi aux utilisateurs un accès sécurisé et rapide vers le cœur d'agglomération et jusqu'au centre métropolitain d'Annemasse au sud, et vers l'ensemble du Pays de Gex via la voie ferrée reconverte en voie verte.</p> <p>Desserte interne au centre régional : réseau MD</p>		

<b>Mesure UD2-13</b>	<b>Saint-Genis - Thoiry</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
----------------------	-----------------------------	---------------------------

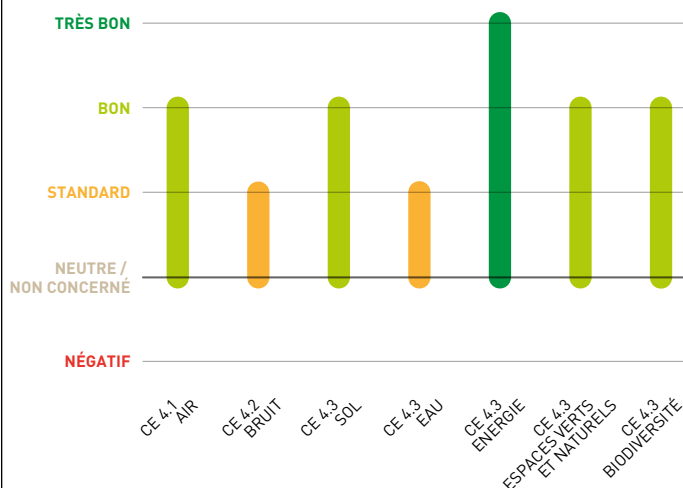
### Opportunité et utilité

Le développement urbain de Saint-Genis-Pouilly et de Thoiry s'inscrit dans la vision d'ensemble d'une agglomération multipolaire et de proximité. En particulier, elle matérialise les stratégies d'agglomération d'urbanisation vers l'intérieur visant à favoriser la mixité fonctionnelle des centres (U3, U5), à accueillir la croissance prioritairement dans l'aire urbaine centrale (U2) et pacifier les centres urbains (U9, M6, M8) et à organiser la mobilité autour des axes TP structurants et des interfaces multimodales (M3, M5).

La mesure vise aussi à consolider un réseau de mobilité douce locale connecté aux grands itinéraires cyclables et piétonnier, en direction du cœur d'agglomération et aux centralités voisines (M4).

Enfin une attention particulière sera donnée à la réduction des nuisances, à la préservation des entités naturelles, paysagères et patrimoniales (EP1, EP3, EP4, EP5, EP6).

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail; prévoit la promotion de la motorisation électrique.

Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie les possibilités d'optimiser les surfaces; surface imperméable moins de 30%; gère les eaux de ruissellement à la parcelle; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; prévoit des plantations d'espèce indigène et des mesures de compensation; accompagne d'un programme Nature en ville.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures PA4

- 33-28 hors FI BHNS Genève – Saint-Genis

### Étapes de mise en œuvre

Programmation: SCOT Pays de Gex 2019

Étude préliminaire: PLUIH 2020 avec OAP sectorielles et thématiques

Projet:

- ZAC des Hauts de Pouilly réalisée :706 logements école, crèche, salle de quartier, parc public d'un ha.
- Opération Parc Jean Monnet (663 logements) + parking public de 250 places (réalisé).
- OAP Pierraz-Fretta 1 et 2 réalisés

### Programmation par sous-secteurs

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
HAUTS-DE-POUILLY	UD2-13d	OAP	Logements	MES	01.2013	12.2014
PIERRAZ-FRETTAZ 2	UD2-13a	OAP	Activités	MES	01.2014	12.2015
PIERRAZ-FRETTAZ 1	UD2-13b	OAP	Logements	MES	01.2016	12.2017
VILLA CERES	UD2-13f	PLU	Logements	MES	01.2017	12.2018
PARK JEAN MONNET	UD2-13c	PLU	Logements	MES	01.2013	12.2017
OPEN	UD2-13e	PLU	Activités	REA	01.2020	12.2029
POUILLY	UD2-13g	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
ALPES JURA	UD2-13i	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
RUE DES VERGERS	UD2-13j	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
RUE DE LA VIERGE	UD2-13k	OAP	Logements	Non démarré		12.2030

<b>Mesure UD2-13</b>	<b>Saint-Genis - Thoiry</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
----------------------	-----------------------------	---------------------------

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Étape en cours	Réalisation	Mise en service
RUE DES RAIRETS	UD2-13l	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
RUE DES BOUVREUILS	UD2-13m	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
RUE DES PRIMEVERES	UD2-13n	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
ZONE DU CREUX	UD2-13o	OAP	Equipements	Non démarré		12.2030
RUE DE L'ETRAZ	UD2-13p	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
LES MALADIERES	UD2-13q	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
RUE DU QUART	UD2-13r	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
CROIX DES MALADIERES	UD2-13s	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
RUE DES BUIS	UD2-13t	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
RUE D'ALLEMOGNE	UD2-13u	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
PLACE EN POULET	UD2-13v	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
CŒUR DE VILLAGE	UD2-13w	OAP	Logements	Non démarré		12.2030
SECTEUR GARE	UD2-13x	OAP	Equipements	Non démarré		12.2030
ZONE DE LOISIRS	UD2-13y	OAP	Equipements	Non démarré		12.2030
ZONE DE L'ALLONDON	UD2-13z	OAP	Logements	Non démarré		12.2030

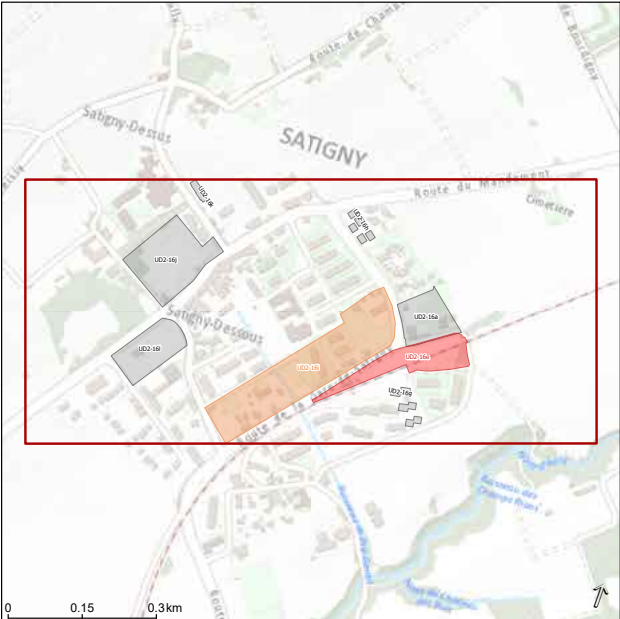
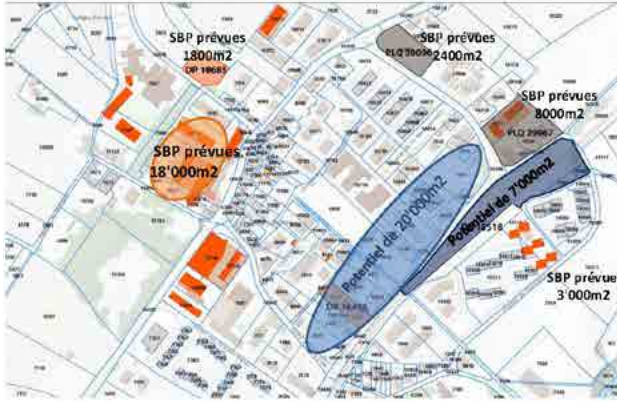
**Etat de coordination :** non-concerné





<b>Numéro</b> <b>UD2-16</b>	<b>Satigny</b>	
<b>Priorité</b> <b>As4-Bs4</b>	<b>Historique de priorité</b> As1 6621.222 As2 6621.2.264 As3 6621.3.192	

<b>Catégorie de mesures</b> Densification, Extension	<b>Maître(s) d'ouvrage</b> Canton de Genève <b>Autres instances concernées</b> Commune de Satigny
---	--

<b>Plan de localisation</b> 	<b>Représentation explicative de la mesure</b> 
---	---

<b>Description</b> <p>Le centre local de Satigny fait l'objet d'une dynamique de densification assez forte depuis 5 ans. Le sud du village de Satigny en zone de développement 4BP fait l'objet de plusieurs études de planification permettant d'estimer le potentiel de développement de ce secteur à 30'000SBP. La partie le long des voies CFF devrait être réalisée d'ici 2027.</p> <p>Suite aux diverses planifications finalisées, plusieurs projets sont en cours de réalisation sur périmètre du village :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• DD Cave du Mandement: Le projet sur l'ancien emplacement des caves du Mandement doit accueillir d'ici 2024 ans 80 nouveaux logements, puis pour 2025 30 logements supplémentaires.</li> <li>• PLQ 30096: Les 25 logements du PLQ 30096 sont en cours de réalisation.</li> <li>• DP 18685: la DD a été accepté. Le chantier s'ouvrira une fois les oppositions traitées</li> <li>• PLQ 29967: la partie nord du PLQ est en cours de réalisation, environ 35 logements seront livrés en 2023</li> <li>• DD Pré-Gentil (secteur au sud des voies): La DD a été acceptée à l'automne 2020.</li> </ul> <p>L'extension du village sur la zone agricole aujourd'hui n'est pas envisageable elle ne sera engagée qu'une fois tous les potentiels à l'intérieur du village réalisés.</p>
---

<b>Coordination entre transports et urbanisation</b> <p>La gestion de la mobilité est un enjeu important dans le centre local de Satigny. Les réseaux de maillage piétonnier à l'intérieur du village sont bien développés et les parties manquantes sont une priorité pour la commune. La mesure 6621.2.059/13-13 en cours d'étude doit permettre de prolonger la piste cyclable entre Satigny et Russin. Le prolongement de la voie verte rive droite vers la ZIMEYSA puis vers la gare de Satigny (6621.2.034/33-11; 33-33 - B4) permettra de renforcer le maillage MD vers le cœur d'agglomération, ce tronçon fait l'objet d'une étude préliminaire en cours de réalisation.</p> <p>Le centre local est bien desservi par les transports publics. Plusieurs lignes de bus, permettent de relier le village aux hameaux, et de connecter Satigny avec ses communes voisines jusqu'à Meyrin et jusqu'à Confignon. Le centre local de Satigny bénéficie également d'une desserte Léman Express avec une desserte à 30min et au 1/4d'heure à échéance 2030 (HFI/13-6).</p>
--

Le centre local de Satigny est traversé par deux routes cantonales avec un fort trafic pendulaire. Pour améliorer la sécurité, la circulation à l'intérieur du village a été placée depuis peu en zone 30Km/h pour la route du Mandement et la route de la Gare-de-Satigny et en zone 20Km/h pour la route d'Aire-la-Ville (DP communal). Les aménagements sur la route d'Aire la Ville ont été réalisés, mais sur les tronçons en zone 30km/h (DP cantonal) seul la signalétique a été modifiée. Réaménager les abords immédiats de la gare et la route de la Gare-de-Satigny, en permettant d'améliorer l'interface multimodale avec les réseaux des transports publics et l'accessibilité pour tous les modes doux en connexion avec le maillage existant est l'enjeu de la mesure 6621.2.010/13-12 Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Satigny.

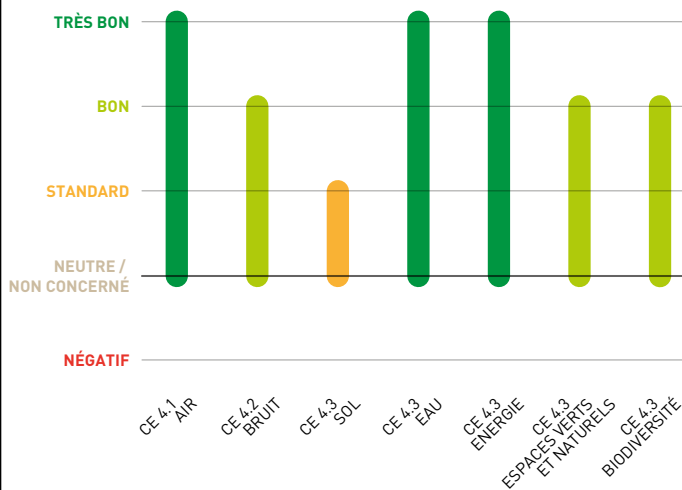
**Opportunité et utilité**

La densification du centre de Satigny se justifie par la présence d'une gare Léman Express et la bonne desserte dont elle bénéficie en direction de l'agglomération centrale. La mesure s'inscrit dans la vision d'ensemble d'une agglomération multipolaire, compacte et de proximité. En particulier, elle matérialise les stratégies d'agglomération visant à maîtriser l'occupation du sol et à coordonner urbanisation et desserte TP et MD (stratégies urbanisation U1, U2, U3,) autour de l'armature ferroviaire.

La mesure vise à répondre aux objectifs du plan directeur cantonal, à savoir offrir des logements aux habitants du canton, préserver les espaces de nature, construire des espaces publics de qualité, développer la ville des courtes distances et améliorer la mobilité douce (U9, M8, E1)

Tout comme à l'échelle de l'agglomération, Satigny figure comme centre local dans le plan directeur cantonal.

**Effets sur l'environnement**



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail; prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminution de vitesse et amélioration de la fluidité; prévoit des revêtement phonoabsorbant; prévoit un doublement de la distance entre l'axe routier et le point récepteur; prévoit des actions sur les bâtiments en matière d'énergie renouvelable et de rénovation.

Protection et valorisation des ressources naturelles: surface imperméable entre 40 et 80% et zone de pleine terre entre 30 et 39%; gère les eaux de ruissellement de façon enterrée, centralisée et à ciel ouvert; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers

et améliore l'accessibilité; prévoit des plantations d'espèce indigène et des mesures de compensation; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

**Lien avec d'autres mesures PA4**

- 33-33 (B4) Extension de la voie verte d'agglomération section « centre de Vernier-Route du Mandement » en direction de Satigny

**Etapes de mise en œuvre**

Programmation : PDC Genève 2030 fiche A17

Étude préliminaire: PDCOM en cours de révision - élaboration d'une image directrice.

Avant-projet: 2 PLQ en cours (160 logements) + DR en cours (30 logements); 1 PLQ à venir PLQ Satigny Gare

Projet: PLQ 29967 et 30096 adoptés

<b>Mesure UD2-16</b>	<b>Satigny</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
----------------------	----------------	---------------------------

**Programmation par sous-secteurs**

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
MANDEMENT 191	UD2-16l	PLQ	Logements	MES	01.2018	03.2019
ROUTE DE LA GARE-DE-SATIGNY CHEMIN DE PRÉ-GENTIL	UD2-16a	PLQ	Logements	REA	07.2019	12.2020
CHEMIN DE PRÉ-GENTIL	UD2-16g	DD	Logements	REA	10.2020	12.2022
RTE DE LA GARE-DE-SATIGNY	UD2-16h	DD	Logements	REA	05.2020	12.2022
RAMPE DE CHOULLY / CHEMIN DU BORNALET	UD2-16j	DD	Logements	REA	12.2018	12.2022
RAMPE DE CHOULLY 14	UD2-16k	DD	Logements	REA	05.2020	12.2022
ROUTE DE LA GARE-DE-SATIGNY , CHEMIN DE PRÉ-GENTIL	UD2-16e	PLQ	Logements	AVP	01.2026	12.2028
DEVELOPPEMENT SUD DU VILLAGE AVEC PARC	UD2-16i	POT	Logements	Non démarré	01.2029	12.2033

**Etat de coordination :** Coordination réglée, en cours ou en information préalable selon les secteurs.



Numéro  
**UD3-01**

**Valserhône - Centre-ville et gare**



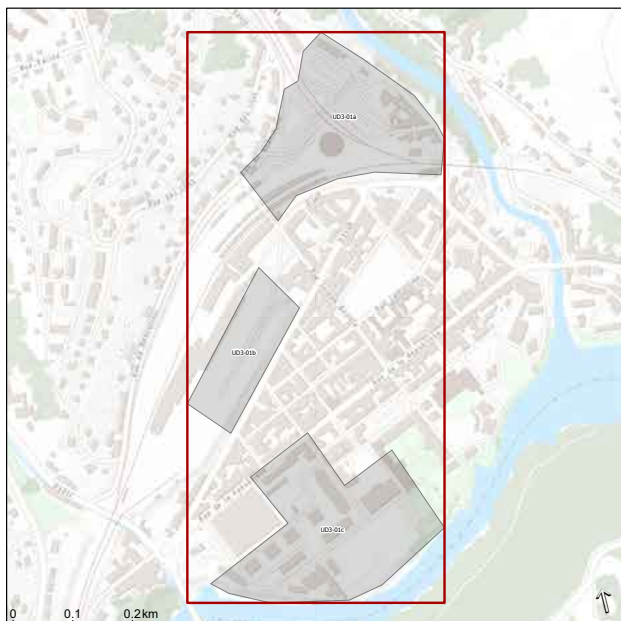
Priorité  
**As4-Bs4**

**Historique de priorité**  
As1 6621.224/6621.225/6621.226  
As2 6621.2.265  
As3 6621.3.194

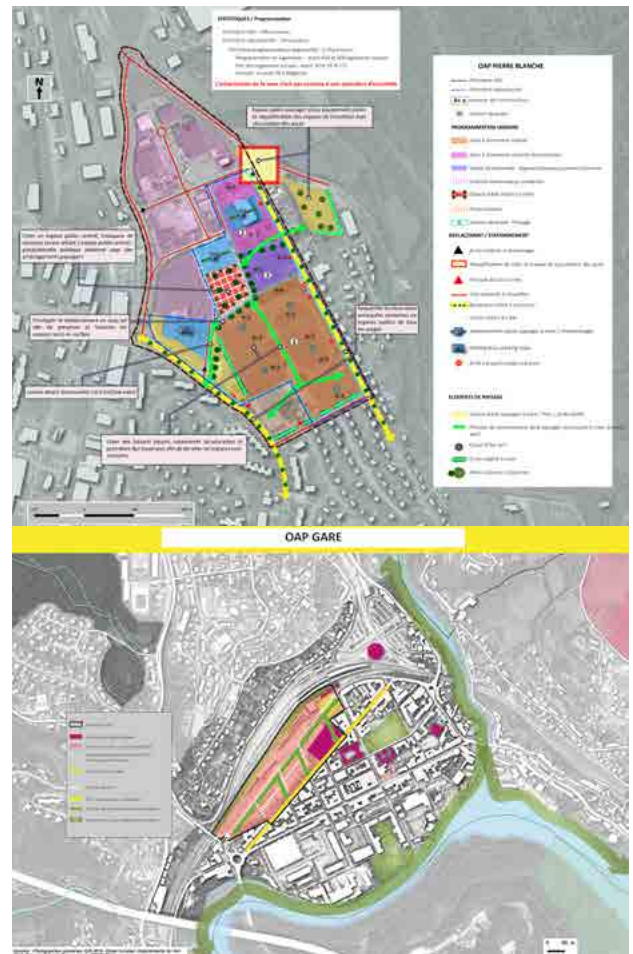
**Catégorie de mesures**  
Densification, Mutation

**Maître(s) d'ouvrage**  
Communauté de Communes Pays Bellegardien,  
Commune de Valserhône

### Plan de localisation



### Représentation explicative de la mesure



### Description

Deux secteurs du centre régional sont concernés.

Au nord, le périmètre Pierre-Blanche s'étend sur 19 ha (12ha opérationnels) et prévoit une densité de 90/100 logements/ha pour accueillir à terme environ 600 logements et 1450 habitants. Tout comme le bâti existant, les espaces publics, collectifs et privés feront l'objet de réhabilitations. Le plan de circulation du secteur est revu avec une accessibilité tous modes et des dessertes TP renforcées. Des liaisons MD sont créées entre la ville haute, le centre-ville historique (interface multimodale), la cité scolaire et les Pertes de la Valserine, espace naturel de proximité. Les activités économiques et commerciales présentes sur le site sont diversifiées et adaptées à la proximité des logements. Les emplois créés renforçant le pôle économique existant sont d'environ 30 emplois. Les stationnements aériens sont limités afin de réduire l'imperméabilisation des sols, les vues sur le grand paysage sont mises en valeur et l'insertion paysagère de l'habitat se conçoit au sein d'un parc habité.

Au sud, autour de l'interface multimodale d'agglomération régionale (1/5<sup>e</sup> de la surface du centre-ville de Valserhône), le réinvestissement de la friche ferroviaire se base sur un projet urbain mixte : habitat, services, commerces, espaces publics. 200 logements (500 habitants) sont prévus avec des commerces de proximité, des parkings-relais, des espaces verts de proximité et des continuités paysagères accessibles en MD, vers les berges du Rhône notamment.

### Coordination entre transports et urbanisation

La gare de Bellegarde profite d'une excellente position dans le réseau ferroviaire régional avec des liaisons directes vers le cœur d'agglomération et les centres régionaux du Genevois français et de relations nationales vers Paris et Lyon.

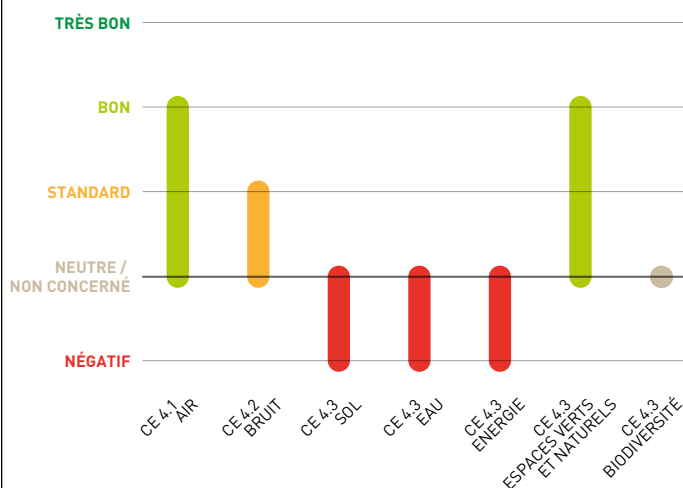
Les mesures 39-2 et 39-6, déjà réalisées ont permis d'améliorer l'accès MD immédiat à l'interface multimodale depuis le centre-ville de Bellegarde.

Les nouvelles dessertes MD (39-7 – A4) et le renforcement de l'offre TP (39-5) permettent d'améliorer l'accessibilité de l'interface multimodale depuis les quartiers périphériques et les faubourgs de Valsershône, notamment la ville-haute et le secteur de Châtillon. Le déploiement du transport par câble (39-8 - B4) est de nature à conforter le lien entre urbanisation et transport, notamment via la cité scolaire. Les principales voies sont restructurées pour constituer des boulevards urbains, propices à l'apaisement de la circulation et aux déplacements tous modes. Les accès routiers sont sécurisés, des espaces piétons sont insérés dans le tissu urbain et des liaisons douces sont mises en place, à la fois structurantes et transversales pour permettre une mobilité de proximité, au sein du quartier et vers le cœur de l'agglomération régionale.

### Opportunité et utilité

La restructuration de l'agglomération régionale autour de l'interface multimodale et du périmètre Pierre-Blanche permet de renforcer la métropole multipolaire, organisée autour de centres diversifiés et complémentaires. Elle contribue à réduire le déséquilibre populations – emplois et améliore la mixité fonctionnelle du Grand Genève. La mesure contribue de façon transversale à la maîtrise de l'occupation du sol (stratégie U1), en consolidant la ville prioritairement dans les aires urbaines compactes et en confortant les fonctions de proximité des centres (U2, U3). A ce titre, sa contribution à la lutte contre l'artificialisation des sols et la promotion de la densification, l'articulation urbanisme – transports (TP structurants, développement des MD (M8)) et sa participation à l'amélioration de la qualité de vie urbaine (U9) est indéniable.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM ; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité.

Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie les possibilités d'optimiser les surfaces en visant une optimisation et une intensification des usages du sol par la coordination des programmes et des fonctions urbaines et de mobilité plutôt que par juxtaposition ; complète le réseau de nature en ville et d'interconnexion intra-urbaine des espaces ouverts de Valsershône par la restauration d'une continuité naturelle, paysagère et fonctionnelle (perméabilité écologique et modes doux) nord – sud entre les centralités de Châtillon-en-Michaille et Bellegarde ; sera cohérente avec les actions de protection de la trame noire. ; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique avec production d'un cadre bâti utilisant les savoir-faire locaux en matière d'éco-construction, avec des bâtiments à énergie positive produisant une part de 30% d'énergie renouvelable, avec des expositions favorisant l'ensoleillement et une conception bioclimatique des constructions. Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

protection de la trame noire. ; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique avec production d'un cadre bâti utilisant les savoir-faire locaux en matière d'éco-construction, avec des bâtiments à énergie positive produisant une part de 30% d'énergie renouvelable, avec des expositions favorisant l'ensoleillement et une conception bioclimatique des constructions. Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures PA4

- 39-7 (A4) Aménagement modes doux en rabattement vers l'interface multimodale de Bellegarde dans l'agglomération régionale de Valsershône
- 39-8 (B4) Aménagement d'un transport par câble aérien desservant le PEM dans l'agglomération régionale de Valsershône
- UD3-02 ZAE Châtillon

<b>Mesure UD3-01</b>	<b>Valserhône - Centre-ville et gare</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
--------------------------	--	---------------------------

**Etapes de mise en œuvre**

Programmation : SCOT du Pays Bellegardien

Etude préliminaire :

- Schéma directeur PSD Grand Bellegarde et secteurs d'intervention : 2012-2016
- PLUi (Enquête publique Juin Juillet 2021)

Avant-projet : Orientation d'Aménagement et de programmation (Enquête publique Juin juillet 2021)

**Programmation par sous-secteurs**

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
POLE MULTIMODAL	UD3-01a	PLU	Activités	MES	01.2008	12.2009
COLLEGE ET MEDIATHEQUE	UD3-01b	PLU	Equipements	MES	01.2008	12.2009
FILATURE	UD3-01c	PLU	Logements	MES	01.2017	12.2017

**Etat de coordination :** non-concerné





Numéro  
**UD3-02**

**Bellegarde - Châtillon ZAE**



Priorité  
**As4-Bs4**

Historique de priorité  
As2 6621.2.266  
As3 6621.3.195

**Catégorie de mesures**

Densification, Mutation

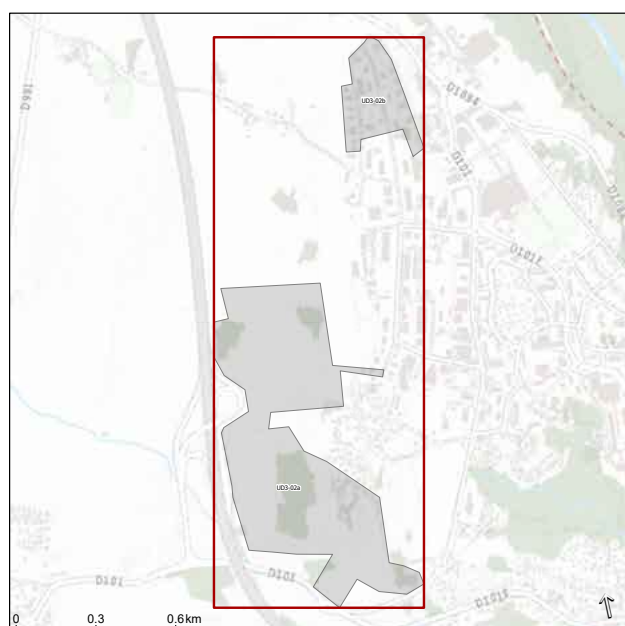
**Maître(s) d'ouvrage**

Communauté de Communes Pays Bellegardien

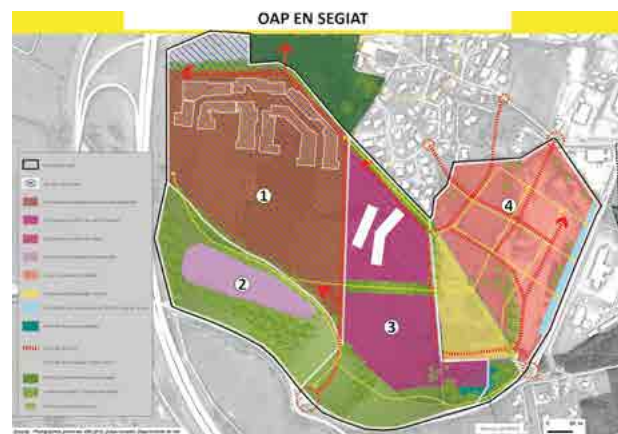
**Autres instances concernées**

Commune de Valserhône

**Plan de localisation**



**Représentation explicative de la mesure**



**Description**

La structuration du Pôle économique de Vouvray et son positionnement, en entrée de ville et dans le prolongement du centre urbain de Valserhône, permet d'y apporter des fonctions plus urbaines. Il s'étend sur environ 42 ha.

A l'horizon 2030, le quartier Vouvray – En Ségiat accueillera 300 nouveaux logements et 720 habitants, des services aux entreprises, permettra l'accueil d'activités artisanales et commerciales, autour d'équipements et d'espaces publics. Le projet de centre commercial « Village des marques » (500 emplois) et les activités hospitalières (150 emplois) s'inscrivent dans un nouveau quartier dense, respectueux des aménités naturelles. Une césure verte entre le périmètre de projet et le village de Châtillon-en-Michaille est garantie, ainsi qu'un lien avec le Bois des Pesses, au sud-est du périmètre.

L'accessibilité du territoire est repensée avec des modes de déplacements alternatifs à la voiture (transport par câble entre le centre régional de Valserhône et le Village des marques, desservant également En Ségiat et la cité scolaire de Valserhône, réseaux continus de modes doux et modes actifs (3 km de réseaux), parkings – relais (60 places environ de stationnement) offrant un rabattement vers l'interface multimodale de Valserhône). Un parcours de santé est prévu vers le Bois des Pesses et valorise les espaces naturels du périmètre.

De nouveaux équipements publics compléteront l'offre en services et équipements du territoire, tandis que l'offre résidentielle sera améliorée par des typologies et des formes urbaines variées, respectueuses de l'intégration paysagère.

**Coordination entre transports et urbanisation**

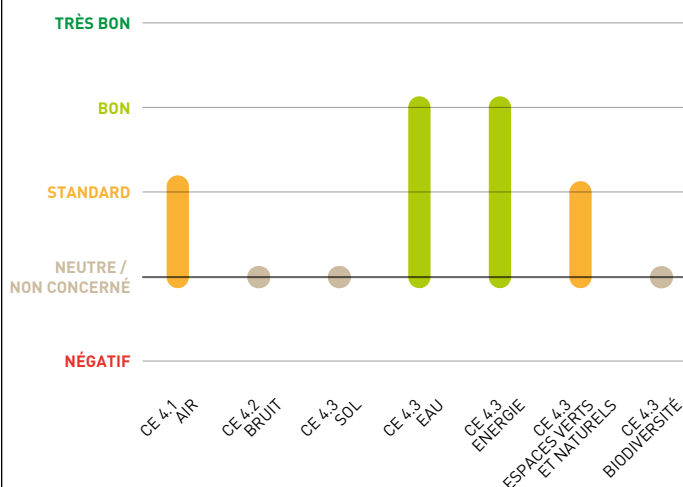
La coordination urbanisation – transport est assurée par le développement de réseaux pour les modes doux (39-7 - A4) et d'une accessibilité renforcée avec l'interface multimodale de la gare de Bellegarde/Valserhône, notamment par le développement d'un transport par câble (39-8 - B4).

**Opportunité et utilité**

La mesure Bellegarde – Châtillon ZAE s'appuie sur le développement économique de l'agglomération régionale de Valserhône pour contribuer à la diversification et à la complémentarité des centralités du Grand Genève (stratégie U6). Le projet permet de maîtriser l'occupation du sol, en consolidant la ville dans les aires urbaines compactes et en s'appuyant sur les dynamiques économiques pour conforter les fonctions de proximité des centres (U1, U2, U3, U5). En s'articulant autour de

la mesure de transport par câble (M3, M5), le traitement urbanisation – transport du projet soutient la multipolarité de l'agglomération et déploie ses effets dans l'agglomération régionale d'une part, sur Suisse d'autre part.

**Effets sur l'environnement**



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente. L'intégration d'un parking-relais dans cette mesure en entrée de Valsershône (Agglomération régionale) est de nature à favoriser le report sur les transports collectifs à destination du centre-ville; prévoit des mesures en faveur d'une réduction des consommations énergétiques et en encourageant l'usage des énergies renouvelables.

Protection et valorisation des ressources naturelles: prévoit des zones de pleine terre entre 5 et 29%; prévoit une gestion des eaux à ciel ouvert et centralisée; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage; reprend et s'appuie sur l'ancienne trame bocagère pour son traitement paysager et végétal, en préservant les

haies et les alignements d'arbres existants; dans les espaces urbanisés, assure l'interconnexion des boisements, pour permettre le déplacement des espèces; pas d'impact pas les corridors biologiques recensés et les espaces naturels sensibles; cohérente avec les actions de protection de la trame noire pour la préservation notamment des chiroptères. Les constructions prévoient des mesures fortes en faveur d'une réduction des consommations énergétiques et en encourageant l'usage des énergies renouvelables: production d'un cadre bâti utilisant les savoir-faire locaux en matière d'éco-construction, avec des bâtiments à énergie positive produisant une part de 30% d'énergie renouvelable, avec des expositions favorisant l'ensoleillement et une conception bioclimatique des constructions. Le village de marques est conçu pour recevoir la certification BREEAM.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

**Lien avec d'autres mesures PA4**

- 39-7 (A4) Aménagement modes doux en rabattement vers l'interface multimodale de Bellegarde dans l'agglomération régionale de Valsershône
- 39-8 (B4) Aménagement d'un transport par câble aérien desservant le PEM dans l'agglomération régionale de Valsershône
- UD3-01 Bellegarde

**Etapas de mise en œuvre**

Programmation : SCOT du Pays Bellegardien

Etude préliminaire:

- PLUi (Enquête publique Juin-Juillet 2021)
- Schéma directeur PSD Grand Bellegarde et secteurs d'intervention 2012 – 2016

Avant-projet:

- Orientation d'Aménagement et de programmation (Enquête publique Juin Juillet 2021)
- Centre commercial: Procédure d'autorisation commerciale réalisée.
- Etude d'opportunité pour le transport par câble: Réalisée

**Programmation par sous-secteurs**

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
ZAE ETOURNELLES	UD3-02b	PLU	Activités	MES	01.2019	12.2020
VILLAGE DES MARQUES	UD3-02a	PLU	Activités	REA	01.2019	12.2022

Etat de coordination : non-concerné

Numéro  
**UD3-08**

**Pougny-Chancy**



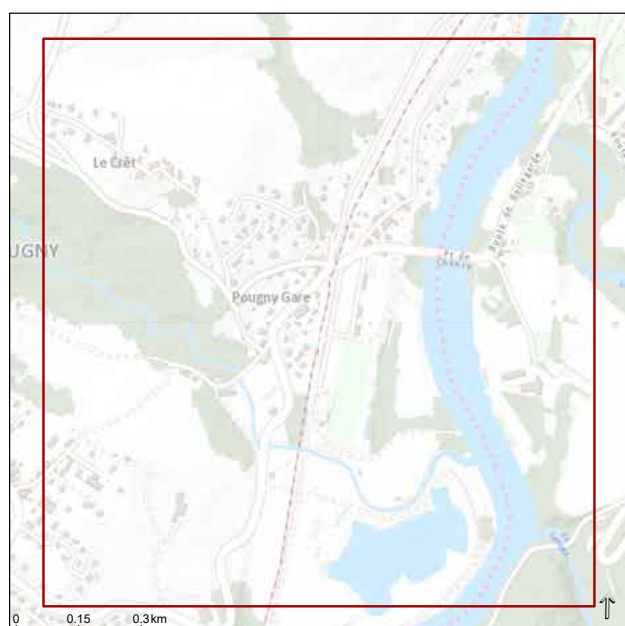
Priorité  
**As4-Bs4**

Historique de priorité  
As3 6621.3.244

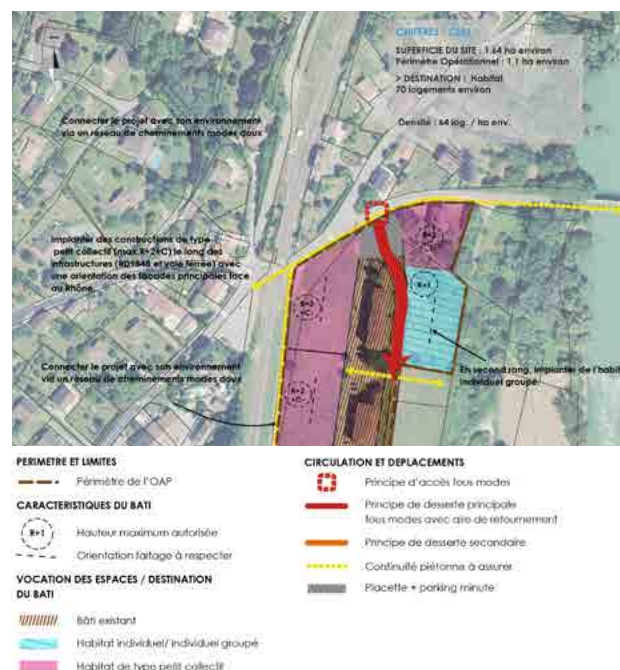
**Catégorie de mesures**  
Densification

**Maître(s) d'ouvrage**  
Pays de Gex Agglomération  
**Autres instances concernées**  
Commune de Pougny

### Plan de localisation



### Représentation explicative de la mesure



### Description

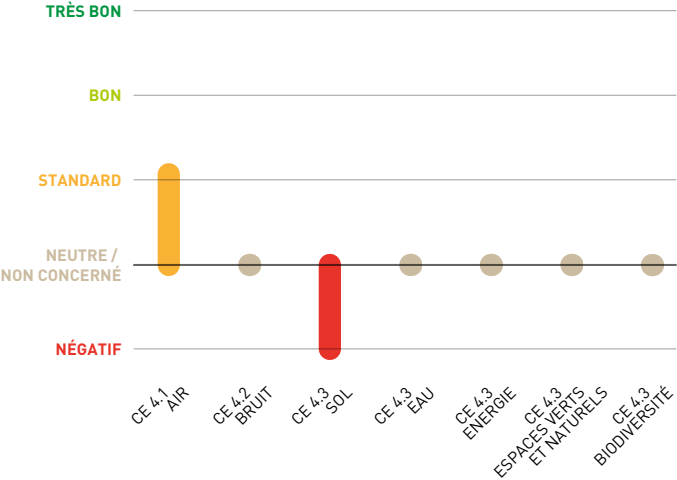
L'OAP Gare se situe dans la continuité du hameau de la gare, à 200m au plus de la gare de Pougny-Chancy (Ligne K des TPG, Ligne L6 du Léman Express).


A l'horizon 2030, le site accueillera 70 nouveaux logements, dont 30% de logements sociaux avec une densité moyenne de 64 logements/ha. Autour de bâtiments déjà existants, le projet vise à combler une dent creuse pour optimiser le foncier (1.64 ha) et engager une diversification des formes urbaines en implantant de l'habitat collectif et de l'habitat individuel, respectueux de l'identité paysagère du site. L'OAP représente plus de 80% des objectifs de construction pour la commune de Pougny. Plus de 140 nouveaux habitants sont attendus.

Afin de garantir la bonne réalisation de ce projet, le site fait l'objet d'une OAP dans le PLUiH nouvellement adopté par Pays de Gex Agglomération, il est également planifié dans le plan de zonage du même PLUiH comme « Zone à urbaniser de centralité ».

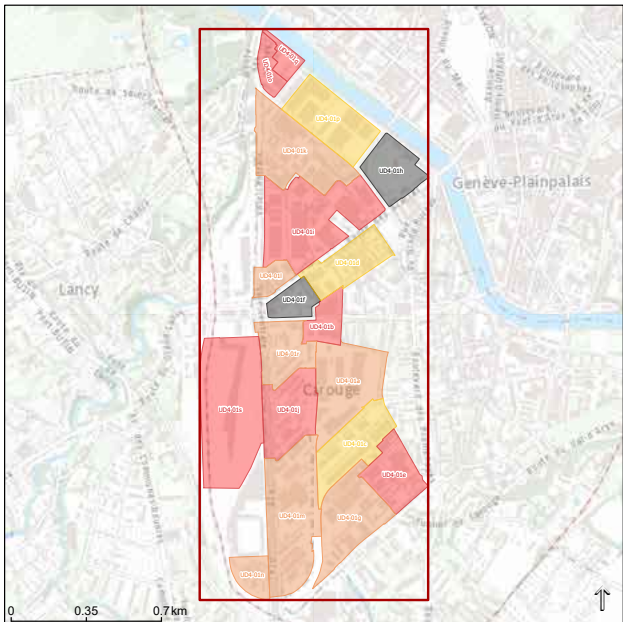

### Coordination entre transports et urbanisation

Le projet s'inscrit dans une logique de coordination transport – urbanisation renforcée. En densifiant ce secteur en particulier, situé à proximité immédiate de la gare, la commune de Pougny souhaite favoriser le report modal sur le train (8 trains par jour et par sens), la gare de Genève Cornavin n'étant qu'à 20 minutes et Valsershône à 11 minutes, et sur la ligne TP K (15 aller-retours par jour en direction du centre régional de Bernex) pour les déplacements vers l'agglomération centrale. En facilitant les connexions avec le tissu urbain existant, la rupture physique de la voie ferrée pourra être levée, au bénéfice de déplacements MD de proximité. Un projet de P+R paysagé complète le dispositif de rabattement en intégrant les équipements suivants : parcage de vélo, borne de recharge électrique.

Mesure UD3-08	Pougny-Chancy	Priorité : As4-Bs4																
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La mesure s'inscrit dans la vision d'une agglomération multipolaire concentrant son développement autour de l'infrastructure ferroviaire du Léman express (stratégie U3) et favorisant l'émergence d'interfaces multimodales de rabattement vers les gares (M5). Aujourd'hui la desserte de la gare de Pougny-Chancy est assez modeste avec 8 trains par sens et par jour ce qui explique le développement urbain mesuré dans ce périmètre. Une éventuelle augmentation de la fréquence du Léman express à terme dans cette gare pourrait permettre d'envisager une augmentation de la capacité de l'interface multimodale et une densification plus importante des tissus bâtis existants.</p> <p>La mesure vise au développement d'une typologie de centres urbains durables, diversifiés et complémentaires adaptant les formes urbaines et les densités au contexte, notamment en respectant la trame naturelle et paysagère et la valeur patrimoniale des sites (U8, EP1, EP4, EP5, EP6).</p> <p>Une place importante sera donnée à la mobilité piétonne et à la qualité des espaces publics (U9, M8).</p>																		
<p><b>Effets sur l'environnement</b></p>  <table border="1" data-bbox="130 638 810 1115"> <thead> <tr> <th>Impact</th> <th>Qualité</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>CE 4.1 AIR</td> <td>Standard</td> </tr> <tr> <td>CE 4.2 BRUIT</td> <td>Neutre / Non concerné</td> </tr> <tr> <td>CE 4.3 SOL</td> <td>Négatif</td> </tr> <tr> <td>CE 4.3 EAU</td> <td>Neutre / Non concerné</td> </tr> <tr> <td>CE 4.3 ENERGIE</td> <td>Neutre / Non concerné</td> </tr> <tr> <td>CE 4.3 ESPACES VERTS ET NATURELS</td> <td>Neutre / Non concerné</td> </tr> <tr> <td>CE 4.3 BIODIVERSITÉ</td> <td>Neutre / Non concerné</td> </tr> </tbody> </table> <p>Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des diminutions de trafic.</p> <p>Protection et valorisation des ressources naturelles : n'est pas situé sur un corridor écologique.</p> <p>Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.</p>			Impact	Qualité	CE 4.1 AIR	Standard	CE 4.2 BRUIT	Neutre / Non concerné	CE 4.3 SOL	Négatif	CE 4.3 EAU	Neutre / Non concerné	CE 4.3 ENERGIE	Neutre / Non concerné	CE 4.3 ESPACES VERTS ET NATURELS	Neutre / Non concerné	CE 4.3 BIODIVERSITÉ	Neutre / Non concerné
Impact	Qualité																	
CE 4.1 AIR	Standard																	
CE 4.2 BRUIT	Neutre / Non concerné																	
CE 4.3 SOL	Négatif																	
CE 4.3 EAU	Neutre / Non concerné																	
CE 4.3 ENERGIE	Neutre / Non concerné																	
CE 4.3 ESPACES VERTS ET NATURELS	Neutre / Non concerné																	
CE 4.3 BIODIVERSITÉ	Neutre / Non concerné																	
<p><b>Lien avec d'autres mesures PA4</b></p> <p>/</p>																		
<p><b>Etapes de mise en œuvre</b></p> <p>Programmation : SCOT de Pays de Gex Agglo</p> <p>Etude préliminaire : Zonage et règlement du PLUIH de Pays de Gex Agglo (Juillet 2020)</p> <p>Avant-projet : Orientation d'Aménagement Programmé (OAP) du PLUIH de Pays de Gex Agglo (Juillet 2020)</p>																		
<p><b>Etat de coordination :</b> non-concerné</p>																		

<p align="center"><b>Numéro</b> <b>UD4-01</b></p>	<p align="center"><b>Praille-Acacias-Vernets</b> <b>(Genève, Carouge, Lancy)</b></p>	
<p align="center"><b>Priorité</b> <b>As4-Bs4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> As1 6621.201 As2 6621.2.271 As3 6621.3.198</p>	

<p><b>Catégorie de mesures</b> Mutation</p>	<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Canton de Genève, Ville de Genève, Ville de Carouge, Ville de Lancy <b>Autres instances concernées</b> Fondation pour les terrains industriels (FTI)</p>
---	--

<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 
---	---

**Description**

Le grand projet prioritaire Praille-Acacias-Vernets (PAV) est un vaste projet de densification et d'aménagement urbain situé sur le territoire des communes de Genève, Lancy et Carouge. Avec un potentiel de 12'000 logements, le projet Praille Acacias Vernets représente une opportunité de développement unique. Il s'agit de transformer la plus grande et ancienne zone industrielle et artisanale genevoise, située en marge du cœur de la ville, en un quartier urbain mixte. Le territoire du PAV est caractérisé par sa situation centrale, la qualité de son accessibilité (rail, route), et par la diversité des usages, des affectations et des formes urbaines qui le composent (industrie, logistique, tertiaire, culture, sport, commerce et habitat). Le périmètre de ce développement s'étend sur environ 230 hectares dont les trois cinquièmes (140 hectares) ont fait l'objet d'une modification de zone qui inscrit la majeure partie de cette ancienne zone industrielle en secteur de centre urbain mixte.

Ce tissu urbain recèle une grande richesse sociale et économique et ne constitue aucunement une friche. Sa nouvelle vocation se réalisera dans un processus de mutation progressive et son développement l'appelle à répondre aux enjeux actuels du développement urbain : économie du sol, multi-modalité et production de logement, ville durable et inclusive, dans un contexte de renouvellement urbain. Le Plan directeur de quartier PAV adopté en avril 2015 fixe l'ambition d'un projet urbain exemplaire sur le plan environnemental, confortée par la décision du Conseil d'Etat genevois, en date du 4 décembre 2019, de déclarer l'urgence climatique.

Le PLQ Acacias 1 (Genève), a une superficie d'environ 16 hectares. Il doit accueillir un quartier urbain compact et mixte en continuité du centre-ville doté d'équipements publics et de proximité (école, crèche, maison de quartier, etc). Les surfaces brutes de plancher (SBP) projetées sont d'environ 350'000 m<sup>2</sup>, dont 245'500 m<sup>2</sup> de SBP logements (2450 nouveaux logements) et 105'000 m<sup>2</sup> de SBP d'activités (30'000 existantes et 74'000 m<sup>2</sup> nouvelles). Un maillage fin d'espaces ouverts et fortement plantés, totalement accessibles au public, irrigue l'entier du quartier, par ailleurs traversé par un espace majeur dédié à la remise à ciel ouvert des rivières de l'Aire et de la Drize et aménagé en parc public. Les hauteurs des bâtiments sont différenciées et s'échelonnent de 23,5 à 85 mètres. L'enquête publique du PLQ est prévue en 2021.

Mesure UD4-01	Praille-Acacias-Vernets (Genève, Carouge, Lancy)	Priorité : As4-Bs4
<p>Le secteur du PLQ Pointe Nord (Genève) a une superficie de 4 hectares. Il est un des trois lieux emblématiques du PAV avec l'Etoile et Porte Sud. Le périmètre doit accueillir un quartier à forte densité composé de constructions nouvelles et existantes avec des bâtiments de grande hauteur (110 mètres). Le programme prévoit des équipements publics (administration cantonale) et culturels, des logements, commerces et bureaux pour un total de 95'000 m<sup>2</sup> SBP environ (66'200 nouvelles et 29'250 existantes). 240 nouveaux logements et 2000 m<sup>2</sup> de nouvelles SBP d'activités sont également prévues. La voie verte d'agglomération qui longe l'Arve permettra de desservir le site.</p> <p>En 2021, une concertation va être conduite sur l'ensemble du périmètre Pointe Nord, ainsi qu'une évaluation environnementale, avant l'élaboration d'un PLQ. L'image directrice élaborée en 2018 par l'équipe lauréate des MEP servira de base. Le quartier Grosselin (Carouge) a une superficie d'environ 25 hectares. Il est prévu un quartier urbain mixte (logements, activités, équipements publics, commerces et culture) et dense en continuité avec la ville existante. Le potentiel est d'environ 3'700 logements et 1'200 nouveaux emplois. Le quartier se veut ouvert, aéré et végétalisé. La création d'espaces publics (1/3 de la surface) et naturels avec la renaturation de la Drize et l'aménagement du parc à l'ouest du site doivent contribuer à la qualité de vie des habitants.</p> <p>L'image directrice d'ensemble de Grosselin est à l'étude et doit être finalisée en 2021.</p> <p>Le PLQ Grosselin 2 situé au sud-est du quartier est le 1<sup>er</sup> à l'étude et son adoption est prévue pour 2023. Il s'étend sur une superficie d'environ 6 hectares. Le programme prévoit environ 90'000 m<sup>2</sup> de nouvelles SBP, dont 75'000 m<sup>2</sup> de SBP logements (750 logements) et 15'000 m<sup>2</sup> de SBP activités auxquelles s'ajoutent 2000 m<sup>2</sup> d'activités non lucratives. Il y a environ 17'000 m<sup>2</sup> de SBP logements et 11'000 m<sup>2</sup> de SBP activités existantes.</p> <p>La planification de ce secteur fait l'objet d'un processus participatif avec le Forum Grosselin.</p> <p>Le programme du projet urbain comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12'000 nouveaux logements et 6'000 nouveaux emplois qui correspondent à :</li> <li>• des logements de différentes catégories avec une grande part de logements d'utilité publique (environ 50%) ainsi que des logements locatifs (environ 30%) et des logements en PPE/PPE en DDP (environ 20%)</li> <li>• des surfaces d'activités maintenues et augmentées assurant un juste équilibre entre les secteurs tertiaire et secondaire ; les entreprises sont principalement actives dans les secteurs tels que la logistique, l'horlogerie-bijouterie, le bâtiment, l'alimentation, l'automobile, le tertiaire, les services aux entreprises et aux particuliers, le traitement des déchets et le recyclage.</li> <li>• De nombreux équipements de proximité et d'agglomération notamment des équipements culturels d'importance cantonale et régionale, voire nationale, un nouveau palais de justice, un parc des sports, des nouvelles écoles et des équipements d'aide sociale individuelle.</li> <li>• Des infrastructures liées à la logistique urbaine avec une nouvelle halle logistique accueillant un centre de distribution urbaine pour la desserte du dernier kilomètre (intensification de l'approvisionnement par rail, massification des flux, véhicules à faible émission) planifiée dans le cadre de la mise en œuvre du plan action marchandise.</li> <li>• Un parc de 6 à 8 hectares et environ 10 hectares de rivières remises à ciel ouvert</li> </ul>		
<p><b>Coordination entre transports et urbanisation</b></p> <p>Les nouveaux quartiers du PAV tirent profit de l'excellente desserte en transports publics (gares CFF/Leman Express de Lancy – Pont-Rouge et de Lancy Bachet à vocation respectivement nationale et régionale, quatre lignes de tram et diverses lignes de bus radiales et de ceintures) pour déployer une stratégie multimodale à différentes échelles, en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la centralisation du stationnement dans de grands parkings (Acacias et Grosselin notamment), en partie construits en silo et qui visent à capter les voitures en entrée des quartiers et à en libérer le cœur ;</li> <li>• la réduction des ratios de stationnement privé (en particulier dans le quartier Pointe Nord), permise par la qualité de l'offre TP mais aussi par le maillage de mobilité douce qui s'étend jusqu'aux pieds de chaque bâtiment avec un grand nombre de rues et promenades sans voitures, couplé à une augmentation des ratios de stationnement pour les vélos ;</li> <li>• le souhait de développer des quartiers des courtes distances, avec une localisation des équipements publics, des logements et des commerces pensés en lien étroit avec le réseau des espaces publics (espaces verts à 5 minutes à pieds ou en vélo) et des transports publics, afin de rendre la voiture non essentielle ;</li> <li>• le développement du réseau de mobilité douce pour relier les quartiers entre eux, mais aussi connecter les quartiers du PAV à l'ensemble de l'agglomération via des voies vertes, un boulevard urbain, la piétonisation de l'avenue de la Praille, une croix de mobilité douce ;</li> <li>• la création d'espaces publics continus, végétalisés et sécurisés pour les mobilités douces sur l'ensemble du territoire du projet urbain incitant aux déplacements à pied et en rabattement sur les interfaces TP, en lien avec des objectifs environnementaux forts (chaleur, eau) via des interventions sur les infrastructures aujourd'hui créatrices de ruptures (Rte des Jeunes, Rte de St Julien, Rues Dussaud et Vibert) ;</li> </ul>		

- La mise en site propre pour les lignes structurantes du réseau de bus (lignes 11, 21, D notamment) et de tram afin d'améliorer la qualité de service (vitesse commerciale, niveau de fréquences urbaines, confort) et permettre de garantir les cadences urbaines envisagées de 6 à 7,5 minutes pour ces lignes.

### Opportunité et utilité

La mesure offre une opportunité exceptionnelle pour répondre aux besoins de développement du Grand Genève dans une logique de durabilité. Elle permet en effet d'étendre le cœur d'agglomération et de créer une nouvelle centralité métropolitaine dense et mixte ayant vocation à accueillir un potentiel d'emplois et de logement très important (stratégies U1, U2, U3, U5, U6, U7) dans un secteur bénéficiant d'une desserte TP exceptionnelle.

Ce développement sera progressivement mis en œuvre par la mutation des quartiers industriels existants, offrant à chaque quartier qui compose le PAV la possibilité d'évoluer à son rythme et de développer ses propres axes de durabilité. La mise en place d'une Fondation (2020) entièrement dédiée à la libération des terrains de ce projet urbain est un geste fort et un levier d'action efficace pour la qualité des développements à venir.

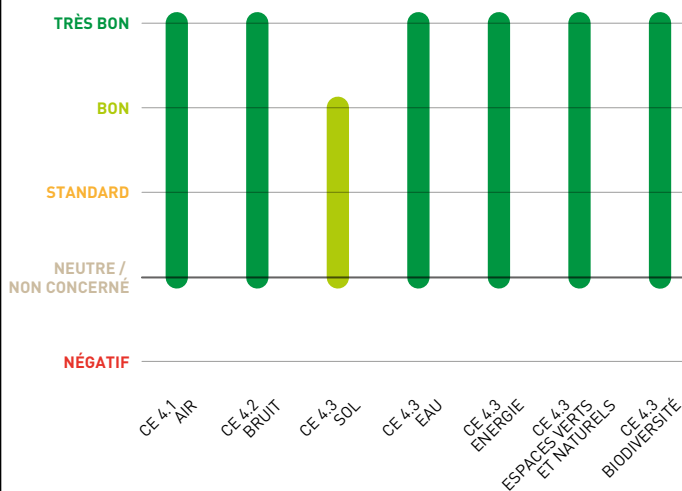
La mesure est particulièrement structurante à l'échelle du Grand Genève : elle contribue au rééquilibrage emplois-logements en développant l'offre en logements dans le Canton et de nouvelles capacités d'accueil dans le cœur d'agglomération.

Le projet prévoit également une requalification complète des espaces publics de manière à favoriser l'accessibilités MD et TP aux deux gares Léman express De Lancy-Pont-Rouge et de Lancy-Bachet mais également aux lignes de tram et à faire de cette centralité un espace de vie urbaine de qualité (U9, M3, M4, M5, M6, M8). Une politique de mutualisation et de réduction du stationnement privé accompagnera cette requalification (M7).

Le maillage vert et la nature en ville sont également des principes majeurs pour l'aménagement du PAV (EP1, EP4), notamment via la mise à ciel ouvert et la renaturation des deux cours d'eau qui traversent le quartier (Aire et Drize).

L'interconnexion du réseau ferroviaire et autoroutier dans le PAV permettra de développer des interfaces dédiées à la logistique urbaine (dernier kilomètre) dans le cadre du plan d'action marchandises (M9, M10).

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM ; prévoit des diminution de vitesse et amélioration de la fluidité ; prévoit des revêtement phonoabsorbant ; prévoit des actions sur les bâtiments en matière d'énergie renouvelable et de rénovation.

Protection et valorisation des ressources naturelles : des études sur le sol ont été fait (surface imperméabilisée entre 40 et 80% et zone en pleine terre entre 5 et 29%) afin d'optimiser les surfaces (dépollution progressive du sous-sol et la re-création de sols vivants sont également prévues) ; gère les eaux de ruissellement à ciel ouvert et à la source (remise à ciel ouvert de 2,5 km de rivières

accompagnées d'espaces de détente pour la population urbaine et permettant une diminution des dangers d'inondation liés aux crues) ; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique (Réseau CAD) ; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité ; prévoit des plantations d'espèce indigène (obligations de plantations d'arbres de première grandeur dans les règlements de PLQ) et des mesures de compensation ; accompagne d'un programme Nature en ville ; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage ; a fait une analyse sur les îlots de chaleur.


Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures PA4

- 30-56 (A4) Secteur Vibert-Sardaigne, réaménagement espaces publics, consolidation des MD et interface TP
- 30-57 (A4) Aménagements MD et espaces publics liés à la mise en symétrie de la ligne du bus 11, sur Rue du Collège, Rue des Moraines et Rue de la Fontenette.
- 30-60 (A4) Amélioration des cheminements MD à travers la Moraine pour relier le quartier de Pinchat au centre de Carouge
- 30-59 (A4) Stationnement pour cycles Carouge centre, nord, sud et est
- 35-33 (A4) Requalification de la route de St-Julien en faveur des modes doux : Tronçon Bachet - Grange-Collomb
- 50-4 (Ae4) Amélioration de la gestion du trafic en faveur des TP et MD en zones 2 LMCE dans l'agglomération centrale
- 30-41 (B4) Requalification PAV rue Boissonnas : croix MD nord-sud aménagements MD et paysagers

Mesure UD4-01	Praille-Acacias-Vernets (Genève, Carouge, Lancy)	Priorité : As4-Bs4																																																																																																																																												
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 30-47 (B4) Construction d'une passerelle MD sur l'Arve chemin de la Gravière – PAV</li> <li>• 30-61 (B4) Requalification av. Eugène Lance en faveur de la mobilité douce</li> <li>• 30-62 (B4) Place de l'Octroi et continuité de la croix MD est-ouest</li> <li>• 30-87 (B4) Aménagements TIM_TP_MD Espace public axes Grosselin Promenades</li> <li>• 30-28 (B4) Requalification de l'avenue de la Praille: croix MD est-ouest du quartier de Pont-Rouge à la rue du Léopard</li> <li>• 35-35 (B4) Carrefour Grange-Collomb: franchissement dénivelé de la route de Saint-Julien</li> <li>• 30-49 (C4) Requalification PAV Etoile - Grosselin: croix MD nord-sud aménagements MD et paysagers</li> <li>• 30-46 (C4) Construction d'une passerelle MD sur l'Arve Rue des Bains - PAV</li> <li>• 30-63 (C4) Parcours de mobilité douce dans le Parc PAV</li> <li>• 35-34 Requalification de la route de St-Julien en faveur des modes doux dont la mise en site propre du tramway: tronçon Grange-Collomb - Rondeau de Carouge</li> </ul>																																																																																																																																														
<p><b>Etapes de mise en œuvre</b></p> <p>Programmation: PDCn Genève 2030 fiches A17 et P01, [2011 et 2017] Modification de zone et Loi PAV (programme, type de logements, ratio emplois/logements)</p> <p>Etudes préliminaires: Plan directeur de quartier (PDQ PAV) boulevard urbain (6621.2.019/30-14), grand parc [2020-2021] et route des Jeunes (6621.3.042/30-33) [2021-2022]</p> <p>Avant-projet: Projets de plans localisés de quartier (PLQ) Les Vernets, Acacias, Etoile, Grosselin, Pointe Nord, boulevard urbain [2021-2022] la croix de mobilité douce est-ouest (6621.3.043/30-28; 30-61 - B4) [2022-2025] et espace rivières ainsi que la croix de mobilité douce nord-sud (mesures 30-41, 35-35b - B4, 6621.3.055/30-46; 30-49) [2021-2025]</p> <p>Projet: Adoption des PLQ Les Vernets, Acacias, Etoile, Grosselin, Pointe Nord et des projets d'infrastructures;</p>																																																																																																																																														
<p><b>Programmation par sous-secteurs</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nom opération</th> <th>Numéro mesure</th> <th>Procédure type</th> <th>Affectation principale</th> <th>Etape en cours</th> <th>Réalisation</th> <th>Mise en service</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>LES VERNETS</td><td>UD4-01h</td><td>DD</td><td>Logements</td><td>PRO</td><td>01.2020</td><td>12.2022</td></tr> <tr><td>ETOILE 1</td><td>UD4-01f</td><td>DD</td><td>Logements</td><td>PRO</td><td>01.2022</td><td>12.2025</td></tr> <tr><td>POINTE NORD Ouest</td><td>UD4-01o</td><td>PLQ</td><td>Logements</td><td>AVP</td><td>01.2023</td><td>12.2025</td></tr> <tr><td>ACACIAS 1</td><td>UD4-01i</td><td>PLQ</td><td>Logements</td><td>AVP</td><td>01.2023</td><td>12.2026</td></tr> <tr><td>ETOILE 2</td><td>UD4-01b</td><td>PLQ</td><td>Logements</td><td>EP</td><td>01.2026</td><td>12.2028</td></tr> <tr><td>GROSSELIN 2</td><td>UD4-01e</td><td>MZ</td><td>Logements</td><td>AVP</td><td>01.2025</td><td>12.2028</td></tr> <tr><td>POINTE NORD Est</td><td>UD4-01q</td><td>MZ</td><td>Logements</td><td>EP</td><td>01.2026</td><td>12.2028</td></tr> <tr><td>LOGISTIQUE PRAILLE</td><td>UD4-01s</td><td>MZ</td><td>Activités</td><td>PROG</td><td>01.2027</td><td>01.2030</td></tr> <tr><td>PRAILLE-OUEST 1</td><td>UD4-01j</td><td>MZ</td><td>Activités</td><td>PROG</td><td>01.2027</td><td>12.2030</td></tr> <tr><td>GROSSELIN 1</td><td>UD4-01g</td><td>PLQ</td><td>Logements</td><td>EP</td><td>01.2028</td><td>12.2031</td></tr> <tr><td>ETOILE 4</td><td>UD4-01r</td><td>MZ</td><td>Activités</td><td>PROG</td><td>12.2027</td><td>12.2031</td></tr> <tr><td>ACACIAS 2</td><td>UD4-01k</td><td>MZ</td><td>Logements</td><td>PROG</td><td>01.2029</td><td>12.2032</td></tr> <tr><td>GRAND PARC</td><td>UD4-01a</td><td>MZ</td><td>Logements</td><td>PROG</td><td>01.2030</td><td>12.2033</td></tr> <tr><td>ETOILE 3</td><td>UD4-01l</td><td>MZ</td><td>Activités</td><td>PROG</td><td>01.2030</td><td>12.2034</td></tr> <tr><td>PRAILLE-OUEST 2</td><td>UD4-01m</td><td>MZ</td><td>Activités</td><td>PROG</td><td>01.2031</td><td>12.2034</td></tr> <tr><td>CAMEMBERT</td><td>UD4-01n</td><td>MZ</td><td>Activités</td><td>PROG</td><td>01.2030</td><td>12.2035</td></tr> <tr><td>GROSSELIN 3</td><td>UD4-01c</td><td>MZ</td><td>Logements</td><td>EP</td><td>01.2033</td><td>12.2036</td></tr> <tr><td>PARC DES SPORTS</td><td>UD4-01p</td><td>MZ</td><td>Logements</td><td>PROG</td><td>01.2035</td><td>12.2037</td></tr> <tr><td>NOIRETTES</td><td>UD4-01d</td><td>MZ</td><td>Activités</td><td>PROG</td><td>01.2035</td><td>12.2038</td></tr> </tbody> </table>			Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	LES VERNETS	UD4-01h	DD	Logements	PRO	01.2020	12.2022	ETOILE 1	UD4-01f	DD	Logements	PRO	01.2022	12.2025	POINTE NORD Ouest	UD4-01o	PLQ	Logements	AVP	01.2023	12.2025	ACACIAS 1	UD4-01i	PLQ	Logements	AVP	01.2023	12.2026	ETOILE 2	UD4-01b	PLQ	Logements	EP	01.2026	12.2028	GROSSELIN 2	UD4-01e	MZ	Logements	AVP	01.2025	12.2028	POINTE NORD Est	UD4-01q	MZ	Logements	EP	01.2026	12.2028	LOGISTIQUE PRAILLE	UD4-01s	MZ	Activités	PROG	01.2027	01.2030	PRAILLE-OUEST 1	UD4-01j	MZ	Activités	PROG	01.2027	12.2030	GROSSELIN 1	UD4-01g	PLQ	Logements	EP	01.2028	12.2031	ETOILE 4	UD4-01r	MZ	Activités	PROG	12.2027	12.2031	ACACIAS 2	UD4-01k	MZ	Logements	PROG	01.2029	12.2032	GRAND PARC	UD4-01a	MZ	Logements	PROG	01.2030	12.2033	ETOILE 3	UD4-01l	MZ	Activités	PROG	01.2030	12.2034	PRAILLE-OUEST 2	UD4-01m	MZ	Activités	PROG	01.2031	12.2034	CAMEMBERT	UD4-01n	MZ	Activités	PROG	01.2030	12.2035	GROSSELIN 3	UD4-01c	MZ	Logements	EP	01.2033	12.2036	PARC DES SPORTS	UD4-01p	MZ	Logements	PROG	01.2035	12.2037	NOIRETTES	UD4-01d	MZ	Activités	PROG	01.2035	12.2038
Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service																																																																																																																																								
LES VERNETS	UD4-01h	DD	Logements	PRO	01.2020	12.2022																																																																																																																																								
ETOILE 1	UD4-01f	DD	Logements	PRO	01.2022	12.2025																																																																																																																																								
POINTE NORD Ouest	UD4-01o	PLQ	Logements	AVP	01.2023	12.2025																																																																																																																																								
ACACIAS 1	UD4-01i	PLQ	Logements	AVP	01.2023	12.2026																																																																																																																																								
ETOILE 2	UD4-01b	PLQ	Logements	EP	01.2026	12.2028																																																																																																																																								
GROSSELIN 2	UD4-01e	MZ	Logements	AVP	01.2025	12.2028																																																																																																																																								
POINTE NORD Est	UD4-01q	MZ	Logements	EP	01.2026	12.2028																																																																																																																																								
LOGISTIQUE PRAILLE	UD4-01s	MZ	Activités	PROG	01.2027	01.2030																																																																																																																																								
PRAILLE-OUEST 1	UD4-01j	MZ	Activités	PROG	01.2027	12.2030																																																																																																																																								
GROSSELIN 1	UD4-01g	PLQ	Logements	EP	01.2028	12.2031																																																																																																																																								
ETOILE 4	UD4-01r	MZ	Activités	PROG	12.2027	12.2031																																																																																																																																								
ACACIAS 2	UD4-01k	MZ	Logements	PROG	01.2029	12.2032																																																																																																																																								
GRAND PARC	UD4-01a	MZ	Logements	PROG	01.2030	12.2033																																																																																																																																								
ETOILE 3	UD4-01l	MZ	Activités	PROG	01.2030	12.2034																																																																																																																																								
PRAILLE-OUEST 2	UD4-01m	MZ	Activités	PROG	01.2031	12.2034																																																																																																																																								
CAMEMBERT	UD4-01n	MZ	Activités	PROG	01.2030	12.2035																																																																																																																																								
GROSSELIN 3	UD4-01c	MZ	Logements	EP	01.2033	12.2036																																																																																																																																								
PARC DES SPORTS	UD4-01p	MZ	Logements	PROG	01.2035	12.2037																																																																																																																																								
NOIRETTES	UD4-01d	MZ	Activités	PROG	01.2035	12.2038																																																																																																																																								
<p><b>Etat de coordination:</b> Coordination réglée</p>																																																																																																																																														

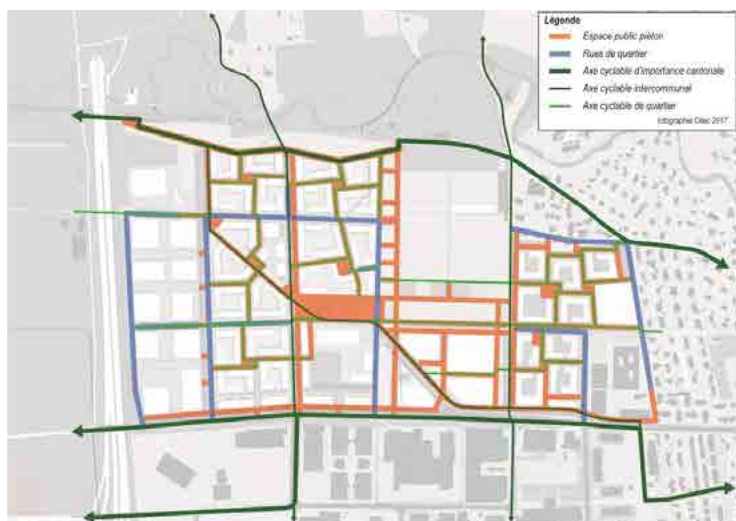


<p align="center"><b>Numéro</b> <b>UD4-04</b></p>	<p align="center"><b>Les Cherpines (Confignon, Plan-les-Ouates)</b></p>	
<p align="center"><b>Priorité</b> <b>As4-Bs4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> As1 6621.261 As2 6621.2.274 As3 6621.3.200</p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Extension</p>	<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Canton de Genève <b>Autres instances concernées</b> Communes de Confignon, Plan-les-Ouates</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description</b></p> <p>Le grand projet des Cherpines se situe dans la plaine de l'Aire. Actuellement occupée par des parcelles agricoles, pour certaines encore exploitées, pour d'autre en friche, le site est en partie bâti avec des maisons d'habitation et des terrains de sport. La mesure vise la création d'un quartier mixte et durable, en continuité de secteurs déjà urbanisés, sur un axe de développement de l'agglomération centrale, et bénéficiant d'un accès TP renforcé par l'arrivée du futur tramway Lancy-St-Julien (6621.2.040/35-14).</p> <p>Périmètre du PDQ Les Cherpines d'une surface d'environ 67 hectares (périmètre de la MZ d'environ 58 ha, augmenté de la zone sportive préexistante d'environ 9 ha). Attention particulière à porter à la qualité et à la pratique des espaces ouverts du secteur et de ses alentours autour du corridor de l'Aire notamment (6621.2.095/35-22; 6621.2.345/MAP4-11; 6621.2.349/MAP4-15.) Espaces publics internes connectés à la trame des espaces publics adjacente (Plan les Ouates) en direction de la route de St-Julien (6621.2.094/35-21)</p> <p>Le périmètre est destiné à accueillir environ 4000 logements et 2500 emplois, ainsi que de nombreux équipements sportifs (piscine, patinoire, centre 4 raquettes, tennis) et culturels (salle de concert, école de cirque, espace pour résidence d'artistes, expositions et spectacles vivants), et des surfaces associatives et communautaires. La mixité est également sociale (HBM, HLM, LUP, Loyer libre, PPE) et intergénérationnelle (IEPA, EMS). Une première étape de 1000 logements au Rolliet est prévue avec la livraison des premiers logements en 2024. Une seconde étape démarrera avec la livraison de premiers logements en 2026-2027. La ZDIA accueillera les premières entreprises autour de 2024. Les espaces publics planifiés offrent différentes ambiances pour des usages diversifiés (jeu, flânerie, rencontre, pique-nique, manifestations...) et sont supports de biodiversité et nature en ville (gestion des eaux à ciel ouvert, plantation d'arbres en pleine terre, pieds d'arbres engazonnés...)</p> <p>Potentiel total en SBP: 440 000 m<sup>2</sup> de logements (environ 4'000 logements) et 160 000m<sup>2</sup> d'activités (yc écoparc).</p> <p>En matière de concertation, le projet a fait l'objet d'échange avec des associations de riverains et habitants des communes, et est piloté en coordination avec les deux communes. Ainsi, le MEP initial intégrait-il des représentants des habitants, et lors de la densification du projet, des ateliers urbains ont été mis en place pour que les associations, CA et CM puissent contribuer à prioriser les leviers admissibles de densification.</p>		

### Coordination entre transports et urbanisation

Le concept mobilité des Cherpines découle de l'ensemble des études réalisées en amont, il définit les principes afin de proposer un projet d'ensemble cohérent. Les objectifs pour les connexions au réseau ferroviaire et pour les transports publics sont schématisés ci-dessous, ainsi que le réseau mobilité douce prévu :

La mesure permet de développer fortement les transports publics sur l'entier des deux communes de Confignon et Plan-les-Ouates, avec l'extension du tram en direction de Saint-Julien (6621.2.040/35-14), une ligne de bus tangentielle depuis Bernex (34-13 - A4) en connexion avec le Léman Express à l'interface multimodale du Bachet, une ligne en cours d'étude reliant Cherpines à l'aéroport et l'extension du Léman express à plus long terme (2040+) en direction de Cherpines-Bernex, voir St-Julien (35-32 HFI).



En matière d'accessibilité individuelle, une nouvelle desserte élargissant les chemins existants est nécessaire (6621.3.167/35-29; 35-28 - C4), en connexion avec la route de Base : elle permet de distribuer l'ensemble des pièces urbaines en leur périphérie, tout en laissant le cœur des périmètres bâtis libres de circulation automobile, dédiés aux mobilités douces.

Le concept d'infrastructure est complété par la mise en œuvre de services liés à la mobilité visant à réduire le nombre et la distance des déplacements, ainsi qu'à inciter au report modal (locaux coworking, autopartage, prêt de vélos électriques et cargo, abonnement TP offert en cas de renoncement à la voiture, gestion centralisée du stationnement, bon d'essai VAE longue durée...)

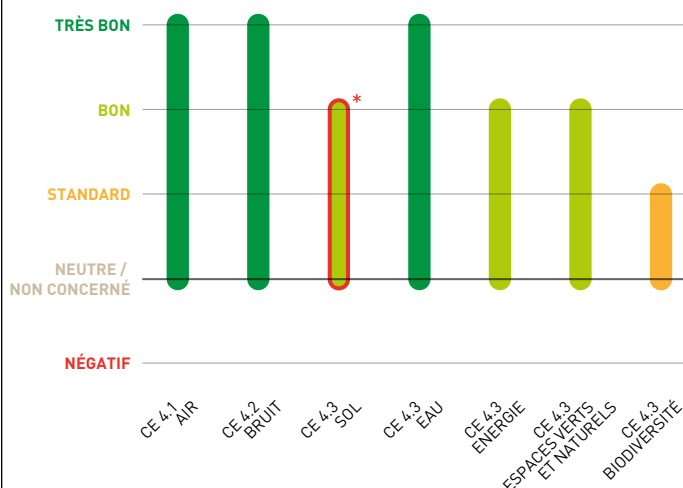
### Opportunité et utilité

La mesure contribue à construire une agglomération compacte, verte, transfrontalière et de proximités et permet de répondre au besoin prépondérant de logements à Genève tout en rapprochant emplois et logements (ville des courtes distances). Un nouveau quartier durable prendra place sur ce site, en relation avec les tissus existants de villas, quartier d'habitat collectif et zone industrielle. Le nouveau quartier complètera les emplois, les services et les équipements publics pour les communes, permettra une zone de chalandise limitant le besoin de pendularité des habitants et offrira de vastes espaces publics pour tisser des liens entre les générations et les habitants.

Les principaux objectifs sont :

- Densification et extension du bâti existant afin de consolider la vocation urbaine de l'axe Genève-Saint-Julien au sein de l'agglomération centrale (stratégies U2, U3)
- Réalisation d'un quartier dense (IUS entre 1,15 et 1,24 minimum dans les secteurs d'habitat) et mixte intégrant un équilibre emplois, équipements et logements (U5, U6)
- Intégration d'espaces publics de qualité et d'espaces verts consolidant la trame paysagère d'agglomération (U9, EP1, EP3, EP5, EP6)
- Connexion du quartier à une desserte TP de haute qualité (extension tram) favorisant le report modal (M3, M5)
- Coordination des opérations dans le cadre d'un projet d'ensemble garantissant la qualité urbaine et la prise en compte des besoins de mobilité (M6, M7, M8).

**Effets sur l'environnement**



\*Empiète sur des SDA/Aires protégées/Zones agricoles et/ou équivalent

Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail; prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité; prévoit des revêtement phonoabsorbant ainsi qu'un doublement de la distance entre l'axe de la route et le point récepteur; prévoit la promotion de la motorisation électrique; prévoit des actions sur les bâtiments en matière d'énergie renouvelable et de rénovation.

Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie la gestion des terres et déblais, ainsi que les possibilités d'optimiser les surfaces (La valorisation sur place des matériaux d'excavation et terreux limitera les mises en décharge et le remodelage du terrain d'accueillir des matériaux d'autres chantiers cantonaux.

Les surplus de matériaux terreux, de bonne qualité, seront utilisés pour faire de la valorisation de terres agricoles.); surface imperméable entre 40 et 80% et zone de pleine terre entre 30 et 39%; gère les eaux de ruissellement à ciel ouvert, enterrée et centralisée; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité des existants (création d'un parc autour du vallon de l'Aire, et en créant des continuités arborée entre l'Aire et la route de Base); prévoit des plantations d'espèce indigène et des mesures de compensation; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage.

Cette mesure empiète sur 410'000 m<sup>2</sup> de surfaces d'assolement déjà déclassées.

**Lien avec d'autres mesures PA4**

- 34-13 (B4) Aménagement d'un axe TC en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines- Bernex
- 35-29 (Ae4) Accessibilité du quartier des Cherpines: aménagement du carrefour d'accès à la zone industrielle (route de Base)
- 35-28 (C4) Accessibilité du quartier des Cherpines: réaménagement du ch. des Mattines et de la Route de Base

**Etapes de mise en œuvre**

Programmation:

- PDCn Genève 2015 et 2030 fiches A17 et P02 - grand projet prioritaire
- Plans directeurs communaux de Plan les Ouates (2009) et Confignon (2006).

Étude préliminaire:

- Mandat études parallèles 2010;
- MZ adoptée: septembre 2010;
- Plan Directeur de quartier 2011-2013;
- Etudes de maîtrise d'œuvre urbaine: 2012 – 2014, mise à jour dans le cadre de la densification 2016-2017

Avant-projet: Etape 2, projet de plan localisé de quartier (PLQ) en cours de traitement de l'enquête technique: 3000 logements)

Projet:


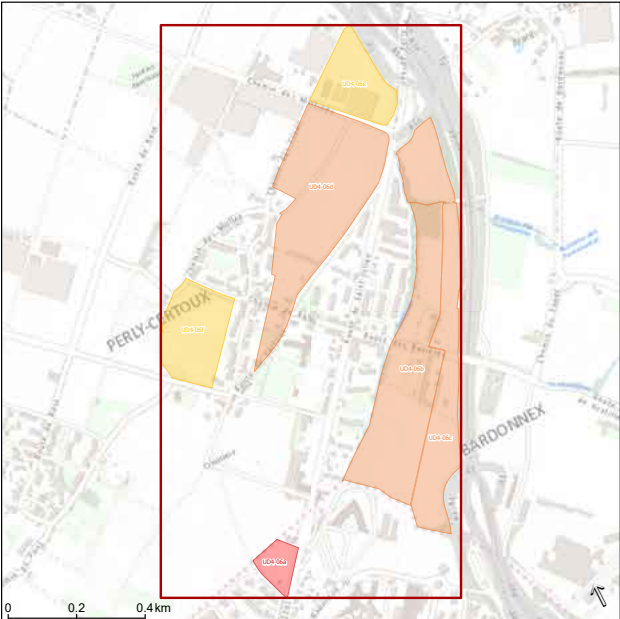
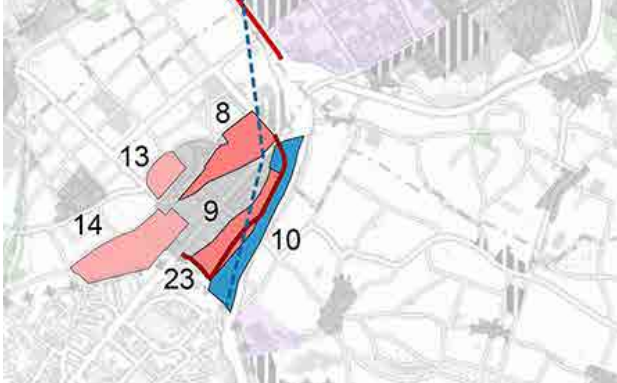
- Etape 1, PLQ Le Rolliet adopté en mai 2018
- PDZIA Ecoparc des Cherpines adopté mai 2018

**Programmation par sous-secteurs**

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
LE ROLLIET	UD4-04c	PLQ	Logements	PRO	01.2022	12.2023
ECOPARC INDUSTRIEL DES CHERPINES	UD4-04a	PDZI	Activités	PRO	01.2023	12.2027
LES CHERPINES	UD4-04b	PLQ	Logements	AVP	01.2026	12.2027

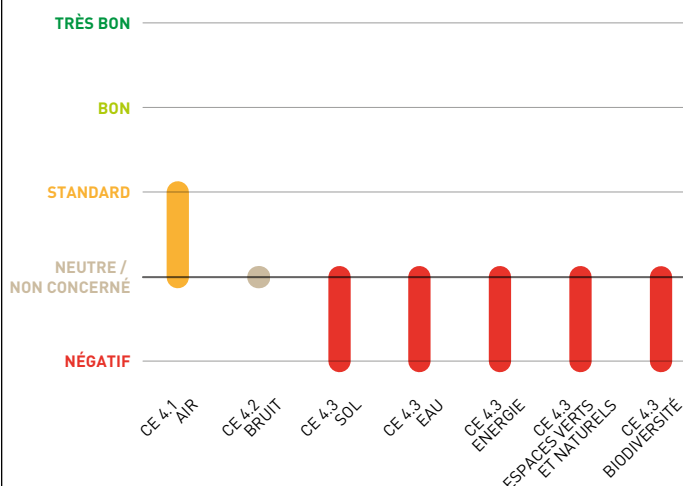
**Etat de coordination:** Coordination réglée



<p align="center"><b>Numéro</b> <b>UD4-06</b></p>	<p align="center"><b>Perly-Certoux - Bardonnex</b></p>	
<p align="center"><b>Priorité</b> <b>As4-Bs4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> As1 6621.262 Bs2 6621.2.276 As3 6621.3.203</p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Densification, Extension</p>	<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Canton de Genève <b>Autres instances concernées</b> Communes de Perly-Certoux, Bardonnex</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description</b></p> <p>Avec l'arrivée du tramway Lancy-Cherpines-St-Julien, et la réalisation de la route de desserte qui délestera la route de St-Julien, ce périmètre offre l'opportunité de créer un quartier mixte disposant d'une capacité d'accueil importante en logements et en surfaces d'activités, intégrant des services et des équipements.</p> <p>La mesure est un projet prioritaire de renouvellement urbain et de densification inscrit au PDCn qui intègre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La mutation urbaine suite à l'extension de ligne de tram 15. Lancy – St-Julien</li> <li>• La densification progressive et différenciée des autres secteurs</li> </ul>		
<p><b>Coordination entre transports et urbanisation</b></p> <p>La mesure est directement liée au prolongement du tram 15 entre Lancy-Pt-Rouge et Saint-Julien-gare (6621.2.040/35-14) qui desservira le secteur autour de la route de Saint-Julien à cheval sur les communes de Perly-Certoux et de Bardonnex à l'horizon 2024/2025.</p> <p>Le secteur sera ainsi relié de manière stratégique par les réseau TP au coeur d'agglomération, à Saint-Julien et au PAV mais également aux gares Léman express de Lancy-Pont-Rouge, Bachet et Saint-Julien. Des axes de mobilité douce en direction du coeur d'agglomération seront consolidés afin de garantir la sécurité et le confort pour les usagers.</p>		
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>La mesure contribue à construire une agglomération compacte, verte, transfrontalière et de proximités. Les résultats suivants sont attendus :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Densification et extension du bâti existant afin de consolider la vocation urbaine autour du tram de l'axe Genève-Saint-Julien au sein de l'agglomération centrale (stratégies U2, U3)</li> <li>• Réalisation d'un quartier dense et mixte intégrant un équilibre emplois, équipements et logements (U5, U6)</li> <li>• Intégration d'espaces publics et d'espaces verts consolidant la trame paysagère d'agglomération (U9, EP1, EP2, EP3, EP4, EP5, EP6)</li> <li>• Connexion du quartier à une desserte TP/MD de haute qualité (extension tram) favorisant le report modal (M3, M4, M5)</li> <li>• Lutte contre les nuisances liées au trafic de transit des TIM dans les centres urbains et sécurisation des espaces publics (M6, M7; M11).</li> </ul>		

<b>Mesure UD4-06</b>	<b>Perly-Certoux - Bardonnex</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
----------------------	----------------------------------	---------------------------

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente.

Protection et valorisation des ressources naturelles: Les études ne sont pas suffisamment avancées pour pouvoir évaluer l'impact de l'urbanisation du secteur, notamment sur la réduction de l'utilisation des ressources ainsi que la valorisation des espaces naturels et verts.

Cette mesure pourrait empiéter sur une surface d'assolement ou une zone agricole, ces éléments seront précisés lors des études à venir.

### Lien avec d'autres mesures PA4

- 35-7 (C4) Construction d'un P+R à l'entrée Sud de Genève (Perly ou Bardonnex)

### Étapes de mise en œuvre

Programmation: PDCn Genève 2030 fiche A17


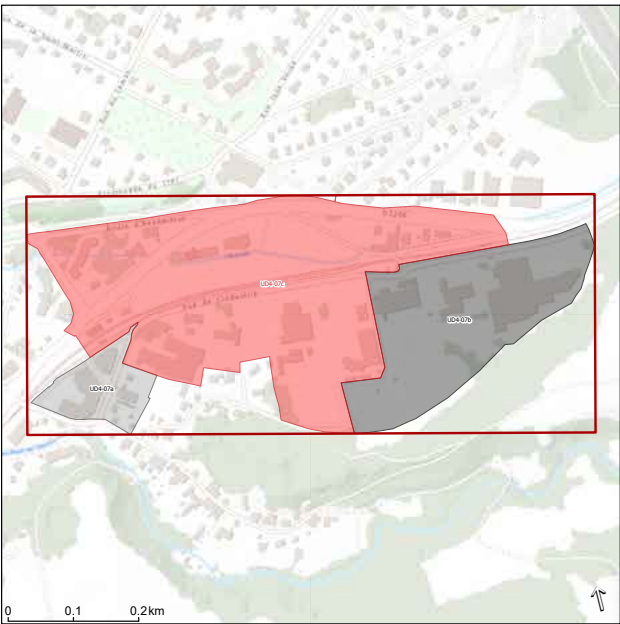

Étude préliminaire:

- 1<sup>e</sup> étape: masterplan ou PDQ intercommunal 2022
- 2<sup>e</sup> étape au-delà de 2030 (hors territoire d'urbanisation PDCn 2030/SDA)

### Programmation par sous-secteurs

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Étape en cours	Réalisation	Mise en service
PERLY	UD4-06a	OAP	Logements	PROG	01.2023	12.2025
LA PLANCHE	UD4-06b	POT	Logements	PROG	01.2028	12.2031
FONTAINETTES	UD4-06c	POT	Activités	PROG	01.2028	12.2031
EXTENSION PERLY	UD4-06d	POT	Logements	PROG	12.2028	12.2031
MATTINES	UD4-06e	POT	Activités	Non démarré	01.2032	12.2033
CHEMIN DE QUÉDAN	UD4-06f	POT	Logements	Non démarré	01.2042	12.2043

**Etat de coordination:** Coordination en cours ou en information préalable selon les secteurs.

<p align="center"><b>Numéro</b> <b>UD4-07</b></p>	<p align="center"><b>Quartier de la gare de</b> <b>Saint-Julien-en-Genevois / Perly</b></p>	
<p align="center"><b>Priorité</b> <b>As4-Bs4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> As1 6621.231 As2 6621.2.277 As3 6621.3.204</p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Mutation, Densification</p>	<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Ville de Saint-Julien-en-Genevois, Communauté de Communes du Genevois <b>Autres instances concernées</b> Région Auvergne-Rhône-Alpes</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p>  <p align="right">Crédits @ Arep Architectes</p>	
<p><b>Description</b></p> <p>L'opération d'aménagement du quartier de la gare s'étend sur deux périmètres distincts de la ville de Saint-Julien-en-Genevois : le secteur Gare et le secteur Perly (6,5 hectares au total). Il s'agit d'une opération d'ensemble de mutation et de densification urbaine autour de la gare ferroviaire et de la future interface multimodale devant accueillir en 2024 l'extension de la ligne de tramway depuis Palettes, et de l'actuel P+R de Perly. Le site de Perly sera dédié uniquement à une programmation habitat (200 logements environ dont 25% en locatif social et 10% en accession abordable).</p> <p>Les principes fondamentaux d'aménagement sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mixité sociale et fonctionnelle : programmation de 700 nouveaux logements avec 30% de logements sociaux, 10% d'abordables, développement de produits spécifiques (séniors, habitat participatif). Création d'une dynamique de quartier avec aussi 2000 m<sup>2</sup> de bureaux, 2000 m<sup>2</sup> de commerces et services, 1 hôtel, un équipement petite enfance, un pôle médical santé, une conciergerie et un groupe scolaire ;</li> <li>• Environnement : remise en état des sols (dépollution), renaturation de la rivière Arande autour d'un futur parc public, création du 1<sup>er</sup> quartier bas carbone du département de la Haute-Savoie.</li> </ul> <p>Le bilan d'opération s'élève à 65 millions d'euros avec une participation des deux collectivités (ville de Saint-Julien-en-Genevois et Communauté de communes du Genevois) de plus de 18 millions d'euros et une subvention de la région de 1,29 millions d'euros. L'opération d'aménagement du « quartier de la gare » sera organisée en 4 phases. Pour le secteur Gare, la première phase débutera en 2021 avec l'îlot de l'interface multimodale, la deuxième phase s'enchaînera en 2024, puis la troisième en 2026 et la dernière en 2028. L'opération devrait être achevée en 2031. Le secteur de Perly est prévu de démarrer en même temps que la phase 2 du secteur Gare. Le rythme global de construction serait de l'ordre de 80-100 logements par an environ.</p> <p>En terme de stratégie foncière, les terrains devaient initialement être achetés au fur et à mesure de l'avancement de l'opération. Toutefois, la nécessité de dévier le cours de l'eau de l'Arande en 2024-2025 demandera vraisemblablement à l'aménageur de porter l'ensemble du foncier avant le démarrage des travaux de déviation de l'Arande.</p>		

Concernant la répartition espace public-espace privé, l'ensemble des espaces libres de l'interface multimodale seront de statut public, tout comme la promenade centrale le long de l'Arande et la voie Sud. Les espaces privés seront circonscrits aux lots à bâtir, qui disposeront d'espace vert privatif en pied d'immeuble, et aux venelles d'accès au parc public de l'Arande. Le secteur Perly sera intégralement privé avec une aire de jeux pour enfants ouvert à la population.

**Coordination entre transports et urbanisation**

La création de l'interface multimodale permettra d'articuler au sein d'un même espace les différents modes de transport :

- Le train avec l'amélioration des accès tous modes à l'interface multimodale Léman Express (35-4).
- Le tramway (6621.2.040/35-14b) avec une fréquence de 8min en heure de pointe en semaine.
- Les bus avec un réseau de lignes urbaines et inter-urbaines restructuré.
- Les modes doux avec la création d'une station vélo de 500 places, les aménagements de la Viarhônga (14-1) traversant le quartier d'est en ouest et un maillage d'aménagements cyclables déployés sur le cœur de ville (35-10 - suspendue)
- Les mobilités alternatives avec la création d'une station de carsharing de 4 véhicules.
- Un P+R de 500 places pour faciliter le rabattement sur le tramway et la gare ferroviaire. Politique de stationnement qui sera travaillée dans le cadre de la future DSP à horizon 2024.
- Les taxis (3 emplacements)

Le ratio du nombre de places de stationnement par logement, et plus largement par destination, sera inscrit dans le Plan Local d'Urbanisme. A ce jour, les logements locatifs sociaux et les logements abordables disposeraient d'une place par logement, les logements libres de 1,5 places. La question de la « 2<sup>ème</sup> voiture » ainsi que les places visiteurs seraient traités de manière mutualisée au sein du P+R de 500 places.

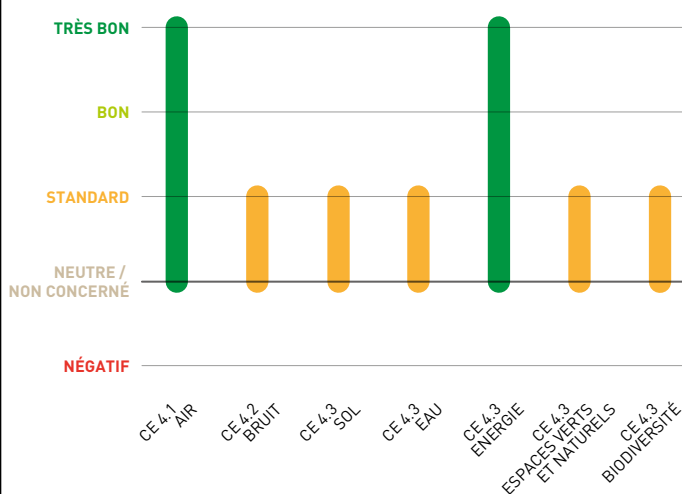
**Opportunité et utilité**

La mesure s'inscrit dans la vision d'ensemble d'une agglomération multipolaire, compact et de proximité. En particulier, elle matérialise les stratégies d'agglomération visant à maîtriser l'occupation du sol et à coordonner urbanisation et desserte TP et MD (stratégies urbanisation U1, U2, U3,) autour de l'armature ferroviaire et des TC. Les mesures de requalification des espaces publics et de renforcement des centres actualisent les stratégies d'amélioration et de pacification du cadre de vie urbain (stratégies urbanisation U5, U7, U9, stratégies mobilité M6 et M8, stratégies environnement E4).

Cette opération d'aménagement revêt une opportunité pour la ville de Saint-Julien-en-Genevois et la Communauté de communes du Genevois de créer un futur centre urbain qui se veut ambitieux sur plusieurs pans. En termes de mobilité, le quartier de la gare développera un maillage de connexion modes doux dans le prolongement des espaces publics de l'interface multimodale. D'un point de vue environnemental, le projet d'aménagement contribuera à renaturer le cours d'eau de l'Arande et à développer un quartier bas carbone.

Environ 700 logements sont prévus avec une part importante de locatif social et d'accession abordable afin permettre une mixité sociale sur l'ensemble des deux secteurs. Mais ce nouveau quartier visera aussi à développer la mixité fonctionnelle avec la programmation d'activités tertiaires, de commerces de proximité, et l'implantation d'équipements et de services d'intérêt publics. Des espaces publics seront aussi aménagés et notamment un parc public le long de l'Arande permettra aux habitants de se réapproprier les bords du cours d'eau. De manière plus globale, il s'agit d'un projet urbain qui permettra d'agrandir et d'étendre le centre-ville de Saint-Julien-en-Genevois vers l'est.

**Effets sur l'environnement**



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; promeut la technologie de motorisation électrique; prévoit la promotion de co-voiturage inter-entreprises; prévoit des actions sur les bâtiments en matière d'énergie renouvelable et de rénovation.


Plus en détail, la programmation d'une interface multimodale avec notamment un P+R de 500 places à proximité immédiate du futur arrêt de tram générera un impact bien plus large du projet d'aménagement du quartier de la gare qu'à la seule ville de Saint-Julien-en-Genevois. Une part importante des actifs, entre autres du bassin de vie de la Communauté de

Communes du Genevois, serait directement intéressée dans le cadre de leur déplacement pendulaire (plus de 50% des actifs de la CCG travaillent à Genève), de même que les pendulaires en provenance d'Annecy, deuxième plus gros flux de navetteurs à destination de Genève (source observatoire statistique transfrontalier 2018).

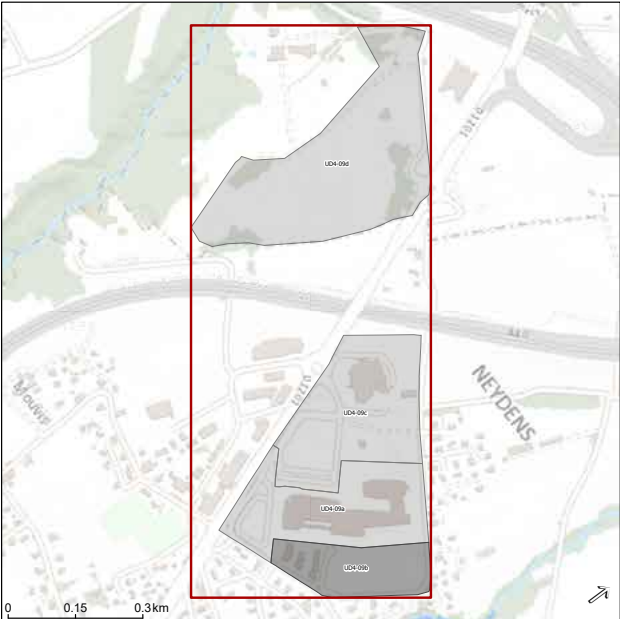



Mesure UD4-07	Quartier de la gare de Saint-Julien-en-Genevois / Perly	Priorité : As4-Bs4				
<p>Outre l'encouragement qui est apporté à la population pour recourir aux transports publics et aux modes doux (parking de 500 places vélos, 2 km de cheminements piétons et vélos, offre de vélo ou trottinette électrique pour chaque nouvel habitant.), ce projet rapproche les nouvelles zones d'habitation des pôles de mobilités durables. En matière de places de stationnement, la mise en place d'une mutualisation de l'offre et de dispositifs en faveur des véhicules électriques s'inscrit dans une approche pragmatique résolument durable de modération de l'emprise des véhicules au sol, de facilitation des déplacements doux dans la ville et de réduction des nuisances (pollution et bruit) en agglomération.</p> <p>Protection et valorisation des ressources naturelles : opération de renouvellement urbain avec une gestion des sols moins imperméable ; zone de pleine terre entre 5 et 29% ; gère les eaux de ruissellement avec infiltration maximisée (noues) et dispositif de rétention avant envoi dans le réseau séparatif ; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique ; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité ; prévoit des plantations d'espèce indigène et des mesures de compensation ; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage.</p> <p>Le quartier de la gare à Saint-Julien-en-Genevois constitue une opération de renouvellement urbain qui consiste à refaire la ville sur la ville (déplacement de commerces, d'un centre de secours, réhabilitation d'une friche). L'impact sur l'artificialisation des sols, avec 60 000 m<sup>2</sup> de nouvelles surfaces de plancher créées, est nul. De plus, la viabilisation des lots nécessitera au préalable une phase de remise en état et de dépollution des sols.</p> <p>En terme énergétique, le projet ambitionne de faire du quartier de la gare le 1<sup>er</sup> quartier bas carbone de Haute-Savoie grâce notamment à des modes constructifs utilisant des ressources locales et à des solutions énergétiques sobres et performantes grâce aux énergies renouvelables (biomasse, photovoltaïque, ...). Les labels « E+C- » (niveau E3C2 pour 50% des logements) et « BBKA/BEPOS » sont ciblés.</p> <p>La labélisation « BiodiverCity™ » (étiquette AAAA) est aussi visée et articulée autour de 4 axes (sensibilité particulière de la maîtrise d'œuvre sur ces sujets avec un accompagnement d'un écologue, étude du potentiel écologique du site, architecture écologique et valorisant la nature, création d'aménités et de bénéfices pour les usagers). Un nouveau parc public sera aménagé le long du cours d'eau renaturé de l'Arande. Les nouveaux bâtiments seront édifiés tout autour de cet espace vert majeur afin d'offrir des vues et une qualité d'habitabilité aux 1500 nouveaux habitants. Les espaces verts de pleine terre seront aussi maximisés (le Plan Local d'Urbanisme fixe un minimum de 25% de pleine terre pour un coefficient de biotope de 0,6) bien que le rapport espace artificialisé avant et après travaux sera vraisemblablement défavorable.</p> <p>Au niveau des trames vertes et bleues, la restauration de l'Arande est l'axe central du projet. Le but est de : redonner au cours d'eau sa vocation écologique ; intégrer le cours d'eau dans l'aménagement des espaces publics comme composante du paysage ; gérer les risques hydrauliques et notamment d'inondation dans le contexte global de la traversée de St Julien en Genevois.</p> <p>Les nuisances potentielles porteront principalement sur la phase chantier, bien qu'une charte chantier faibles nuisances sera appliquée.</p> <p>Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.</p>						
<b>Lien avec d'autres mesures PA4</b>						
<p><b>Etapes de mise en œuvre</b></p> <p>Programmation : SCOT du Genevois 2017</p> <p>Étude préliminaire : modification du PLU en 2021, étude environnementale en 2021</p> <p>Avant-projet : AVP des espaces publics en 2021</p> <p>Projet : PRO-DCE des espaces publics en 2021, autorisation environnementale 2021</p>						
<b>Programmation par sous-secteurs</b>						
<b>Nom opération</b>	<b>Numéro mesure</b>	<b>Procédure type</b>	<b>Affectation principale</b>	<b>Etape en cours</b>	<b>Réalisation</b>	<b>Mise en service</b>
QUARTIER GARE 1	UD4-07a	PLU	Logements	REA	01.2014	12.2016
ZAE DES MARAIS	UD4-07b	PLU	Activités	EP	01.2019	12.2024
QUARTIER GARE 2	UD4-07c	OAP	Logements	EP	01.2023	12.2025
<b>Etat de coordination :</b> non-concerné						



<p align="center"><b>Numéro</b> <b>UD4-09</b></p>	<p align="center"><b>Ecoparc du Genevois</b> <b>(Saint-Julien, Neydens)</b></p>	
<p align="center"><b>Priorité</b> <b>As4-Bs4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> As1 6621.263 As2 6621.2.279 As3 6621.3.206</p>	

<p><b>Catégorie de mesures</b> Extension</p>	<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Communauté de communes du Genevois <b>Autres instances concernées</b></p>
--	---

<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 
---	---

**Description**

Le pôle économique situé dans le secteur « Cervonnex-Les Envignes » au sud du centre régional de Saint-Julien est en pleine mutation, différents projets sont en cours d'élaboration et vont véritablement transformer son image à l'horizon 2030 :

- Ecoparc du Genevois: création d'un quartier dédié aux éco-activités, bien-être et mieux vivre. Ce parc d'activités à orientation productive est donc complémentaire à Archparc (UD4-10 - As4) qui accueille majoritairement des activités tertiaires.

L'ambition est d'accueillir à terme environ 1000 à 1200 emplois sur une emprise d'environ 23ha soit un ratio proche de 45 à 50 emplois/ha.

Ce parc accueillera également sur environ 3ha un bâtiment de services à destination des usagers de la zone et un commerce lié à la vocation de la zone. Ces équipements visent à permettre aux usagers de répondre à une majorité de leurs besoins sans avoir l'obligation de se déplacer sur d'autres sites. La totalité du reste de l'emprise sera dédié à des activités productives. Les porteurs de projets sont invités à intégrer des bâtiments mutualisés dans un souci de densification et de rationalisation de l'espace.

L'aménagement de l'Ecoparc est structuré autour de la trame bocagère existante qui restera préservée. Une grille de notation est utilisée pour valider les implantations. Cette grille permet aux entreprises qui le souhaitent d'être labélisées : projet bas carbone, projet basse consommation ou projet paysage et biodiversité. Enfin, le parc accueillera un réseau de chaleur dit « intelligent » et imposera la pose de panneaux photovoltaïques en toiture lorsque le projet le permet.

- Vitam 2: sur une ancienne friche, une extension du centre commercial et de loisirs « Migros-Vitam » est à l'étude. Ce centre commercial s'inscrira dans une logique de complémentarité avec le centre-ville de Saint-Julien et nécessitera des connexions importantes.

**Coordination entre transports et urbanisation**

Le site se situe en entrée sud de Saint-Julien le long de la route départementale 1201 et proche des autoroutes A40 et A41. Un projet de requalification de la route départementale est en cours afin d'en faire un boulevard urbain permettant de connecter efficacement l'écoparc au centre de Saint-Julien et à l'interface multimodale (gare et terminus du tram) via des aménagements modes doux sécurisés et via la mise en site propre du bus M dont la fréquence sera au quart d'heure.

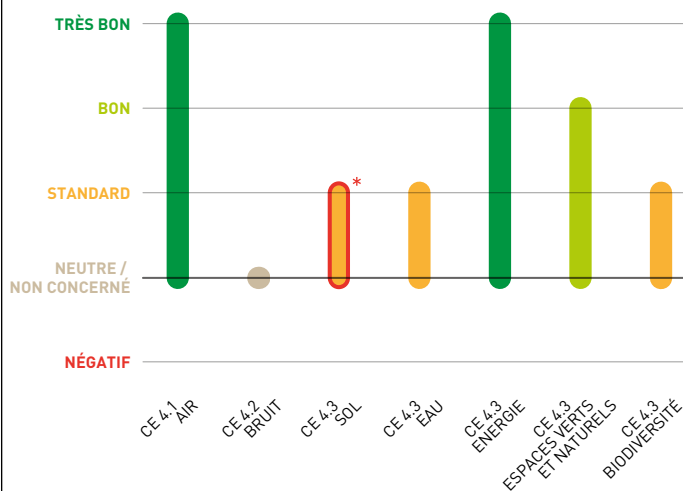
**Opportunité et utilité**

A l'échelle du Grand Genève, ce projet s'inscrit dans la volonté de consolider le centre régional de Saint-Julien situé dans l'aire urbaine d'agglomération centrale (stratégie U3) et de contribuer au rééquilibrage du ratio emplois/logements sur la partie française de l'agglomération en proposant un cadre spatial favorable à une économie locale et diversifiée (stratégie U5). A l'échelle de la communauté de communes du Genevois, il s'agit de mettre en œuvre le concept de « ville élargie » inscrit dans le SCOT et composé des trois centralités complémentaires dans leurs fonctions :

- Le centre urbain : le centre-ville de Saint-Julien-en-Genevois.
- Les deux pôles économique : Archparc et la zone d'activités de Cervonnex - les Envignes. »

Ces mesures visent à permettre la création d'emploi sur le territoire français (1000 à 1200 pour le projet Ecoparc du Genevois et à définir pour le projet Vi+am/MIGROS)

**Effets sur l'environnement**



\*Empiète sur des SDA/Aires protégées/Zones agricoles et/ou équivalent

énergétique yc des toitures avec panneaux photovoltaïque ; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité ; prévoit des plantations d'espèce indigène et des mesures de compensation agricole (participation financière à des projets favorisant l'agriculture) ; conservation des trames bocagères (1.8 ha de haies conservées).

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

**Lien avec d'autres mesures PA4**

/

Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des mesures contraignantes pour les TIM ; prévoit des diminution de vitesse et amélioration de la fluidité ; prévoit la promotion de co-voiturage inter-entreprises prévoit des actions sur les bâtiments en matière d'énergie renouvelable et de rénovation.

Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie la gestion des terres ainsi que les possibilités d'optimiser les surfaces (incitation aux espaces de stationnement perméables) ; surface imperméable entre 40 et 80% et zone de pleine terre entre 30 et 39% ; gère les eaux de ruissellement à ciel ouvert et centralisée (avec noues et bassin de rétention) ; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation

**Etapes de mise en œuvre**

Programmation :

- SCOT 2014-2024 compatible avec les projets
- Une modification du SCOT est nécessaire pour permettre le projet « Vitam2 »

Étude préliminaire :

- Les PLU des deux communes (Neydens et Saint-Julien) sont conformes aux projets d'Ecoparc
- Une modification du PLU de Neydens est nécessaire pour permettre le projet « Vitam2 »

Avant-projet :

- Schéma directeurs modes doux : approuvé en novembre 2018
- Pas de Plan de mobilité réglementaire mais élaboration d'une feuille de route mobilité CCG en 2021 pour le mandat 2020-2026 avec une vision prospective à horizon 2030-2040.
- Permis d'aménager obtenu en octobre 2019 – autorisation environnementale obtenue en janvier 2020

**Programmation par sous-secteurs**

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
VITAM PARC	UD4-09a	PLU	Activités	MES	01.2009	12.2011
ECO-PARC DU GENEVOIS	UD4-09d	PLU	Activités	REA	01.2014	12.2015
VITAM -PARC (EXTENSION)	UD4-09c	PLU	Activités	REA	01.2017	12.2018
LES ENVIGNES	UD4-09b	PLU	Logements	Non démarré	01.2020	12.2024

**Etat de coordination :** non-concerné



<p style="text-align: center;"><b>Numéro</b> <b>UD4-10</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Archparc (Archamps, Saint-Julien)</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Priorité</b> <b>As4-Bs4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> As1 6621.263 As2 6621.2.280 As3 6621.3.207</p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Densification, Extension</p>	<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Syndicat mixte d'aménagement du Genevois (SMAG) <b>Autres instances concernées</b> Communauté de Communes du Genevois, Communes d'Archamps et de Saint-Julien-en-Genevois</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p>  <p style="text-align: center;">Extension Archparc à venir</p>	
<p><b>Description</b></p> <p>Cette mesure vise à donner au pôle économique d'Archparc un nouveau tournant. Trois grandes ambitions sont identifiées :</p> <p>Une zone à vivre : moderniser le pôle économique en ayant au cœur des réflexions la notion d'usage :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Requalifier les espaces publics et créer des espaces de vie et de promenade (réflexion autour des services) ;</li> <li>• Organiser les circulations à l'échelle du pôle : favoriser les mobilités douces tout en intégrant les besoins des entreprises en matière de flux logistiques ;</li> <li>• Mailler le pôle existant avec l'extension à venir ;</li> <li>• Favoriser un aménagement vertueux de l'extension en travaillant sur les notions de densification et de mutualisation, de limitation de l'imperméabilisation des sols et d'approvisionnement énergétique durable.</li> </ul> <p>Une zone pilote : Innover afin de répondre aux défis de demain :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Travailler sur la densification du bâti existant</li> <li>• Qualifier, l'image paysagère, environnementale et architecturale du site : traitement des espaces publics, mutations architecturales des bâtiments existants, réflexions sur les franges et les liaisons paysagères ;</li> <li>• S'adapter aux défis énergétiques, climatiques et biodiversitaires.</li> </ul> <p>Une zone connectée à la ville centre : Renforcer les connexions entre Archparc et les autres centralités du centre régional de Saint-Julien (Pôle Cervonnex/ Les Envignes et quartier Gare) ainsi que le cœur d'agglomération :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer les connexions nécessaires à la mobilité active entre ces pôles économiques ;</li> <li>• Développer les transports en commun (renforcement ligne tpg M et nouvelles lignes ;</li> <li>• Création d'un P+R+S et prolongement de lignes TP pour desservir le cœur d'Agglomération (lignes tpg 44 et 62) ;</li> <li>• Expérimentation d'une navette autonome.</li> </ul>		

**Coordination entre transports et urbanisation**

L'enjeu majeur est d'améliorer la connexion d'Archparc aux autres centralités urbaines du centre régional de Saint-Julien (ville élargie), notamment la gare et le terminus du tramway :

Liaisons de mobilité douces :

- Axe structurant nord-sud Archamps Neydens (MOA CCG)
- Itinéraire Saint-Julien – Archamps Technopôle (35-10 - suspendue)
- Création d'un P+R+S: Etude d'opportunité réalisée en 2020.
- Expérimentation navette autonome Echosmile (projet Interreg) lancée en septembre 2020, renouvelée au printemps 2021
- Développement de l'offre TP (ligne M): en vue d'améliorer le rabattement vers la gare et le tram. Viser une fréquence au quart d'heure.

Mobilités alternatives :

- Covoiturage Klaxit: création d'une communauté d'usagers du parc.
- Station Carsharing: Objectif de conforter à terme la station à deux véhicules.
- Plan de mobilité: Le Pôle Métropolitain dans le cadre du dispositif Mobilité Pro a ciblé Archparc pour élaborer un Plan de Mobilité sur le site. 2021 : Phase de démarchage des entreprises.

**Opportunité et utilité**

A l'échelle du Grand Genève, ce projet s'inscrit dans la volonté de consolider le centre régional de Saint-Julien situé dans l'aire urbaine d'agglomération centrale (stratégie U3) et de contribuer au rééquilibrage du ration emplois/logements sur la partie française de l'agglomération en proposant un cadre spatial favorable à une économie locale et diversifiée.

Il vise par ailleurs à améliorer la qualité urbaine d'une zone d'activité relativement ancienne en densifiant le tissu bâti existant (U8) et en améliorant la qualité des espaces publics et leurs interconnexions avec les centralités urbaines voisines (U9).

A l'échelle de la communauté de communes du Genevois, il s'agit de mettre en œuvre le concept de « ville élargie » inscrit dans le SCOT et composé des trois centralités complémentaires dans leurs fonctions :

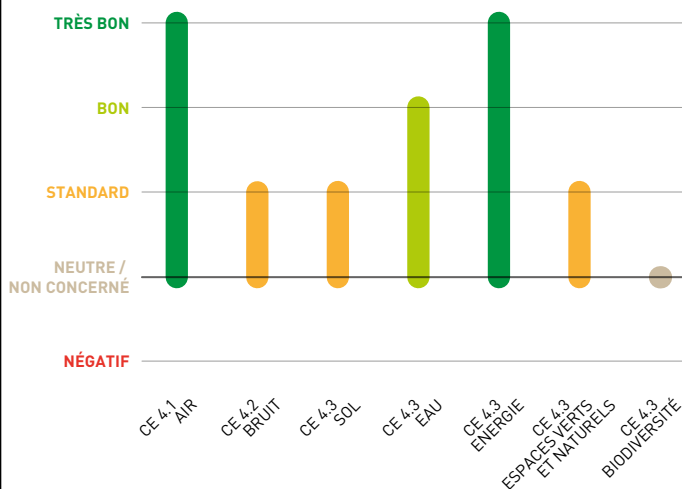
- Le centre urbain : le centre-ville de Saint-Julien-en-Genevois.
- Les deux pôles économique : Archparc et l'écoparc du Genevois. »

Archparc a l'ambition de constituer une plateforme de services pour le Grand Genève selon 4 grands axes : entrepreneuriat et innovation, formation d'excellence, nouvelles mobilités et durabilité, expérience usagers.

Archparc, pôle majeur du développement économique du Genevois Français compte aujourd'hui 1600 salariés et 170 entreprises sur environ 50 ha soit un ratio de 32 salariés par ha.

Les mesures de maillage et de requalification du parc visent à :

- Faire de ce pôle économique une plateforme de services à l'échelle de l'agglomération
- Accroître le taux de remplissage de l'immobilier existant et urbaniser les dents creuses afin d'augmenter le nombre de salariés sur le pôle existant et sur son extension
- Aménager des espaces dans le souci des richesses biodiversitaires (proximité directe du corridor), en alliant ville et nature et en proposant des solutions innovantes en matière énergétique pour contribuer à la construction d'une agglomération multipolaires, compacte et verte.

**Effets sur l'environnement**

Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD, y.c le P+R; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminution de vitesse et amélioration de la fluidité; prévoit la promotion de co-voiturage inter-entreprises; promeut les technologies de motorisation électrique. A ce jour, la zone ne dispose pas de liaisons douces et les cheminements piétons ne sont ni continus, ni conformes aux normes PMR. L'objectif de la requalification et de la création des liaisons douces est donc d'inciter les usagers de la zone à utiliser des mobilités actives pour se déplacer sur le périmètre d'Archparc.

Protection et valorisation des ressources naturelles :


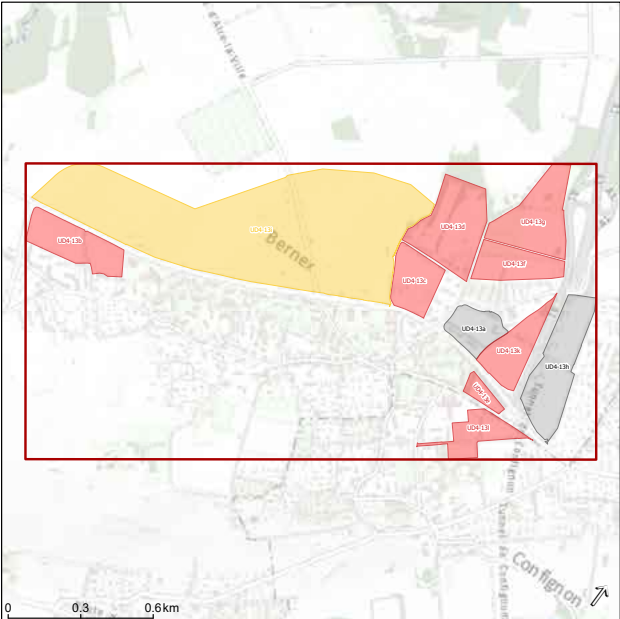

surfaces; surface imperméable entre 40 et 80% et zone de pleine terre entre 30 et 39%; gère les eaux de ruissellement à ciel ouvert et centralisée; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; valorise les espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; prévoit des plantations d'espèce indigène.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.



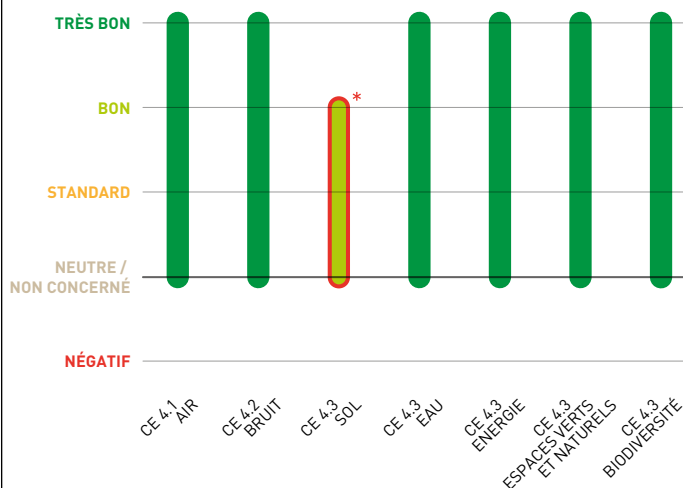
Mesure UD4-10	Archparc (Archamps, Saint-Julien)		Priorité : As4-Bs4			
<b>Lien avec d'autres mesures PA4</b>						
<b>Etapes de mise en œuvre</b>						
Programmation : SCOT 2014-2024						
Étude préliminaire :						
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les PLU des deux communes sont conformes aux projets présentés dans cette mesure</li> <li>• Schéma directeurs modes doux : approuvé en novembre 2018</li> <li>• Étude préliminaire : Etude « Archparcvision 2030 » : 2021 2022</li> </ul>						
<b>Programmation par sous-secteurs</b>						
Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
ARCHAMPS TECHNOPOLE (EXTENSION SUD)	UD4-10a	OAP	Activités	Non démarré	01.2020	12.2024
ARCHAMPS TECHNOPOLE (EXTENSION OUEST)	UD4-10b	OAP	Activités	Non démarré	01.2030	12.2039
<b>Etat de coordination</b> : non-concerné						



<p style="text-align: center;"><b>Numéro</b> <b>UD4-13</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Bernex</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Priorité</b> <b>As4-Bs4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> As1 6621.256/6621.257 As2 6621.2.283 As3 6621.3.209</p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Extension urbaine</p>	<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Canton de Genève <b>Autres instances concernées</b> Commune de Bernex</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description</b></p> <p>Le grand projet Bernex est un projet d'extension urbaine identifié au PDCn genevois et situé à l'entrée ouest de l'agglomération centrale. Le projet vise à créer des quartiers mixtes s'appuyant sur une charpente paysagère et une structuration des déplacements, à partir du boulevard de Chancy desservi par le tram Genève-Bernex-Vailly, du boulevard des Abarois et de la voie verte Bernex-Bâtie.</p> <p>Les objectifs à terme du grand projet s'élèvent à 5'700 logements et 5'700 emplois.</p> <p>Les premiers développements sont associés aux MZ Bernex-est et Vailly, adoptées par le Grand Conseil en mai 2017, qui ont inscrits les secteurs en zone de développement 3, zone de développement 4A, zone de développement industrielle et artisanale et en zone de verdure. La modification de zone en cours sur le périmètre de la Goutte de Saint-Mathieu vise à créer une zone d'équipement public. Ces premières étapes représentent un potentiel de 2500 logements et 2500 emploi à l'horizon 2030.</p> <p>Le solde du développement est prévu sur le potentiel d'extension au nord du prolongement du tram (6621.013/34-5), représentant une grande réserve à plus long terme.</p> <p>Une première étape de développement conventionnée avec les communes et l'Etat prévoit un potentiel de 1600 logements et 1600 emplois à l'horizon 2026.</p> <p>Projets urbains en cours – mise en service horizon 2026 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• St-Mathieu (420 log. + 120 emp.): travaux en cours</li> <li>• Grouet (430 log. + 140 emp.): PLQ en cours d'élaboration</li> <li>• Vailly Sud (560 log. + 150 emp.): PLQ en cours d'élaboration + projet P+R (400 places)</li> <li>• Vuillonex (180 log. + 140 emp.): PLQ en cours d'élaboration</li> <li>• Zone d'activités les Rouettes PDZI: 1'050 emp. au total</li> <li>• Projet d'équipement public – Centre de formation - Goutte de Saint Mathieu: 330 emplois horizons 2027 – 3000 étudiants sur site</li> </ul>		

Mesure UD4-13	Bernex	Priorité : As4-Bs4
<p>Projets connexes en cours :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parc Agro Urbain et Ferme Urbaine (6621.259/EP4-02) : mise en service à fin 2022</li> <li>• Parc du Vuillonex-Croisée (6621.2.339/EP4-05) : mise en service à fin 2025</li> <li>• Déplacement du stand de tir en 2024 sur Bernex sud</li> </ul>		
<p><b>Coordination entre transports et urbanisation</b></p> <p>Le prolongement du tram jusqu'à Vailly (6621.013/34-5 mise en service le 4 juillet 2021) représente une nouvelle offre structurante radiale de transports publics pour le Bernex existant et les développements de Vailly et de Bernex-est et, à terme pour Bernex Nord. En outre, la réalisation du boulevard des Abarois (6621.2.036 /34-8 mise en service en 2025) par étapes va permettre de requalifier la route de Chancy en boulevard urbain sur l'ensemble de la portion bérnésienne (6621.2.035/34-12). Cette nouvelle route sera raccordée à l'autoroute et permettra la requalification de la bretelle autoroutière, ainsi que le développement de la zone industrielle des Rouettes et des quartiers du Grouet, du Stand et des Abarois. Ces deux boulevards, Chancy et Abarois jouent un rôle fondamental dans l'organisation du réseau viaire de toute la Champagne et plus globalement permettent une organisation des TIM, des modes doux et des TC depuis la Champagne vers le centre-ville et vice versa. A terme le boulevard des Abarois pourra accueillir un BHNS (6621.3.114/34-14).</p> <p>Outre le tramway et la réalisation d'une interface multimodale à son terminus avec un P+R de 400 places (6621.2.087/34-6), une nouvelle ligne de bus tangentielle va être aménagée pour relier Bernex à la gare Léman Express du Bachet en passant par le nouveau quartier des Cherpines (6621.3.113/34-13 - B4) mais également par la liaison optimisée Bernex-Onex-Lancy Pont rouge (interface multimodale Léman express), via la route du Grand Lancy (HFI/34-7).</p> <p>A terme, une nouvelle gare Léman express est envisagée (35-32 - C4 diamétrale ferroviaire) sur le territoire bernesien. La réalisation de la voie verte Bâtie – Bernex (34-17 - A4; 34-22 - C4) ainsi qu'un réseau local de pistes cyclables renforcé vont permettre d'offrir une vraie alternative au TIM.</p> <p>L'articulation des différents projets urbains et de transports va être organisée autour du périmètre de la Croisée de Bernex, à proximité de l'autoroute avec une requalification des espaces publics et l'aménagement d'une interface multimodale (34-15 - C4).</p>		
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>Le prolongement du tram jusqu'à Vailly (6621.013/34-5) représente une nouvelle offre structurante radiale de transports. La mesure contribue à construire une agglomération compacte, verte, transfrontalière et de proximités :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Densification et extension du bâti existant afin de consolider la vocation urbaine de l'axe Genève-Bernex et du centre régional de Bernex au sein de l'agglomération centrale (stratégies U2, U3);</li> <li>• Réalisation d'un quartier dense et mixte intégrant un équilibre emplois, équipements et logements (U5, U6, U7);</li> <li>• Intégration d'espaces publics et d'espaces verts consolidant la trame des espaces ouverts et paysagers d'agglomération (U9, EP1, EP4, EP5, EP6);</li> <li>• Connexion du quartier à une desserte TP de haute qualité (extension tram) favorisant le report modal (M3, M5);</li> <li>• Connexion au maillage structurant d'itinéraires MD connecté à la voie verte Bernex-Bâtie (M4, M8).</li> </ul> <p>Disposant d'une surface disponible importante, ce site est propice à la création d'un quartier mixte à forte valeur ajoutée. Avec une desserte en TP renforcée et un potentiel de développement compact et dense, Bernex dispose des caractéristiques pour atteindre la taille critique lui permettant d'assurer son rôle de futur centre régional. Avec le prolongement de la ligne de tramway sur la route de Chancy jusqu'à Bernex-Vailly et la réalisation du boulevard des Abarois, les périmètres de Bernex-est et de Vailly constituent une opportunité majeure pour la réalisation de nouveaux quartiers urbains denses et de nouveaux équipements publics d'importance communale, intercommunale et cantonale. Cela permet également de réaménager la route de Chancy en boulevard urbain.</p> <p>L'objectif principal du GP Bernex est de réaliser des nouveaux quartiers de logements et d'activités en extension du Bernex existant et en relation avec le prolongement du tram jusqu'à Vailly. En outre, les déclassements en lien avec le tramway doivent permettre de réaliser des équipements publics d'importance cantonale, comme le Pôle de formation Santé et Social de la Goutte Saint-Mathieu et le parc agro-urbain, intercommunale et communale.</p>		

**Effets sur l'environnement**



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail; prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité; prévoit des revêtement phonoabsorbant; prévoit la promotion de co-voiturage inter-entreprises; prévoit des actions sur les bâtiments en matière d'énergie renouvelable et de rénovation.

Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie la gestion des terres et déblais, ainsi que les possibilités d'optimiser les surfaces; surface imperméable entre 40 et 80% et zone de pleine terre entre 5 et 29%; gère les eaux de ruissellement à ciel ouvert, enterrée et centralisée;

prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers (nouveaux parcs agro-urbain et de Vuillonx qui protègent la césure verte reliant le Rhône à l'Aire) et améliore l'accessibilité des existants; prévoit des plantations d'espèce indigène et des mesures de compensation; prévoit une arborisation structurante le long de la route de Chancy qui génère une nouvelle continuité; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage. Cette mesure empiète sur 2.9 ha de surface d'assolement et 48 ha de zone agricole, dont une majorité déjà déclassée.

**Lien avec d'autres mesures PA4**

- 34-17 (A4) Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le cœur d'agglomération, tronçons Parc agro-urbain-Bois de la Bâtie
- 34-16 (Ae4) Prolongement tram TCOB à Vailly et requalification de l'interface
- 34-13 (B4) Aménagement d'un axe TC en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines-Bernex
- 34-15 (C4) Réalisation de l'interface multimodale de la Croisée de Bernex
- 34-22 (C4) Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le cœur d'agglomération, tronçon Parc agro-urbain-Bernex-Nord
- 35-32 (C4) Construction d'une liaison ferroviaire entre Lancy Pont Rouge et Bernex, via Cherpines

**Étapes de mise en œuvre**

Programmation: PDCn Genève 2030 fiches A17 et P04: identification du GP Bernex

Étude préliminaire:

- Plan Guide validé en 2013
- PDQ Bernex-est approuvé par CE en 2017
- MZ Bernex Est + MZ Vailly votées par le Grand Conseil en 2017

Avant-projet:

- PLQ Vailly AVP 2016-2017
- PLQ Vuillonx AVP 2018-2019
- PLQ Grouet AVP 2016-2017

Projet:

- PLQ Vailly en 2021
- PLQ Saint-Mathieu adopté en 2019
- PLQ Vuillonx en 2022
- PLQ Grouet en 2021
- PDZI Rouettes en 2022

<b>Mesure UD4-13</b>	<b>Bernex</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
----------------------	---------------	---------------------------

**Programmation par sous-secteurs**

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
SAINT-MATHIEU	UD4-13a	PLQ	Logements	REA	06.2020	12.2022
PARC AGRO-URBAIN	UD4-13h	MZ	Equipements	REA	01.2021	12.2022
GROUET	UD4-13c	PLQ	Logements	AVP	01.2021	12.2023
VAILLY SUD	UD4-13b	PLQ	Logements	AVP	01.2023	12.2027
STAND	UD4-13d	MZ	Logements	PROG	01.2026	12.2027
BERNEX EN COMBES	UD4-13e	MZ	Logements	PROG	01.2026	12.2027
ABAROIS	UD4-13f	MZ	Logements	PROG	01.2026	12.2027
ROUETTE, ABAROIS ET CROISEE DE BERNEX	UD4-13g	MZ	Activités	AVP	01.2026	12.2027
LA GOUTTE (ST-MATHIEU)	UD4-13k	MZ	Equipements	AVP	01.2024	12.2027
CHEMIN DE TRECHAUMONT	UD4-13l	PLQ	Logements	AVP	01.2026	12.2027
BERNEX-NORD	UD4-13i	POT	Logements	Non démarré	01.2032	12.2033

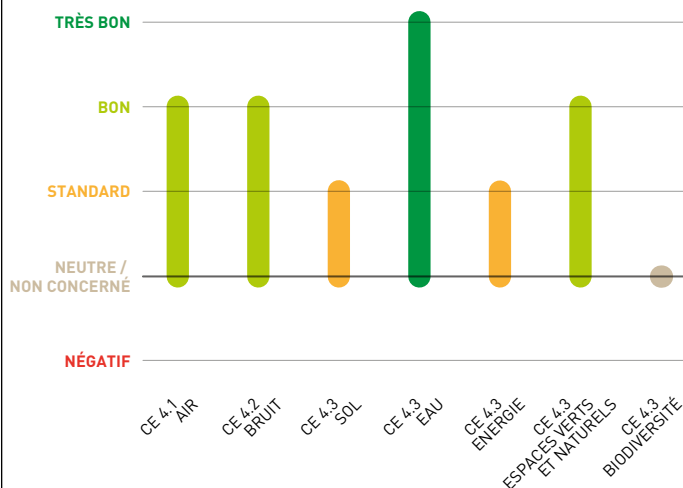
**Etat de coordination :** Coordination réglée, en cours ou information préalable selon les secteurs

<p align="center"><b>Numéro</b> <b>UD4-15</b></p>	<p align="center"><b>Bachet (Lancy)</b></p>	
<p align="center"><b>Priorité</b> <b>As4-Bs4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> Nouvelle</p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Densification, mutation</p>	<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Canton de Genève <b>Autres instances concernées</b> Ville de Lancy</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		
<p><b>Description</b></p> <p>Après la construction de La Chapelle et Les Sciers, le secteur du Bachet, situé sur la commune de Lancy connaît un développement soutenu, en lien avec la halte ferroviaire du Léman Express. Plusieurs planifications sont menées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le périmètre de La Chapelle-Gui, qui permettra la construction de 600 logements et d'assurer une continuité des espaces publics entre le quartier de la Chapelle-Les Sciers et la halte ferroviaire.</li> <li>• Le périmètre du Trèfle d'Or et de la Cité de Pesay accueillera des logements et activités.</li> <li>• Le périmètre du Trèfle Blanc est identifié pour accueillir la nouvelle patinoire d'une capacité de 10 000 m<sup>2</sup>, ainsi que des équipements publics et commerciaux et un P+R de 1000 places en sous-sol.</li> </ul>		
<p><b>Coordination entre transports et urbanisation</b></p> <p>Disposant d'une offre de transports publics très riche : liaisons ferroviaires et routières vers les principaux centres régionaux du Grand Genève, lignes de tram vers le cœur d'agglomération (fréquence 3-5 minutes), liaisons tangentielles vers la ceinture urbaine genevoise et le PAV, le site est idéalement positionné pour renouveler et densifier son environnement urbain afin d'en faire une vraie centralité métropolitaine.</p> <p>Les espaces publics, de grande qualité et finement maillés permettront de connecter les différents quartiers adjacents avec l'interface multimodale du Bachet comme élément central (vers la Chapelle, vers Trèfle Blanc, vers l'avenue Eugène-Lance (promenade Nicolas Bouvier), vers le PAV, vers Carouge via le Collège de Staël.</p> <p>Une vélostation d'une capacité d'environ 260 places est déjà en service en lien avec la gare Léman express.</p>		
<p><b>Opportunité et utilité</b></p> <p>Implanté sur la commune de Lancy, au croisement des lignes de Léman Express, de trams (lignes 12 et 18) et de bus urbains et régionaux, réunis autour d'une interface multimodale majeure, le site de développement du Bachet se profile comme nouvelle entrée sud de Genève et du secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV).</p> <p>A ce titre cette mesure s'inscrit dans les principes de développement d'une agglomération multipolaire, compacte et qui concentre son développement autour des principales infrastructures de mobilité, notamment les interfaces multimodales (stratégies U2, U3, M3, M5).</p>		

<b>Mesure UD4-15</b>	<b>Bachet (Lancy)</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
----------------------	-----------------------	---------------------------

Cette accessibilité TP exceptionnelle offrira aux futurs habitants des secteurs de développement adjacents une alternative majeure à l'utilisation des moyens de transports individuels motorisés. Grâce à ses espaces publics généreux, aux nouvelles liaisons pour piétons et cyclistes ainsi qu'aux commerces, la gare Léman express du Bachet deviendra aussi un lieu de rencontre pour habitants et voyageurs autour duquel un maillage d'espaces publics sécurisés et confortables irriguera les nouveaux quartiers et favorisera l'usage des modes doux (M6, M7, M8, M11, U9).

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail; prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité; prévoit des revêtement phonoabsorbant; prévoit la promotion des systèmes et de transports intelligents. Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie la gestion des terres et déblais, ainsi que les possibilités d'optimiser les surfaces; surface imperméable entre 40 et 80% et zone de pleine terre entre 30 et 39%; gère les eaux de ruissellement à ciel ouvert, enterrée et centralisée; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; crée des nouveaux espaces

naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; prévoit des plantations d'espèce indigène et des mesures de compensation; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures PA4

- 35-33 (A4) 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
- 30-60 (A4) Maillage MD dans le secteur du Bachet en lien avec la gare Léman Express sur la commune de Carouge
- 50-2 (Ae4) Amélioration de la gestion du trafic en faveur des TP et MD en zones 2 LMCE dans l'agglomération centrale
- 30-48 (B4) Requalification av. Eugène Lance en faveur de la mobilité douce
- 35-35 (B4) Franchissement dénivelé de la route de Saint-Julien au niveau du carrefour Grange-Collomb
- 35-34 (C4) Requalification de la route de St-Julien en faveur des modes doux dont la mise en site propre du tramway: tronçon Grange-Collomb - Rondeau de Carouge

### Etapes de mise en œuvre

Programmation :

- PDCn Genève 2030 fiche A17
- PDCom Lancy encours de révision

Étude préliminaire: MZ La Chapelle-Gui adoptée en 2010

Avant-projet: PLQ La Chapelle-Gui (Chapelle-Nord)

Projet: Cité de Pesay

### Programmation par sous-secteurs

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
CITE DE PESAY	UD4-15a	DD	Mixte	REA	01.2021	12.2022
LA CHAPELLE-GUI	UD4-15d	PLQ	Logements	AVP	01.2024	12.2026
TREFLE BLANC	UD4-15b	MZ	Activités	PROG	01.2026	12.2029

**Etat de coordination :** Coordination réglée



Numéro  
**UD5-02**

**Chêne-Bourg Chêne-Bougeries**



Priorité  
**As4-Bs4**

**Historique de priorité**

As1 6621.205/6621.264

As2 6621.2.286

As3 6621.3.212

**Catégorie de mesures**

Mutation, Densification

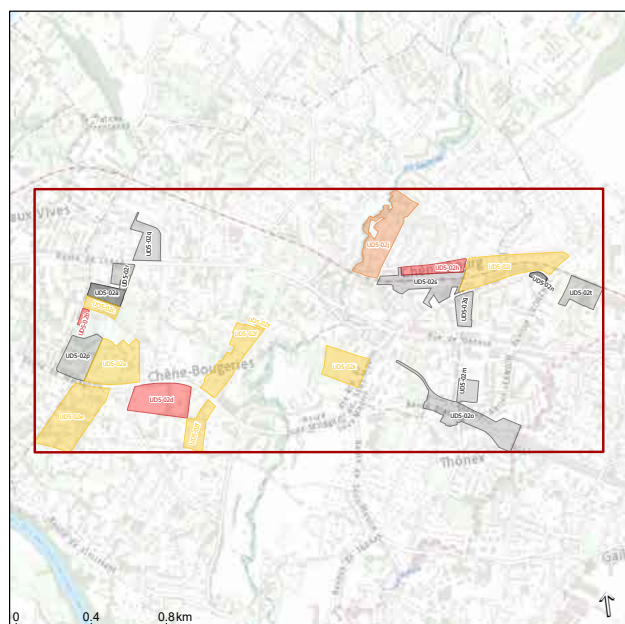
**Maître(s) d'ouvrage**

Canton de Genève

**Autres instances concernées**

Communes de Thônex, Chêne-Bourg, Chêne-Bougeries

**Plan de localisation**



**Représentation explicative de la mesure**



## Description

Grand projet de renouvellement urbain et de densification qui intègre :

- La mutation urbaine autour de l'interface multimodale de Chêne-Bourg (Léman Express) ;
- Les projets de densification Route de Malagnou, Route de Chêne et Rue de Chêne-Bougeries ;
- La densification progressive et différenciée des autres secteurs.

La mesure prévoit un programme mixte ayant une capacité potentielle élevée en logements (460'000 m<sup>2</sup>) dont une part de logements d'utilité publique, subventionnés ou coopératifs, et en surfaces d'activités (128'000 m<sup>2</sup>). Les planifications adoptées d'ici 2030 représentent 165'000 m<sup>2</sup> logements / 100'000 m<sup>2</sup> activités.

A court terme, il s'agit d'assurer le développement cohérent des secteurs les mieux desservis en TP : gare de Chêne-Bourg, chemin de la Mousse au nord de la gare et village de Chêne-Bougeries.

A plus long terme, il s'agit de préciser le potentiel de mutation des secteurs de la zone sud du plateau de Bel-Air, du plateau de l'Ermitage, des Grangettes, de Bessonnette et de Sous-Moulin, en prenant en compte la situation foncière, patrimoniale et environnementale, ainsi que d'autres secteurs de développement (densification progressive et différenciée de la zone 5). Aujourd'hui l'ensemble des projets de construction situés au droit et au sud de la halte du Léman Express sont en chantier. En 2021, sur les 250 logements, 180 sont livrés (Tour Opale et bâtiment A2).

Concernant les aménagements des espaces publics autour de l'interface multimodale (6621.001 / 10.3d), l'autorisation de construire a été délivrée en 2017. La place de la gare et le quai des mobilités constituent le principal lieu d'échange entre tous les modes de transports. Les jardins de la tour et les lieux de rencontre autour de la voie verte (10-1b) offrent des espaces de vie conviviaux pour les futurs habitants. Une noue permet de récolter les eaux pluviales. Elle longe le tracé de la voie verte pour cyclistes et piétons qui suit en surface le tracé souterrain du Léman Express entre les Eaux-Vives et Annemasse. Les espaces publics, réalisés à 60% en 2020 seront finalisés lors des replis de chantier des programmes en cours (2023).

**Coordination entre transports et urbanisation**

Le secteur bénéficie déjà d'une excellente desserte en TP avec la mise en service de la gare Léman express de Chêne Bourg (fréquence de 4 trains par heures et par sens), l'axe tram de Genève à Annemasse (fréquence 3/ minutes) et de nombreuses lignes TP urbaines en rabattement sur ces axes forts et sur l'interface multimodale de la gare.

Le réseau MD s'articule autour de la voie verte d'agglomération et du maillage MD en cours de réalisation (6621.2.050/36-1-13 Maillage MD et aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne): l'accessibilité et la sécurité de la connexion à la voie verte d'agglomération se consolident progressivement.

La requalification des axes structurants a démarré sur la route de Chêne entre Vallon et Grand Canal (6621.2.117/36-1-17) et doit se poursuivre sur l'axe route de Genève, notamment pour améliorer et sécuriser les liaisons transversales MD et piétons entre les axes TP radiaux (plateau de Bel-Air et traversée de la rue de Genève).

Le réseau des espaces publics est à développer dans la continuité de l'interface multimodale du Léman Express (6621.001 / 10-3d), de la voie verte, des quartiers existants, afin d'offrir un cadre paysager de qualité aux nouveaux habitants.

Un nouveau plan de circulation sera mis en place. Il permettra d'éviter le transit du trafic individuel motorisé sur la place de la gare afin de favoriser les mobilités douces et d'assurer le meilleur accès aux transports publics.

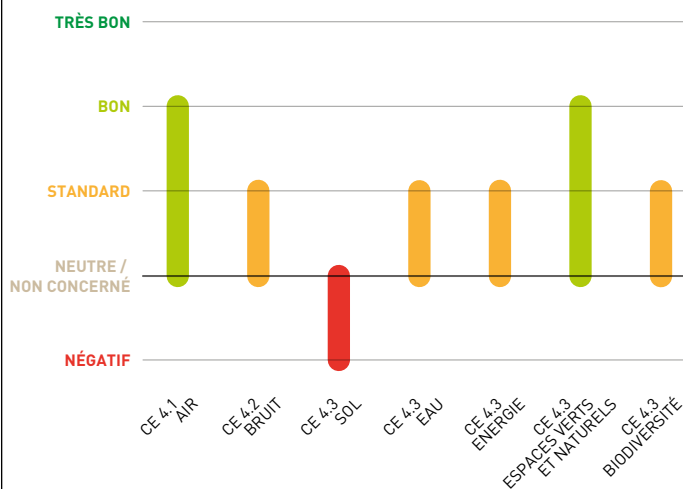
**Opportunité et utilité**

En accord avec la vision d'ensemble du Grand Genève, la mesure développe l'offre en logements à proximité immédiate de réseaux de transport publics performants (Léman express et trams), préserve les espaces de nature par la densification et la mutation urbaine qu'elle propose tout en respectant ou recréant le maillage vert et construit des espaces publics de qualité, développe la ville des courtes distances (stratégies U1, U2, U3, U9, M3, M4, M5, M6, M8, EP1, EP4, EP6).

Les effets attendus sont les suivants :

- Confortement de l'armature urbaine du centre régional d'agglomération centrale des Trois-Chêne ;
- Mixité, diversité morphologique ;
- Réalisations de quartiers avec une densité urbaine importante, dotés d'espaces publics de qualité ;
- Développement du réseau de mobilité douce ;
- Coordination des opérations dans le cadre d'un projet d'ensemble garantissant la qualité urbaine.

**Effets sur l'environnement**



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM ; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité.

Protection et valorisation des ressources naturelles : pas de données sur le périmètre d'ensemble sur les sols et les eaux ; sera au niveau du plan guide ; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité ; prévoit des plantations d'espèce indigène et des mesures de compensation ; préserve et/ou recrée la structure arborée existante (ancien bocage notamment) et maintient l'identité de la séquence Grange-Canal/Chêne Bougeries ; renforce la césure verte de la Seymaz (EP5-08).

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

**Lien avec d'autres mesures PA4**

- 50-4 (Ae4) Amélioration de la gestion du trafic en faveur des TP et MD en zones 2 LMCE dans l'agglomération centrale
- 36-1-27 (B4) Requalification de la rue de Genève entre la rue Fontaine et la rue Adrien-Jeandin

**Etapes de mise en œuvre**

Programmation : PDCn Genève 2030 fiches A17 et P06 Grand projet prioritaire

Étude préliminaire :

- Mandat études parallèles village de Chêne-Bougeries : mai 2011 - Maîtrise d'œuvre urbaine : juin 2012
- Plan-guide Chêne-Bourg – Chêne-Bougerie : 2015

Avant-projet : Chemin de la Mousse : MZ adoptée en février 2012 ; PLQ à élaborer prévu d'ici 2023

Projet :

- Gare de Chêne-Bourg : MZ adoptée en 2012, PLQ adopté en 2013
- Grange Canal : plusieurs PLQ adoptés ou en cours
- Plusieurs projets de renouvellement urbain autour de la gare de Chêne-Bourg

**Programmation par sous-secteurs**

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
ETIENNE-CHENNAZ	UD5-02t	PLQ	Logements	MES	01.2012	01.2012
LES HAUTS DE MALAGNOU	UD5-02p	PLQ	Mixte	MES	01.2013	01.2015
GARE DE CHENE-BOURG	UD5-02s	PLQ	Mixte	MES	01.2018	01.2018
LA CHEVILLARDE	UD5-02r	PLQ	Logements	MES	03.2016	08.2018
RUE FRANÇOIS-JACQUIER, CHEMIN DU CHABLAIS	UD5-02g	PLQ	Logements	REA	02.2019	02.2019
AV. ADRIEN-JEANDIN, RTE BLANCHE	UD5-02o	MZ	Activités	REA	01.2020	01.2020
CHEMIN CLAIR-VAL	UD5-02m	PLQ	Logements	REA	05.2019	12.2021
CHEMIN DE LA CHEVILLARDE, CHEMIN JULES-COUGNARD.	UD5-02a	PLQ	Logements	PRO	01.2021	12.2022
ROUTE DE JUSSY	UD5-02n	PLQ	Activités	PRO	07.2019	12.2022
AV. PIERRE-ODIER ET CH. DE LA CHEVILLARDE	UD5-02b	PLQ	Logements	PRO	01.2023	12.2025
CHALLENDIN / GRANGE-CANAL	UD5-02q	PLQ	Logements	REA	09.2020	12.2025
CHEMIN DE LA PAUMIERE	UD5-02d	MZ	Logements	PROG	01.2026	12.2027
CHEMIN DE LA MOUSSE	UD5-02h	PLQ	Logements	AVP	01.2023	12.2027
SEYMAZ-SUD	UD5-02j	MZ	Logements	Non démarré	01.2028	12.2031
ZDAM MOUSSE	UD5-02i	POT	Activités	Non démarré	01.2032	12.2034
CHEVILLARDE 2	UD5-02c	POT	Logements	Non démarré	01.2035	12.2040
CLOS-DU-VELOURS	UD5-02e	POT	Logements	Non démarré	01.2042	12.2043
VALLON MONTAGNE	UD5-02f	POT	Logements	Non démarré	01.2042	12.2043
SOUS-MOULIN	UD5-02k	POT	Logements	Non démarré	01.2042	12.2043

**Etat de coordination :** Coordination réglée ou information préalable selon les secteurs



Numéro  
**UD5-03**

**Etoile Annemasse Genève**



Priorité  
**As4**

**Historique de priorité**

As1 6621.206

As2 6621.2.287

As3 6621.3.213

**Catégorie de mesures**

Densification-Mutation

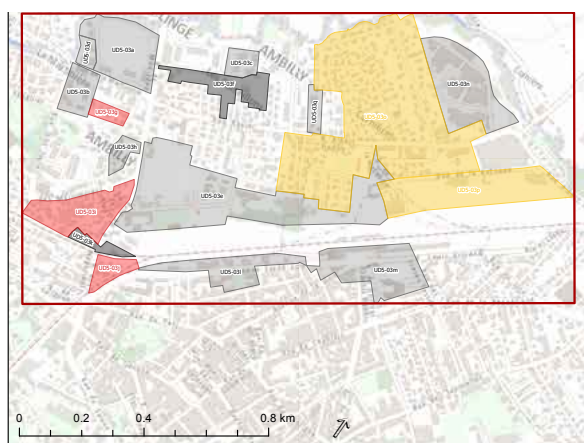
**Maître(s) d'ouvrage**

Annemasse Agglo

**Autres instances concernées**

Communes d'Ambilly, d'Annemasse, de Ville-la-Grand

**Plan de localisation**



**Représentation explicative de la mesure**



Plan masse ZAC Etoile Annemasse Genève – avril 2019

**Description**

La mesure porte sur deux périmètres : le périmètre restreint à proximité immédiate de la gare (ZAC Etoile-Genève) et un périmètre élargi autour de la zone d'influence de la gare (communes d'Ambilly, Gaillard, Ville-la-Grand).

La ZAC Etoile-Genève est un grand projet de mutation urbaine autour de la gare d'Annemasse et de sa nouvelle interface multimodale. Sur ce périmètre, il s'agit de créer un quartier de centre-ville actif très dense (jusqu'à R+11 ponctuellement) au cœur du centre métropolitain d'Annemasse. Il proposera une affectation mixte, une capacité importante en logements (1500), dont une forte part à but social, des activités, des commerces, des équipements et services de quartier et d'agglomération.

Mise en œuvre par étapes pour le secteur ZAC, programmation lancée de 165 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher intégrant :

- 1 500 logements, sur 97 800 m<sup>2</sup> SP
- 33 000 m<sup>2</sup> SP de bureaux et d'activités tertiaires
- 7 400 m<sup>2</sup> SP de commerces de proximité et activités d'hôtellerie sur 3 900 m<sup>2</sup>
- 7 200 m<sup>2</sup> SP d'équipements publics
- 15 700 m pour le pôle de formation supérieur

	Logements (SP/Igts)		Bureaux	Commerces	Hôtel	Equipements	Formation
Phase 0 (-2020)	9 316	142	562	746	3 903		
Phase 1 (2020-2023)	51 890	798	10716	3 441		549	5 160
Phase 2 (2023-2025)	32 198	495	15588	140		3407	2241
Phase 3 (2025-2031)	4 348	67	10131			2185	8316
Total	97 752	1 503	36997	4327	3903	6141	15717

Sur le secteur élargi (hors ZAC), des études préalables du faisceau ferroviaire (terrains SNCF) et des deuxième/troisième rideaux vont être lancées à court moyen terme afin de prendre en considération des potentiels mutables du tissu de villas au nord du site de la ZAC (orientations d'aménagement et de programmation dans les PLU en révision de Ville la Grand et celui d'Ambilly). La mise en réseau des espaces publics des MD et des TP dans le quartier et avec les quartiers environnants et la gare d'Annemasse est à assurer.

**Coordination entre transports et urbanisation**

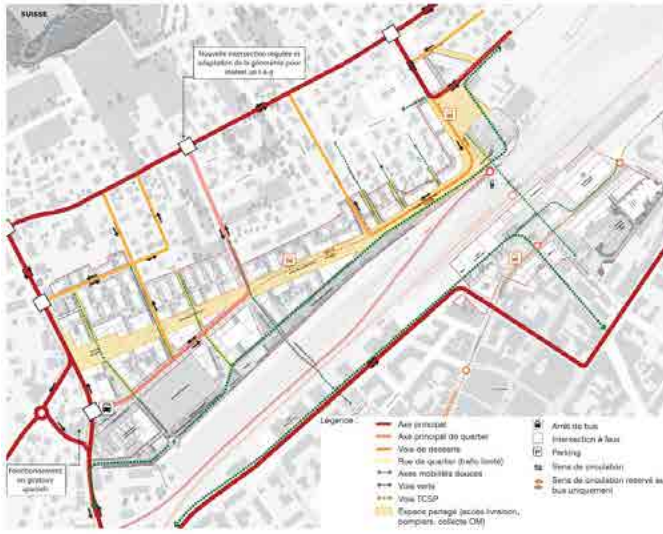


Schéma de principe des déplacements

La ZAC Etoile Annemasse Genève repose sur la mise en place d'un quartier des courtes distances qui restreint l'utilisation et la place des voitures particulières en accompagnement du déploiement d'une offre de transports d'envergure (Léman express, tram Annemasse, BHNS Annemasse.)

Ce nouveau quartier compact en mutation urbaine se situe de part et d'autre de la gare d'Annemasse. Une attention particulière est portée sur le lien entre densité du quartier et ses environs, les enjeux du quartier gare, l'implantation des arrêts BHNS et la prise en compte du développement du réseau urbain de bus TAC. Le schéma et la composition viare prennent en compte l'ensemble des projets d'infrastructure de transports afin de faciliter les déplacements doux entre le quartier et ceux-ci : franchissement de la voie ferrée par l'aménagement d'une passerelle modes actifs, recomposition du parvis de la gare d'Annemasse. La voie verte du Grand Genève, entre Bonne et Genève, passe au sud de la ZAC, le long de l'Avenue Emile Zola.

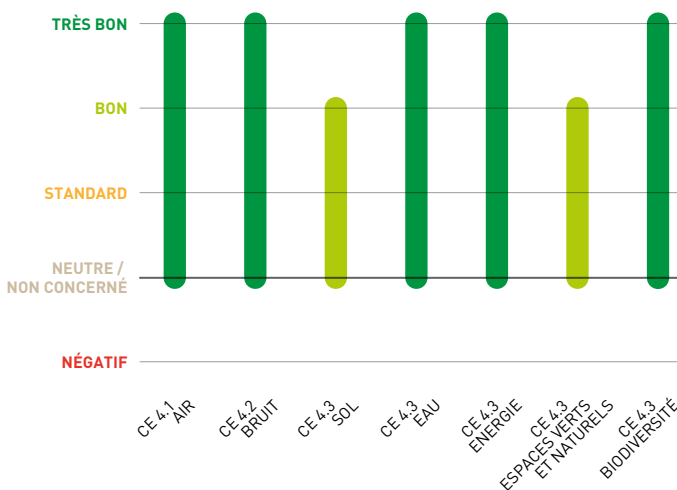
**Opportunité et utilité**

La densification du centre métropolitain d'Annemasse, à proximité de la gare Léman Express s'inscrit dans le cadre du renforcement de la multipolarité du Grand Genève (stratégies U1, U2, U3). Il s'agit de faire du centre d'Annemasse un espace urbain moderne, dense et mixte et doté d'une grande attractivité pour les fonctions économiques, les services et les équipements (U5, U6).

En tant que projet d'EcoQuartier labellisé, la ZAC Etoile Annemasse-Genève déploie ses effets sur l'ensemble des cibles de manière globale et transversale : lutte contre l'artificialisation des sols et densité, proximité aux transports collectifs structurants, développement des modes doux et actifs (M3, M8), qualité de vie et urbaine de l'aménagement (U9), lutte contre les îlots de chaleur et adaptation climatique, biodiversité et nature en ville, sécurité urbaine (M6), participation des habitants, sobriété énergétique et énergies renouvelables...

Le projet apporte une contribution majeure au renforcement du centre métropolitain d'Annemasse et à l'accueil de la croissance dans l'aire urbaine compacte, avec une desserte TP et MD particulièrement performante.

**Effets sur l'environnement**



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM ; prévoit des diminution de vitesse et amélioration de la fluidité ; prévoit des actions sur les bâtiments en matière d'énergie renouvelable et de rénovation (chaufferie bois centralisée haute performance).

Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie la gestion des terres et déblais, ainsi que les possibilités d'optimiser les surfaces ; surface imperméable entre 39 et 30% et zone de pleine terre entre 30 et 39% ; gère les eaux de ruissellement à ciel ouvert, enterrée et centralisée ; promeut la technologie de motorisation électrique ; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique ; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité ; prévoit des plantations d'espèce indigène et des mesures de compensation ; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage.

Plus en détail, 50% de la ZAC est constituée d'espaces publics généreusement végétalisés. Les larges espaces publics entre les plus grands bâtiments permettent de préserver des vues lointaines et de faire entrer la lumière ; ils sont organisés autour de trames structurantes pour la conservation des milieux naturels : trame verte dans le jardin ferroviaire et trame bleue avec les noues de gestion des eaux pluviales. La végétation est massivement présente en cœur d'îlot et en toiture des bâtiments. Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

<b>Mesure UD5-03</b>	<b>Etoile Annemasse Genève</b>	<b>Priorité : As4</b>
----------------------	--------------------------------	-----------------------

**Lien avec d'autres mesures PA4**

- 36-1-11 Prolongement du tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier, y compris requalification des espaces publics (A4)
- 36-1-21 (A4) Axe BHNS gare d'Annemasse/Cranves-Sales/Bonne

**Etapes de mise en œuvre**

Programmation : SCOT Région d'Annemasse - Annemasse

Étude préliminaire :

- Révision des PLU avec inscription des OAP : PLU d'Ambilly modification en 2019, PLU Ville la Grand révision générale en cours depuis 2017
- Secteur nord-est de la gare côté Ville-la-Grand : études à lancer

Avant-projet : ZAC Etoile Annemasse-Genève : dossier de création fin 2014, équipe de maîtrise d'œuvre recrutée, aménageur sélectionné en 2016.

**Programmation par sous-secteurs**

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
LE PARC DU CHATEAU	UD5-03b	PLU	Logements	MES	01.2012	12.2013
L'EMPREINTE	UD5-03c	PLU	Logements	MES	01.2013	12.2015
ROSSILLON	UD5-03d	PLU	Logements	MES	01.2015	12.2016
LES MOULINS GAUD	UD5-03n	PLU	Logements	MES	01.2015	12.2016
ZAC GARE SUD-OUEST	UD5-03l	ZAC	Activités	REA	01.2010	12.2017
LINK	UD5-03q	PLU	Logements	MES	01.2017	01.2019
ETOILE ANNEMASSE GENEVE (OUEST)	UD5-03e	ZAC	Logements	REA	01.2019	12.2020
ETOILE ANNEMASSE GENEVE (GARE)	UD5-03m	ZAC	Logements	REA	01.2019	12.2020
ECOLES - JURA	UD5-03h	PLU	Logements	REA	11.2019	12.2021
LA MARTINIÈRE	UD5-03a	OAP	Logements	REA	01.2019	12.2022
RUE JURA	UD5-03k	OAP	Logements	PRO	01.2019	12.2022
CORCEILLONS	UD5-03f	OAP	Logements	PRO	01.2019	12.2025
CURIE - ST-AMOUR	UD5-03g	PLU	Logements	Non démarré	01.2023	12.2030
JARDINS - ALPES	UD5-03i	PLU	Logements	Non démarré	01.2023	12.2030
NEGOCIANTS 2	UD5-03j	PLU	Logements	Non démarré	01.2023	12.2030
CORNIÈRES	UD5-03o	PLU	Logements	Non démarré	01.2027	12.2040
TERRAINS SNCF	UD5-03p	ZAC	Logements	Non démarré	01.2027	12.2040

**Etat de coordination :** Non-concerné





Numéro  
**UD5-05**

**Annemasse-Dusonchet-Perrier**



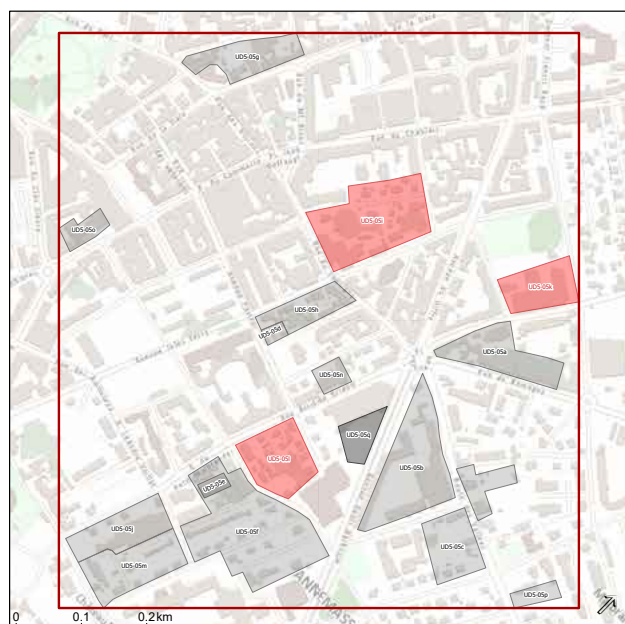
Priorité  
**As4-Bs4**

Historique de priorité  
As2 6621.2.289  
As3 -

**Catégorie de mesures**  
Densification, mutation

**Maître(s) d'ouvrage**  
Ville d'Annemasse  
**Autres instances concernées**  
Annemasse Agglo

#### Plan de localisation



#### Représentation explicative de la mesure

##### Densité par ilot // PROJETE

Nombre de logements  
à l'hectare par ilot

- Absence de logement
- Moins de 60
- 60 à 90
- 90 à 110
- 110 à 130
- Supérieur à 130

Limites communales



#### Description

Le centre métropolitain d'Annemasse a vocation à s'affirmer comme un espace urbain dense, attractif et support d'une image urbaine de qualité. En lien avec les infrastructures majeures de mobilité existantes (Léman express, voie verte, BHNS Tango, tram) et à venir (36-1-11 - A4 Prolongement du tram Annemasse), le secteur Dusonchet-Perrier, et plus largement le centre-ville d'Annemasse, fait l'objet d'une dynamique de densification et de renouvellement importante, et représente 27 000 habitants.

Le secteur de l'avenue du Giffre, de Romagny et de la route des Vallées fait l'objet de mutations urbaines importantes: + 800 logements prévus, nombreux équipements publics, scolaires, sportifs, culturels au rayonnement communal et inter-communal.

Le secteur nord du quartier prioritaire « Perrier-Livron-Château Rouge » (QPV), qui fait l'objet du Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (convention 2019-2024), et notamment son quartier « Château Rouge » est intégré au périmètre. Dans le cadre de la politique de renouvellement urbain menée par l'Agglomération et la Ville d'Annemasse, deux immeubles du quartier « Château Rouge » seront détruits pour prévoir la création de l'EcoQuartier de Château Rouge à horizon 2031 (*UD5-17 EcoQuartier Château Rouge - As1*); plus globalement, le QPV verra le renforcement de la présence d'équipements publics au rayonnement d'Agglomération sur le secteur à horizon 2024-2026 (Pôle Emploi; Pôle de l'entrepreneuriat; Maison de Santé Pluridisciplinaire...).

#### Coordination entre transports et urbanisation

Mettant en application le Projet d'agglomération, le SCOT d'Annemasse Agglo vise à concentrer l'urbanisation en priorité dans un fuseau de 500 mètres autour du tracé de la prolongation du tram d'Annemasse (36-1-11 - A4), à organiser l'accessibilité aux stations en aménageant les espaces publics et à limiter la place de l'automobile dans la ville par une politique de stationnement restrictive.

Le SCoT identifie le centre métropolitain d'Annemasse, comme une centralité urbaine à intensifier, en s'appuyant sur l'armature structurante actuelle et future en transports en commun (Léman express, Tram, interface multimodale, BNHS). Cette coordination entre réseau TP et densification a fait l'objet d'une étude prospective à 2030, traduite dans les orientations du SCoT révisé et dans le PLU d'Annemasse.

Un scénario prospectif de densification du cœur de l'agglomération annemassienne (voir carte ci-dessus) a été élaboré avec l'objectif d'affirmer les limites de ce cœur à horizon 2030. Il vise à consolider le cœur urbain par une densification maîtrisée et polarisée, autour de plusieurs secteurs clés afin d'affirmer les limites Nord et Sud de cette centralité. Dans le temps SCoT (2021-2032), la densification est centrée sur les grands projets déjà en cours (ZAC Etoile et éco-quartier Château Rouge) et sur les secteurs clés situés à proximité du tramway et/ou du Léman Express.

Un potentiel théorique de 2 660 logements a été identifié, dont 1 950 logements à 2032. La densité bâtie moyenne est de 122 logements/hectare à l'échelle du périmètre global, mais cette densité est modulée en fonction de chaque secteur. Ainsi, les secteurs en proximité d'un transport structurant type Léman Express ou Tramway ont été fléchés sur une densité de 150 logements/ha.

Le nombre d'habitants à proximité des arrêts du tramway prolongé (dans un rayon de 500m) est estimé à 25 800 en 2021 et 27 100 en 2026 (après la mise en service) et près de 29 000 à horizon du SCoT en 2032. La densité moyenne de population autour des nouveaux arrêts du tramway évoluerait ainsi de 7600 habitants/km<sup>2</sup> en 2021 à 7900 habitants/km<sup>2</sup> en 2026 et 8560 habitants/km<sup>2</sup> en 2032.

Le périmètre d'attraction de la mesure est déjà en cours de densification : + 409 logements déjà construits entre 2009 et 2012 et près de 1760 logements sont en cours de construction ou bénéficient de permis de construire (livraison entre 2016 et 2020).

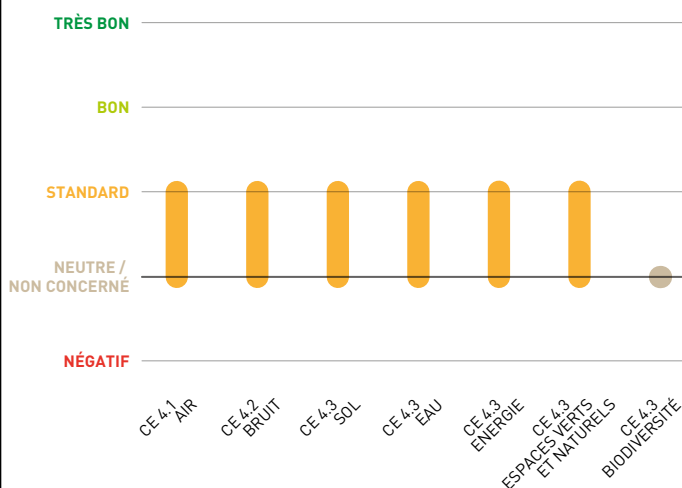
Dans les secteurs autour des arrêts du tramway prolongé (rayon de 500m), le ratio moyen estimé est de 845 emplois/km<sup>2</sup> en 2019 (742 entreprises). Il évoluerait vers 960 emplois/km<sup>2</sup> en 2026 et plus de 1100 emplois/km<sup>2</sup> à horizon 2032, en se basant principalement sur une présence forte et renforcée d'emplois liées à la sphère présente corrélée à la croissance démographique. A proximité du tracé du tram, des polarités commerciales ont été définies autour des arrêts, notamment le long de la rue de Genève. Une polarité commerciale structurante a été identifiée sur le périmètre du centre-ville d'Annemasse, reliant la gare au secteur des trois places via Chablais parc et le centre-ville historique, avec une séquence renforcée autour de la place Deffaugt.

**Opportunité et utilité**

L'utilité principale du projet porte sur la densification prévue autour d'un axe de transport transfrontalier structurant prolongé, positionné de manière stratégique au cœur du centre métropolitain d'Annemasse. Dans ce cadre, le projet contribue à :

- la lutte contre l'artificialisation des sols et une densification au sein de l'enveloppe urbaine, dans des espaces déjà bâtis (stratégies U1, U2, U3, U8) ;
- la proximité forte aux transports collectifs structurants (prolongement de la ligne de tram, Léman express, lignes TCSP notamment) et le développement des modes doux et actifs (M3, M6, M8) ;
- la qualité de vie urbaine par l'aménagement d'espaces publics de qualité et connectés tout en luttant contre les îlots de chaleur et en introduisant de la nature en ville, à travers des prescriptions pour renforcer la végétalisation des opérations (U9, EP1, EP4).

**Effets sur l'environnement**



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM. Plus particulièrement, la structuration urbaine et le renforcement de l'implantation des activités commerciales, de services et de bureaux dans le centre-ville participent également à la réduction des déplacements motorisés, au profit des modes doux, en créant les conditions de leur utilisation et développement par un maillage adapté.

Protection et valorisation des ressources naturelles : PLU intègre des coefficients de pleine terre ; zone de pleine terre entre 5 et 29% et surface imperméable identique à l'état initial ; gère les eaux de ruissellement enterrée et

centralisée ; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité ; prévoit des plantations d'espèce indigène ; accompagne d'un programme Nature en ville ; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

**Lien avec d'autres mesures PA4**

- 36-1-11 (A4) Prolongement du tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier, y compris requalification des espaces publics
- 36-1-21 (A4) Axe BHNS gare d'Annemasse/Cranves-Sales/Bonne
- 36-1-31 (Ae4) Requalification et piétonisation du centre-ville d'Annemasse

<b>Mesure UD5-05</b>	<b>Annemasse-Dusonchet-Perrier</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
--------------------------	------------------------------------	---------------------------

### Etapes de mise en œuvre

Programmation :

- SCOT Région d'Annemasse (Enquête publique en cours 2021)
- PDU Annemasse Agglo de 2014


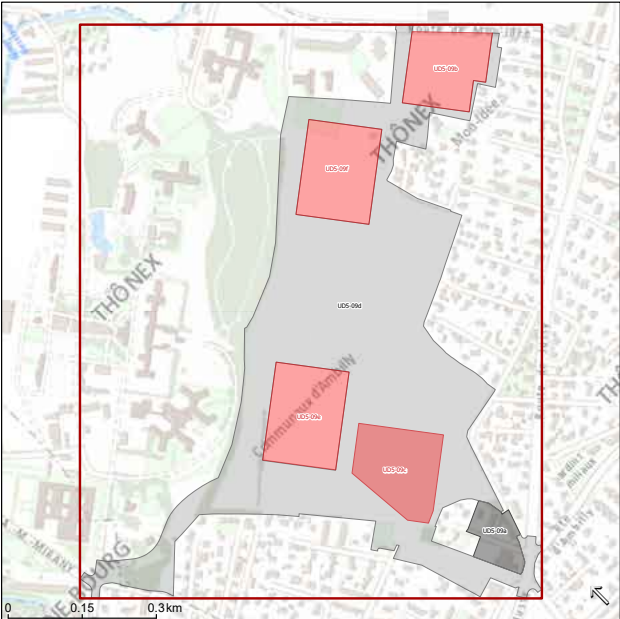

Étude préliminaire: PLU d'Annemasse (révision approuvée en 2017)

### Programmation par sous-secteurs

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
L'EQUINOXE	UD5-05b	PLU	Logements	MES	01.2012	12.2013
RUE A. BRIAND	UD5-05n	PLU	Logements	MES	01.2012	12.2014
CŒUR DE VILLE - JARDIN EN VILLE	UD5-05a	PLU	Logements	MES	01.2013	12.2015
RUE DU PETIT MALBRANDE (SAGEC)	UD5-05e	PLU	Logements	MES	01.2014	12.2015
ROUTE DES VALLEES	UD5-05c	OAP	Logements	MES	01.2017	12.2018
BNP PARIBAS /SAGEC PASTEUR	UD5-05d	PLU	Logements	MES	01.2016	12.2019
BEULET - PERILLAT	UD5-05f	PLU	Logements	MES		12.2019
ROUTE DES VALLEES 2	UD5-05p	OAP	Logements	MES	12.2017	12.2019
CURSAT	UD5-05g	PLU	Logements	MES		12.2020
PERILLAT - MEGEVAND VILLA RIVA	UD5-05m	PLU	Logements	REA	01.2019	12.2021
SOCIETE LYONNAISE CONSTRUCTION	UD5-05o	PLU	Logements	REA	11.2019	12.2021
MALBRANDE CHIMERE + GLYCINE	UD5-05j	PLU	Logements	REA	01.2020	12.2023
FAUCIGNY- VILLA FERRY	UD5-05h	PLU	Logements	REA	01.2016	12.2029
FAUCIGNY- MAGNIN	UD5-05i	PLU	Logements	Non démarré	01.2023	12.2030
PASTEUR - BEULET	UD5-05l	PLU	Logements	Non démarré	01.2023	12.2030
MONTHOUX CTM	UD5-05k	PLU	Logements	Non démarré	01.2023	12.2040
BARBUSSE	UD5-05q	PLU	Logements	PRO	01.2021	

**Etat de coordination :** Non concerné



<p align="center"><b>Numéro</b> <b>UD5-09</b></p>	<p align="center"><b>Communaux d'Ambilly (Thônex)</b></p>	
<p align="center"><b>Priorité</b> <b>As4-Bs</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> As1 - 6621.270/6621.271 As2 - PA2 6621.2.293 As3 6621.3.216</p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Extension urbaine</p>	<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Canton de Genève <b>Autres instances concernées</b> Commune de Thônex</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description</b></p> <p>Extension urbaine de forte densité (IUS moyen : 2 par pièce urbaine) sur un espace anciennement en zone villas. Près de 2700 logements dont une part importante à but social, des équipements et services de proximité.</p> <p>La réalisation du projet est prévue par étapes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2021 : 670 logements 12'000 m<sup>2</sup> d'activités commerciales et administratives et un groupe scolaire en cours de chantier</li> <li>• 2026 : 1000 logements - 10'000 m<sup>2</sup> d'activités</li> <li>• 2030 : 1000 logements – 10'000 m<sup>2</sup> d'activités</li> </ul> <p>La mesure propose une alternance entre pièces urbaines et espaces verts diversifiés connectés au mail central qui assure la desserte et espace public structurant du quartier.</p> <p>Potentiel total estimé en SBP : 263 000 m<sup>2</sup> de logements – 32 000m<sup>2</sup> d'activités</p>		
<p><b>Coordination entre transports et urbanisation</b></p> <p>Le projet s'appuie sur un concept de mobilité favorisant l'usage des transports publics et de la mobilité douce en lien avec les quartiers voisins et les gares Léman Express d'Annemasse et de Chêne-Bourg. S'agissant d'un nouveau quartier des dessertes nouvelles sont créées pour assurer son accessibilité multimodale ; les mesures correspondantes font partie de précédents générations de PA :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des transports publics performants vers le centre-ville de Genève et les Trois-Chêne : 3 lignes de bus dont le passage du TOSA (Axe Frontenex) toutes les 4 minutes aux heures de pointe (6621.2.052/36-3-8), création de lignes de rabattement vers l'interface multimodale du Léman Express à Chêne-Bourg et vers les trams 12 et 17,</li> <li>• Un réseau sécurisé et agréable pour les vélos et les piétons : Maillage fin de cheminements piétons pour une bonne perméabilité du quartier, un mail central en zone 30km/h,</li> <li>• Des liaisons modes doux permettront de se connecter rapidement à la voie verte Annemasse-Genève distante de moins de 1,5 km,</li> <li>• Transports individuels : un trafic organisé et maîtrisé : création d'une nouvelle route d'accès au quartier, et d'un mail central paysagé en zone modérée (30 km/h), régulation des carrefours pour canaliser le trafic sur des axes primaires et assurer la priorité des transports en commun.</li> </ul>		

**Opportunité et utilité**

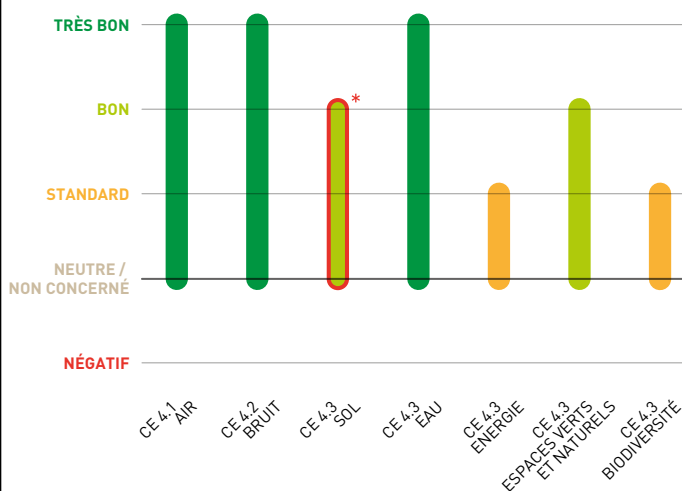
Cette mesure en extension urbaine, issue du précédent plan directeur cantonal genevois, permet l'accueil d'un nombre important de nouveaux habitants au sein de l'aire urbaine centrale, réduisant ainsi les déplacements pendulaires et la consommation de sol (stratégies U1, U2) et assurant un meilleur équilibre emplois –logements transfrontalier.

La mesure répond aux besoins en logements des habitants du canton et développe la ville des courtes distances avec la création d'un quartier multifonctionnel.

Les effets attendus sont les suivants :

- Renforcement des capacités d'accueil du canton de Genève pour le logement, les activités, les équipements et les espaces publics (U3, U5),
- Mise en œuvre coordonnée de densifications des zones constructibles et d'extensions sur la zone agricole dans l'agglomération centrale (dent creuse U2)
- Mixité, diversité morphologique (U8);
- Intégration d'espaces publics de qualité, favorisant la mobilité douce et reliés aux principaux centre urbains adjacents (M4, M6, M7, M8).

**Effets sur l'environnement**



\*Empiète sur des SDA/Aires protégées/Zones agricoles et/ou équivalent

Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité; prévoit un doublement de la distance entre l'axe routier et le point récepteur; prévoit des revêtement phonoabsorbant; prévoit la promotion de co-voiturage inter-entreprises, ainsi que de la motorisation électrique; prévoit des actions sur les bâtiments en matière d'énergies renouvelables et de rénovation.

Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie la gestion des terres et déblais, ainsi que les possibilités d'optimiser les surfaces; surface imperméable entre 40 et 80% et zone de pleine terre entre 30 et 39%; gère les eaux de ruissellement à ciel ouvert, enterrée et centralisée; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité des existants; prévoit des plantations d'espèce indigène et des mesures de compensation; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage.

Cette mesure empiète sur 115'000 m<sup>2</sup> de zone agricole déjà déclassée.

**Lien avec d'autres mesures PA4**

/

**Etapes de mise en œuvre**

Programmation: PDCn Genève 2015 et 2030 fiches A17 et P05 grand projet prioritaire

Étude préliminaire: PDQ PAC MICA approuvé en juin 2008 – réalisation en 3 étapes

Avant-projet:

- Projets de PLQ étape 2 (pièces A1-A3) en cours d'élaboration
- Et prévues printemps 2021, adoption 2023

Projet: PLQ étape 1 approuvé juillet 2011: pièces A2-B + tous les espaces publics du quartier+ route cantonale (maillon routier MICA)

<b>Mesure UD5-09</b>	<b>Communaux d'Ambilly (Thônex)</b>	<b>Priorité : As4-Bs</b>
----------------------	-------------------------------------	--------------------------

**Programmation par sous-secteurs**

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
PRE-COURBES	UD5-09a	POT	Logements	PRO	01.2020	12.2022
LES COMMUNAUX D'AMBILLY	UD5-09d	PLQ	Logements	REA	05.2018	12.2022
MICA PIÈCE A5	UD5-09b	POT	Logements	Non démarré	01.2026	12.2027
MICA PIÈCE A4	UD5-09c	POT	Logements	Non démarré	01.2026	12.2027
PIÈCE A1 - COMMUNAUX D'AMBILLY	UD5-09e	PLQ	Logements	AVP	01.2024	12.2027
PIÈCE A3 - COMMUNAUX D'AMBILLY	UD5-09f	PLQ	Logements	AVP	01.2024	12.2027

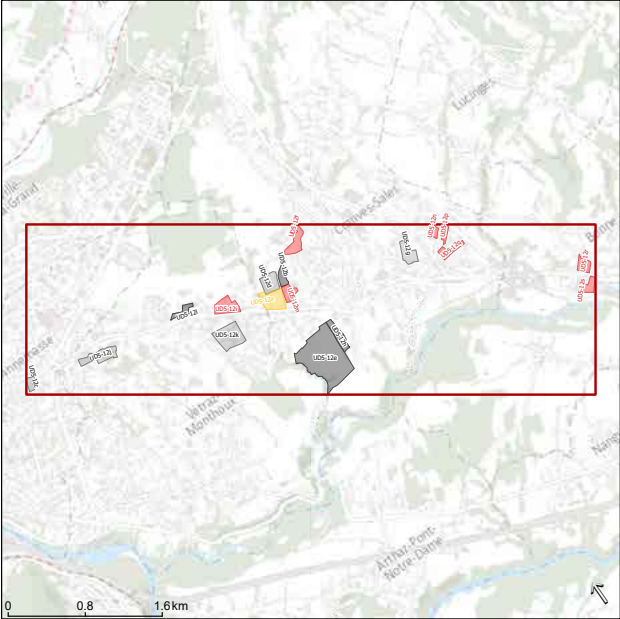

**Etat de coordination :** Coordination réglée





<p align="center"><b>Numéro</b> <b>UD5-12</b></p>	<p align="center"><b>Densification autour du BHNS</b> <b>Gare d'Annemasse - Cranves-Sales - Bonne</b></p>	
<p align="center"><b>Priorité</b> <b>As4-Bs4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> As1 6621.266 As2 6621.2.296 As3 6621.3.218</p>	

<p><b>Catégorie de mesures</b> Densification, Extension</p>	<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Communes d'Annemasse, Vétraz-Monthoux, Cranves-Sales, Bonne</p> <p><b>Autres instances concernées</b> Annemasse Agglomération</p>
---	---

<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p>  <p align="center">Schéma de principe Potentiels et projets de densification identifiés autour des arrêts du futur TCSP – étude ligne directrice TCSP Gare Bonne- 2018</p>
---	---

<p><b>Description</b></p> <p>La mesure concentre l'urbanisation (logements et activités économiques) le long de la future ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) dans des espaces déjà urbanisés aux séquences très urbaines (Annemasse principalement) et autour des arrêts en dehors du cœur urbain. De nombreux projets (logements, activités et/ou d'équipements publics) actuellement en chantier ou programmés à court terme autour des arrêts, seront livrés à l'horizon 2023. Plusieurs équipements générateurs de déplacements sont planifiés sur cet axe : équipements scolaires (notamment un nouveau collège de 600 places pour 2024 à l'arrêt « Teppes »), un secteur commercial en front de route de Taninges dans la zone d'activités pouvant accueillir jusqu'à 2 ha d'implantations commerciales en densification du tissu existant.</p> <p>La zone d'activités de Borly-les Erables fait également l'objet d'un projet de restructuration et d'extension limitée à moyen terme, en s'inscrivant dans la stratégie du SCoT de requalifier et densifier l'offre foncière à vocation économique afin de soutenir le développement des activités productives (artisanat, industrie), créatrices d'emplois qualifiés. Cette zone sera restructurée en délimitant deux secteurs aux vocations distinctes : un rideau commercial en front de zone depuis la RD 907 et des lots à vocation artisanale et industrielle à l'arrière. Ce réaménagement d'environ 60 000 m<sup>2</sup> constructibles pourrait permettre l'accueil de 350 emplois supplémentaires à proximité de la desserte du BHNS.</p> <p>La requalification du « village rue » de Bonne est également programmée afin d'insérer les sites propres du BHNS dans le centre-ville et assurer des continuités piétonnes avec les arrêts (suppression stationnement, gestion carrefours, trottoir, etc). A l'horizon 2025-2030, des potentiels à bâtir (par renouvellement urbain ou par dents creuses en extension urbaine) ont été identifiés dans le périmètre de desserte de la mesure (secteurs Romagny à Annemasse, route de Taninges à Vétraz-Monthoux et Cranves-Sales, la Bergue à Cranves-Sales et centre de Bonne).</p> <p>Programmation : 1370 logements programmés, 620 logements réalisés.</p>
---

**Coordination entre transports et urbanisation**

La fréquence prévue dans un premier temps pour la desserte du BHNS est de 20 minutes en heures de pointe. L'étude « ligne directrice TCSP » réalisée en parallèle de la révision du SCoT a été élaborée pour accompagner qualitativement la structuration et la densification des secteurs urbains sur le tracé du BHNS (36-1-21 - A4), délimités selon un critère d'accessibilité piétonne autour des arrêts (5 minutes et 10 minutes). Elle a permis l'identification de potentiels de densification en épaisseur autour des arrêts tout en dictant des principes d'aménagement pour favoriser la ville des courtes distances et créer les conditions de leur utilisation et développement, notamment :

- encadrement de la mutation des espaces libres, application de densités moyenne,
- équilibre des fonctions présentes à l'échelle des arrêts/séquences,
- requalification des espaces publics autour de l'axe du BHNS (espaces verts, trottoirs...),
- mesures en faveur des modes doux, notamment en rabattement vers les arrêts TP.

Le nombre d'habitants estimé sur la ligne est de 28 000 habitants en 2026 sur l'axe gare – Bonne contre 19 000 en 2017, plus de 32 000 habitants en 2030. Les densités sont ainsi de 379 habitants/ha en 2017, 516 habitants/ha en 2026 et 638 habitants/ha en 2030 autour de la ligne (400 mètres d'un arrêt sur l'ensemble de la ligne).

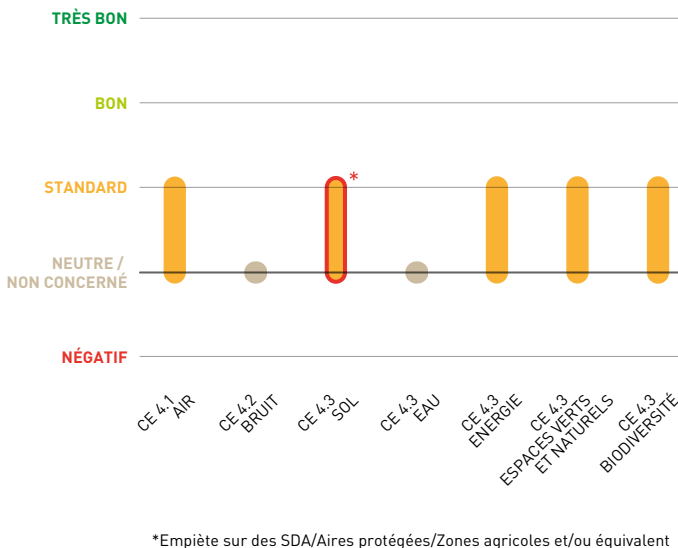
**Opportunité et utilité**

La mesure permet de répondre à l'objectif de densification prioritaire de l'urbanisation autour des axes TP structurants au sein de l'aire urbaine centrale (stratégies U2, M3). Elle contribue également à renforcer les centres locaux de Cranves-Sales et Bonne et le développement leur fonctions urbaines (U3, U5, U6, U7).

Elle contribue également à renforcer le maillage des itinéraires MD en rabattement vers les arrêts du BHNS ainsi que vers la voie verte d'agglomération entre Annemasse et Bonne (M4).

En tant que projet de densification urbaine d'un axe TP structurant, la mesure déploie ses effets également sur la qualité des espaces publics et la sécurité du trafic (U9, M6, M8, M11) ainsi que sur la valorisation de la trame paysagère et environnementale, notamment en évitant une urbanisation linéaire et en préservant des césures vertes bénéfiques à la préservation de la biodiversité et en aménageant les lisières urbaines de manière qualitative (EP1, EP3, EP4, EP5, EP6)

**Effets sur l'environnement**



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité.

Protection et valorisation des ressources naturelles: surface imperméable entre 40 et 80% et zone de pleine terre entre 5 et 29%; valorise les espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; évite des impacts sur un espace sensible voisin par la priorisation du développement autour des arrêts de l'axe du BHNS et dans les centralités et pôles générateurs de flux qu'il relie; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage.

Cette mesure empiète sur une surface agricole déjà classée en zone urbaine ou à urbaniser.

**Lien avec d'autres mesures PA4**

- 36-1-21 (A4) Aménagement d'un BHNS en rabattement du Léman Express: gare d'Annemasse-Cranves-Sales-Bonne-Hôpital CHAL
- EP5-12 Renaturation du cours d'eau de la Géline à Vétraz-Monthoux
- EP5-11 Amélioration de la fonctionnalité du corridor entre le Bois de Rosses et le ruisseau de la Menoge

**Etapes de mise en œuvre**

Programmation : SCOT Région d'Annemasse (projet de révision arrêté en 2020, enquête publique en cours)

Étude préliminaire :

- PLU de Vétraz-Monthoux (révision approuvée en 2016), de Cranves-Sales (révision approuvée en 2014), de Bonne (révision approuvée en 2019) et d'Annemasse (révision approuvée en 2017) ;
- PDU Annemasse Agglo de 2014

Avant-projet :

- Etude spécifique ligne directrice en parallèle de la révision du SCoT en 2018-2019
- Projet de restructuration et d'extension de la zone d'activités Borly-Les Esseims inscrit dans le SCoT révisé. Une étude élaborant des scénarios d'aménagement pour la zone a été conduite en 2019 portant sur les secteurs d'intervention, les principes viaires et la programmation.

**Programmation par sous-secteurs**

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
ILE DE FRANCE	UD5-12c	PLU	Logements	MES	01.2013	12.2014
TERRA ALTA	UD5-12j	PLU	Logements	MES	01.2013	12.2014
LES ERABLES	UD5-12k	PLU	Logements	MES	01.2013	12.2014
TERRAINS MIGROS	UD5-12d	PLU	Logements	MES	01.2015	12.2016
ROUTE DES FONTAINES	UD5-12b	OAP	Logements	AVP		12.2022
EXTENSION BORLY 1	UD5-12e	PLU	Activités	PRO		12.2022
LA BERGUE	UD5-12g	OAP	Logements	REA	01.2019	12.2022
LES ESSEIMS	UD5-12h	OAP	Logements	AVP	01.2019	12.2022
LES PRES	UD5-12i	PLU	Equipements	PRO		12.2025
BAS-MONTHOUX	UD5-12l	OAP	Logements	PRO		12.2025
CENTRE VILLAGE	UD5-12f	PLU	Logements	Non démarré		12.2030
OAP PRES DES FONTAINES	UD5-12m	OAP	Logements	PRO		12.2030
OAP SUR PELVAT	UD5-12n	OAP	Logements	PRO		12.2030
ZONE 2AU LES PLANTEES	UD5-12p	OAP	Logements	PRO		12.2030
ZONE 2AU LES GRANDES PAUSES	UD5-12q	OAP	Logements	PRO		12.2030
OAP CHAVANNES	UD5-12r	OAP	Logements	PRO		12.2030
OAP PRE JONZIER	UD5-12s	OAP	Logements	PRO		12.2030
ROUTE DE TANINGES	UD5-12a	OAP	Activités	Non démarré		

**Etat de coordination :** Non concerné



Numéro  
**UD5-14**

**Grands-Esserts (Veyrier)**



Priorité  
**As4**

**Historique de priorité**

As2 6621.2.298

As3 6621.3.220

**Catégorie de mesures**

Extension

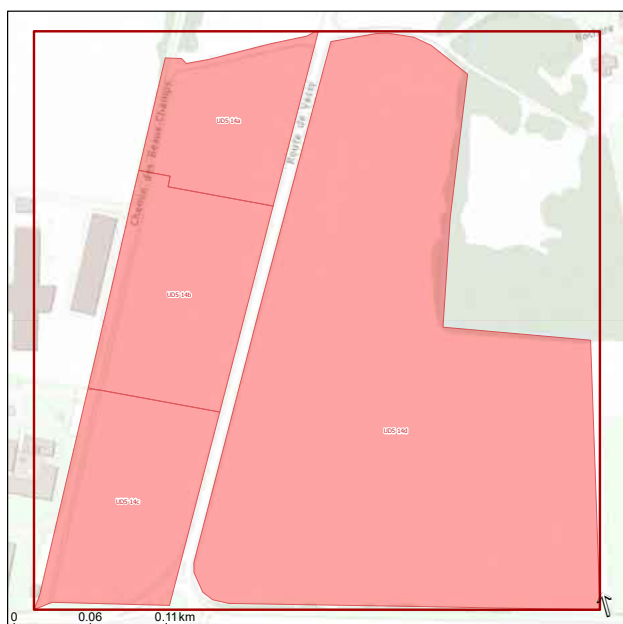
**Maître(s) d'ouvrage**

Canton de Genève

**Autres instances concernées**

Commune de Veyrier

**Plan de localisation**



**Représentation explicative de la mesure**



### Description

Ce périmètre de mesure, actuellement une friche de 11.5 hectares constitue une extension urbaine sur la zone agricole. En partie bâti à l'ouest avec des immeubles d'habitation et une importante résidence pour les personnes âgées, il accueillera à horizon 2030 un quartier mixte à dominante de logements d'environ 1200 logements dont une grande part à but social, des activités et des équipements publics (école). Situé au cœur de la boucle de l'Arve, le futur quartier sera situé le long de la route de Veyrier, en mitoyenneté du tissu pavillonnaire de la zone villas du plateau de Vessy.

Réalisé par étapes (1<sup>er</sup> étape de 400 logements à l'horizon 2023, 2<sup>ème</sup> étape de 800 logements dès l'horizon 2026), avec une importante densité, le quartier est structuré autour de la route de Vessy qui sera circulée à 30km/h, d'une esplanade piétonne principale et d'une promenade en lisière de forêt.

A ce jour, les PLQ de la première étape ont été adoptés et le PLQ visant à planifier les 800 logements restants est en cours de procédure. Les futurs constructeurs des 400 premiers logements ont déposé des demandes définitives en autorisation de construire qui sont en cours d'instruction par les autorités.

S'agissant des espaces publics, la commune de Veyrier, en partenariat avec le canton, a réalisé un concours pour les espaces ouverts d'urbanisme ayant permis de conforter la cohérence d'ensemble des espaces non-bâties du quartier. Les premières réalisations seront mises en œuvre avec les premiers logements.

Enfin, un concours pour la future école du quartier est en préparation pour disposer d'une livraison d'ici à 2024, en lien avec l'étape 2 du quartier.

Potentiel total estimé en SBP : 120 000 m<sup>2</sup> de logements – 7 300 m<sup>2</sup> d'activités

**Coordination entre transports et urbanisation**

La mesure s'accompagne d'un développement des transports publics sur l'entier de la commune de Veyrier en connexion directe avec le Léman Express. Afin d'améliorer l'attractivité des lignes TP déjà existantes, la création d'un TCSP est programmée (6621.2.042/40-3 Aménagement de sites propres pour l'amélioration de l'axe TP PAV - Grands Esserts – Veyrier; 6621.2.105/40-7 Aménagements pour la priorisation des bus dans le secteur du Bout-du-Monde) de même que la consolidation de parcours modes doux en direction de Genève et de Carouge (6621.2.107/40-9-Aménagement cyclable pour relier Veyrier à Carouge; 6621.3.158/40-19 Aménagements pour cycles et piétons sur la route de Veyrier; 6621.3.138/36-3-14 Parcours MD Arve (Plateau de Pinchat - tunnel Arve).

Les objectifs pour les connexions au réseau ferroviaire et pour les transports publics sont schématisés ci-dessous.



Ce concept a été décliné ces dernières années aux travers de plusieurs mesures d'agglomération ayant abouties au dépôt de plusieurs demandes définitives en autorisation de construire, notamment pour le réaménagement de la route de Veyrier longeant le sud du quartier et pour la création d'une rue de quartier au droit de la route de Vessy au cœur du futur quartier.

Pour la mobilité douce, le quartier bénéficiera :

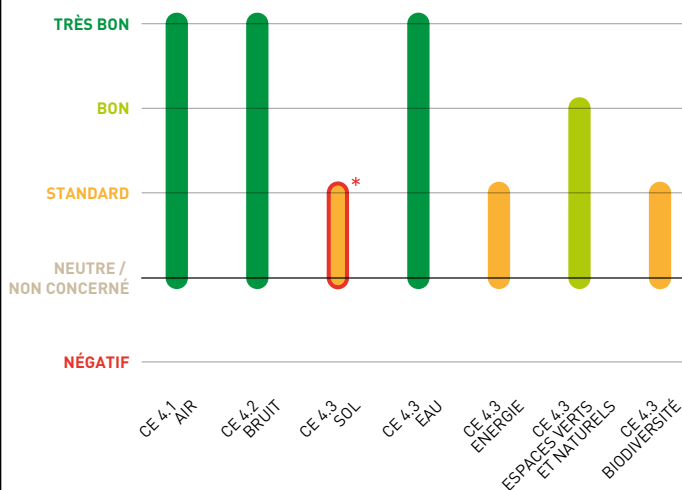
- d'un réseau maillé dense à l'intérieur du quartier, ouvert à la fois aux piétons et aux cycles;
- de liaisons continues cyclables, au sein du quartier, le long des axes principaux;
- de liaisons cyclables attractives avec les quartiers voisins, vers le centre-ville et le PAV en portant une attention particulière sur les franchissements des différences de niveau;
- d'une continuité du réseau local MD avec le réseau régional de délasserment.

Concept mobilité d'accessibilité au GP Grands Esserts

**Opportunité et utilité**

Pour répondre au besoin prépondérant de logements à Genève, ce nouvel éco-quartier inclus dans l'aire urbaine d'agglomération centrale s'inscrit en relation avec les tissus existants du centre local de Veyrier tout en respectant le cadre paysager et les zones de protection de l'Arve (Bout du monde) qui constitue une pénétrante de verdure majeure du Grand Genève (stratégie E1). Le nouveau quartier complètera les services et les équipements publics pour la ville de Veyrier au bénéfice de la ville des courtes distances, limitant le besoin de pendularité des habitants et offrira des vastes espaces publics de qualité pour tisser des liens entre les habitants (U9, M8).

**Effets sur l'environnement**



\*Empiète sur des SDA/Aires protégées/Zones agricoles et/ou équivalent

Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminution de vitesse et amélioration de la fluidité, ainsi qu'un doublement de la distance entre l'axe routier et le point récepteur; prévoit des revêtement phonoabsorbant; prévoit des actions sur les bâtiments en matière d'énergie renouvelable et de rénovation.

Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie la gestion des terres et déblais mais péjore la situation actuelle par l'empiètement sur une surface agricole; surface imperméable entre 40 et 80% et zone de pleine terre entre 30 et 39%; gère les eaux de ruissellement à ciel ouvert, enterrée et centralisée (la remise en eau du nant de Vessy); prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité (création d'une promenade de 1 ha le long de la lisière forestière);

Mesure UD5-14	Grands-Esserts (Veyrier)		Priorité : As4																																						
<p>prévoit des plantations d'espèce indigène et des mesures de compensation ; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage. En plus, la valorisation sur place des matériaux d'excavation et terreux limitera les mises en décharge et le remodelage du terrain permettra d'accueillir des matériaux d'autres chantiers cantonaux.            Cette mesure empiète sur 115'000 m<sup>2</sup> de zone agricole déjà déclassée.</p>																																									
<p><b>Lien avec d'autres mesures PA4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 40-23 (A4) Construction d'une passerelle MD au-dessus de l'Arve entre la route de Vessy et le centre sportif du Bout-du-Monde</li> </ul>																																									
<p><b>Etapes de mise en œuvre</b></p> <p>Programmation : PDCn Genève 2015 et 2030 fiches A17 et P03 - grand projet prioritaire</p> <p>Étude préliminaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mandat études parallèles en nov. 2011 ;</li> <li>• Etudes de maîtrise d'œuvre urbaine depuis novembre 2012</li> <li>• MZ adoptée février 2012</li> </ul> <p>Avant-projet : Etape 2 : 1 PLQ en cours d'enquête publique (800 logts) : 2019/2021</p> <p>Projet : Etape 1 : 3 PLQs adoptés (430 logts) : 2015/2019</p> <p><b>Programmation par sous-secteurs</b></p> <table border="1" data-bbox="137 920 1449 1308"> <thead> <tr> <th>Nom opération</th> <th>Numéro mesure</th> <th>Procédure type</th> <th>Affectation principale</th> <th>Etape en cours</th> <th>Réalisation</th> <th>Mise en service</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RTE DE VESSY - CH. DE BEAUX CHAMPS (Ferme)</td> <td>UD5-14a</td> <td>PLQ</td> <td>Logements</td> <td>PRO</td> <td>01.2022</td> <td>12.2023</td> </tr> <tr> <td>ROUTE DE VESSY (VESSY) CHEMIN DES BEAUX-CHAMPS (VESSY)</td> <td>UD5-14b</td> <td>PLQ</td> <td>Logements</td> <td>PRO</td> <td>01.2022</td> <td>12.2023</td> </tr> <tr> <td>GRANDS ESSERTS, SECTEUR BEAUX-CHAMPS</td> <td>UD5-14c</td> <td>PLQ</td> <td>Logements</td> <td>PRO</td> <td>01.2022</td> <td>12.2023</td> </tr> <tr> <td>SECTEUR CIRSES</td> <td>UD5-14d</td> <td>PLQ</td> <td>Logements</td> <td>AVP</td> <td>01.2023</td> <td>12.2033</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>Etat de coordination :</b> Coordination réglée</p>							Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	RTE DE VESSY - CH. DE BEAUX CHAMPS (Ferme)	UD5-14a	PLQ	Logements	PRO	01.2022	12.2023	ROUTE DE VESSY (VESSY) CHEMIN DES BEAUX-CHAMPS (VESSY)	UD5-14b	PLQ	Logements	PRO	01.2022	12.2023	GRANDS ESSERTS, SECTEUR BEAUX-CHAMPS	UD5-14c	PLQ	Logements	PRO	01.2022	12.2023	SECTEUR CIRSES	UD5-14d	PLQ	Logements	AVP	01.2023	12.2033
Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service																																			
RTE DE VESSY - CH. DE BEAUX CHAMPS (Ferme)	UD5-14a	PLQ	Logements	PRO	01.2022	12.2023																																			
ROUTE DE VESSY (VESSY) CHEMIN DES BEAUX-CHAMPS (VESSY)	UD5-14b	PLQ	Logements	PRO	01.2022	12.2023																																			
GRANDS ESSERTS, SECTEUR BEAUX-CHAMPS	UD5-14c	PLQ	Logements	PRO	01.2022	12.2023																																			
SECTEUR CIRSES	UD5-14d	PLQ	Logements	AVP	01.2023	12.2033																																			





Numéro  
**UD5-15**

**Veyrier Couronne villageoise**



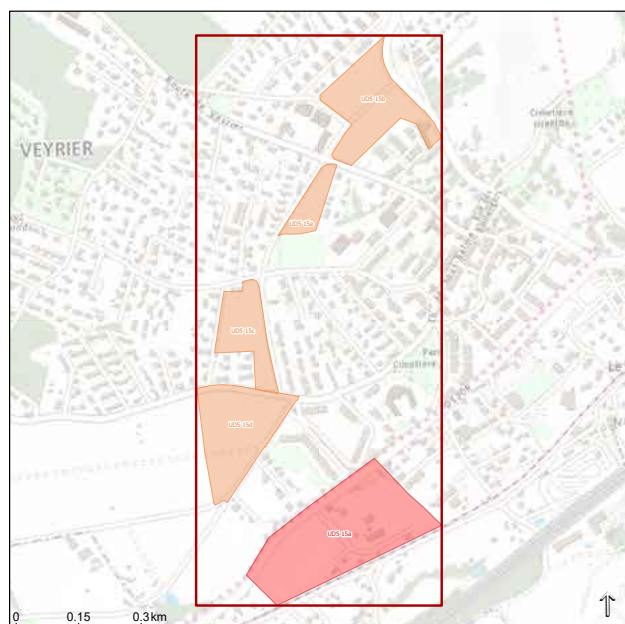
Priorité  
**As4-Bs4**

Historique de priorité  
6621.3.221

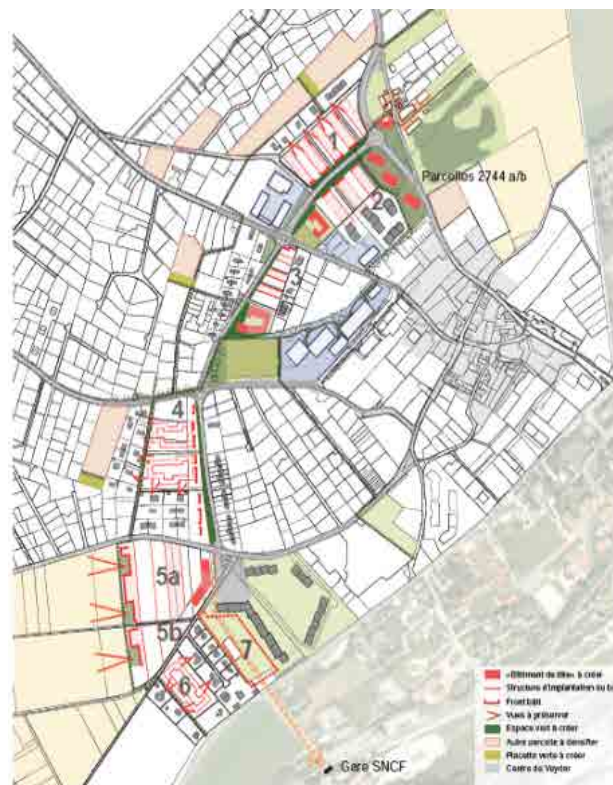
Catégorie de mesures  
Densification, Extension

Maître(s) d'ouvrage  
Canton de Genève, Commune de Veyrier

### Plan de localisation



### Représentation explicative de la mesure



### Description

Veyrier est un centre local historique bien conservé et compact, ceinturée par une zone villa en mutation (densification). La commune de Veyrier a organisé des mandats d'études afin d'établir une image directrice soutenue par les autorités cantonales, de niveau intermédiaire entre les intentions générales définies par le Plan directeur communal pour la densification de la couronne périphérique du village et les futures opérations de construction sur les terrains concernés. La question de la frange et des transitions est essentielle pour éviter le mitage.

L'image directrice permet ainsi d'esquisser une vision globale et unitaire de la configuration future de cette couronne, en apportant des réponses précises à des problématiques telles que le rapport des nouveaux bâtiments au tissu historique, la qualité des espaces publics, la mobilité douce, les caractéristiques écologiques et énergétiques, les densités à adopter, et les gabarits entre autres.

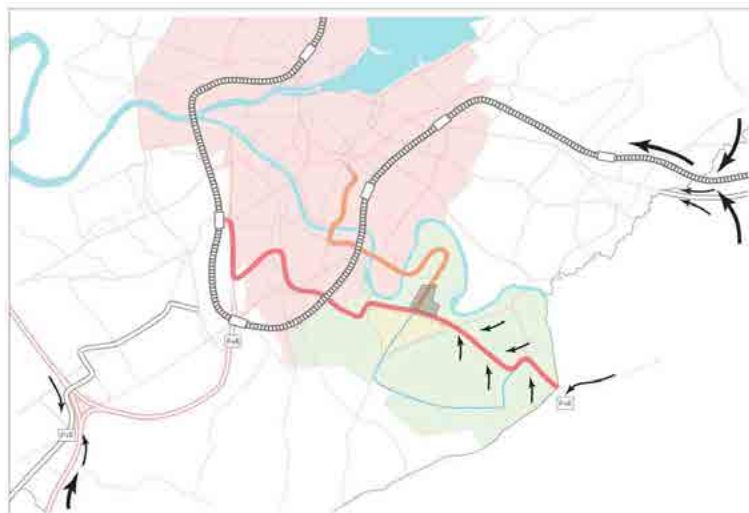
A ce jour, ce périmètre fait l'objet de plusieurs études urbaines concertées: pour les pièces urbaines n°5 et n°7 (chemin de Tricouni) autour de la place des Tournettes ou encore la pièce urbaine n°3 le long de la route de l'Uche. Ces développements permettent d'envisager des premières réalisations d'ici à 2025. Le développement de la couronne villageoise qui s'additionne au grand projet des « Grands Esserts » et à la densification de la zone villa impose une coordination fine pour les équipements communaux (capacités financières).

**Coordination entre transports et urbanisation**

Le secteur de Veyrier-Pas-de-l'Echelle dispose déjà d'une importante desserte TP urbaine en direction du cœur d'agglomération à Genève (ligne tpg 8), du PAV (ligne tpg 41), du secteur des Trois-Chênes (ligne tpg 34) et en direction d'Annemasse (ligne TAC 4).

Le projet de la couronne s'articule de part et d'autre d'un nouvel axe structurant pour la commune et support au développement du réseau de transports publics. Le chemin de l'Uche relie ainsi les secteurs ou bâtir et ou croiser les modes doux, les interfaces modales et les grands équipements pour la commune.

Grâce à la mesure 6621.2.042/40-3 (Aménagement de sites propres pour l'amélioration de l'axe TP PAV - Grands Esserts - Veyrier), le secteur de la couronne sera desservi par une ligne de bus en site propre et permettant une connexion plus



rapide aux gares du Léman Express. Cette planification s'appuie d'ores et déjà sur le PATC 2020-2024 (Plan d'actions des transports collectifs).

Le secteur sera par ailleurs relié par le nouvel itinéraire « ViaRhôna sud Léman » (6621.2.062/14-11) qui permettra de consolider le maillage modes doux.

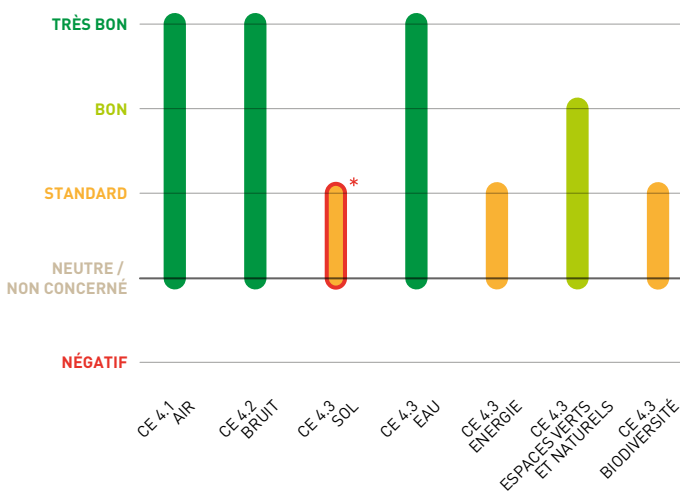
**Opportunité et utilité**

La mesure vise à conforter le centre local d'agglomération centrale de Veyrier-Pas de l'échelle, bien desservi par les transports publics en proposant une densification qualitative s'intégrant au caractère paysager et patrimonial du cœur villageois historique (stratégies U2, U3, U8, M3).

Une attention particulière sera apportée au traitement des lisières urbaines afin de préserver les fonctions agricoles, naturelles et paysagères des espaces ouverts à proximité (EP1, EP2, EP3, EP5, EP6).

Enfin le nouvel axe structurant au cœur de la couronne villageoise devrait permettre de renforcer la qualité des espaces publics et des cheminements piétons et cycles (U9, M4, M8.)

**Effets sur l'environnement**



\*Empiète sur des SDA/Aires protégées/Zones agricoles et/ou équivalent

Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) en lien avec le Plan Directeur communal des chemins pour piétons; prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminution de vitesse et amélioration de la fluidité; prévoit des revêtement phonoabsorbant; prévoit des actions sur les bâtiments en matière d'énergie renouvelable et de rénovation.

Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie la gestion des terres et déblais mais péjore la situation en empiétant sur une zone agricole; surface imperméable entre 40 et 80% et zone de pleine terre entre 30 et 39%; gère les eaux de ruissellement de façon enterrée et centralisée et/ou à ciel ouvert; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; crée des nouveaux espaces naturels et

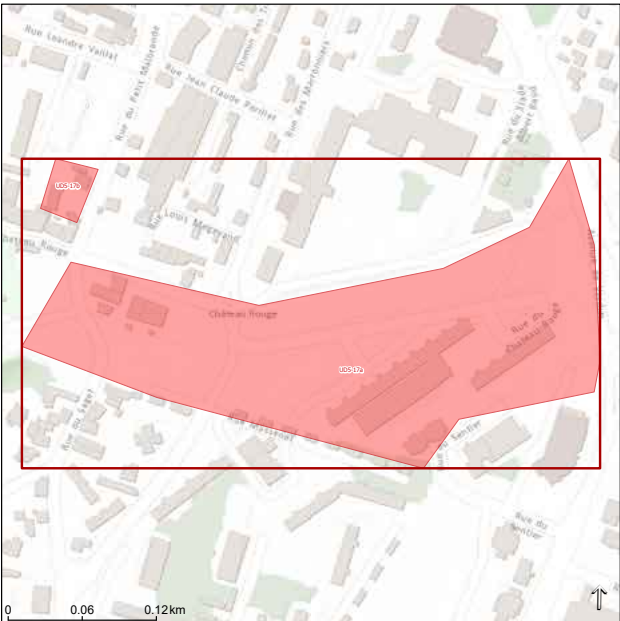
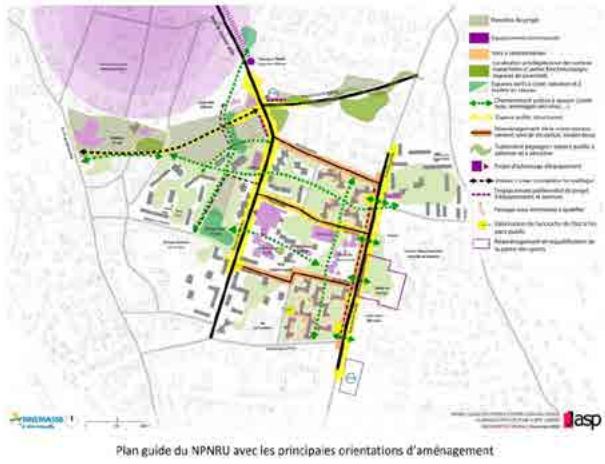
paysagers et améliore l'accessibilité; prévoit des plantations d'espèce indigène; à minima le patrimoine bâti et arboré de la structure historique sont préservés par un ring urbain qualifié; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage. Cette mesure empiète sur 9'000 m<sup>2</sup> d'une zone agricole et assolement, déjà déclassée pour la pièce urbaine n°5.

Mesure UD5-15	Veyrier Couronne villageoise	Priorité : As4-Bs4				
<b>Lien avec d'autres mesures PA4</b>						
/						
<b>Etapes de mise en œuvre</b>						
Programmation : PDC Genève 2030 fiche A17						
Étude préliminaire : MEP réalisé 2011. Masterplan fixant les lignes directrices relatives aux densités, à la qualité des espaces publics et à l'accroche des nouveaux développements au village. Premières autorisations de construire en cours.						
<b>Programmation par sous-secteurs</b>						
Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Étape en cours	Réalisation	Mise en service
LES CARPIERES	UD5-15b	PLQ	Logements	AVP	01.2028	12.2031
CEINTURE VEYRIER 2	UD5-15c	POT	Logements	Non démarré	01.2028	12.2031
VEYRIER-OUEST	UD5-15d	MZ	Logements	Non démarré	01.2028	12.2031
CEINTURE VEYRIER 1	UD5-15e	POT	Logements	Non démarré	01.2028	12.2031
<b>Etat de coordination :</b> Réglée						



<b>Numéro</b> <b>UD5-17</b>	<b>Ecoquartier Château Rouge</b> <b>(Annemasse)</b>	
<b>Priorité</b> <b>As4-Bs4</b>	<b>Historique de priorité</b> Bs2 6621.2.301 As3 6621.3.222	

<b>Catégorie de mesures</b> Mutation	<b>Maître(s) d'ouvrage</b> Ville d'Annemasse <b>Autres instances concernées</b> Annemasse Agglomération
---	--

<b>Plan de localisation</b> 	<b>Représentation explicative de la mesure</b> 
---	---

**Description**

A horizon 2031, le secteur de Château Rouge accueillera un nouveau quartier labellisé EcoQuartier qui renforcera la continuité urbaine entre le quartier Politique de la Ville du Perrier-Livron-Château Rouge et le cœur d'agglomération. Trois critères clés de la labellisation EcoQuartier seront valorisés :

- Environnement : création d'une noue paysagère pour le traitement des eaux pluviales, application de la RT 2020,
- Mixité fonctionnelle : Développement d'équipements à rayonnement intercommunal : pôle de l'entrepreneuriat, agence Pôle Emploi,
- Participation citoyenne : Implication des habitants dans l'ensemble des étapes décisionnelles de la ZAC.

Les principes d'aménagement de l'EcoQuartier de Château Rouge sont les suivants :

- Agencer une densité urbaine (24 900 m<sup>2</sup> de surface de plancher, dont le pôle de l'entrepreneuriat et environ 360 logements) et une morphologie des bâtiments en adéquation avec l'environnement urbain.
- Renforcer l'imbrication entre le végétal et le bâti en favorisant la végétalisation des programmes immobiliers, en créant au cœur de l'EcoQuartier un parc urbain, une noue paysagère, et suivant la faisabilité, un lit rouvert pour le ruisseau de la Géline.
- Planifier un réseau routier dans la continuité des axes existants et valorisant l'offre de transports en commun (BHNS, 36-1-11 - A4 prolongement du tram d'Annemasse) : l'axe principal traversant l'EcoQuartier s'inscrira dans le prolongement de l'Avenue Lucie Aubrac.
- Favoriser la continuité urbaine et la perméabilité du quartier avec un maillage dense des cheminements modes doux dans l'EcoQuartier et à destination des espaces urbains contigus (centre-ville et quartier du Perrier-Livron). Une attention particulière sera portée au croisement de l'actuelle rue du Sentier et le futur parc urbain de l'EcoQuartier.

**Coordination entre transports et urbanisation**

Si l'on considère le réseau TAC actuel, l'EcoQuartier de Château Rouge est à moins de 200 m de deux arrêts de la ligne du BHNS qui relie le lycée J. Monnet et le P+R à la gare d'Annemasse puis à la zone industrielle ALTEA et son P+R (6621.023 - 36-1-4). L'entrée principale de l'EcoQuartier est programmée à moins de 200 m du terminus du prolongement du tram d'Annemasse (36-1-11 - A4). Dans le cadre de la réalisation de cette seconde phase du tramway, l'extension de la voie Lucie

<b>Mesure UD5-17</b>	<b>Ecoquartier Château Rouge (Annemasse)</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
----------------------	--	---------------------------

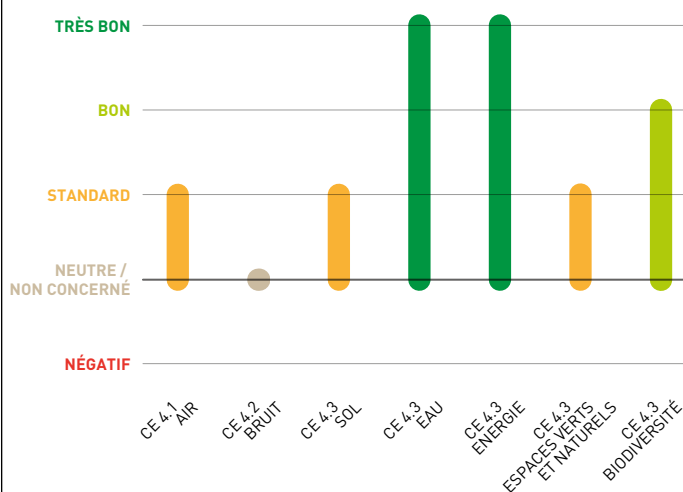
Aubrac pourra également être calibrée pour accueillir des bus. A long terme, ce calibrage de la voie pourrait permettre un bouclage TP entre l'avenue de Verdun et la route de Bonneville via l'avenue Lucie Aubrac.  
 En matière de modes doux, le projet urbain repose sur le développement de liaisons directes, hiérarchisées et sécurisées (tous modes), afin de relier les différentes entités urbaines au sein de la ZAC et avec les quartiers environnants.

### Opportunité et utilité

La mesure contribue au renforcement du centre métropolitain d'Annemasse et à la priorisation du développement urbain dans les secteurs les mieux desservis par les TP/ MD (stratégies U2, U3). Il permet le développement du maillage vert, la création d'espaces publics qualitatifs propices à l'accessibilité piétonne et à la ville des courtes distances (U9, M6, M8). Il intègre la participation citoyenne tout au fil du projet pour favoriser son acceptation par les habitants.

Cette mesure, aux portes du centre-ville d'Annemasse et à proximité d'arrêts de TP structurants, en lieu et place des barres démolies du quartier prioritaire, déploie ses effets sur de multiples composantes de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Il propose une densité maîtrisée et qualitative tout en agençant des espaces de respiration favorables à la biodiversité (stratégie EP1); il inclut également une réorganisation optimisée de la trame viaire, voire de la trame bleue avec la potentielle Géline réouverte, et favorise le report modal vers les modes doux en créant des cheminements adaptés.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP (favorise le report modal vers les arrêts); encourage les modes doux, marche et vélo; prévoit des cheminements piétons et espaces de détente

Protection et valorisation des ressources naturelles: limitation de l'imperméabilisation de surfaces agricoles et naturelles sur le territoire; surface imperméable entre 40 et 80%; végétalisation, développement de la nature en ville et lutte contre les îlots de chaleur par la création d'un parc urbain et la préservation et plantation d'espaces paysagers, ainsi que par la réorientation et remise à ciel ouvert du cours d'eau de la Géline; création de vues paysagères; nouveaux bâtiments performants énergétiquement et thermiquement; étude de faisabilité pour vérifier si le cours d'eau de la Géline, qui a été détourné et qui passait

autrefois dans ce secteur, peut être réorienté et remis à ciel ouvert sur ce périmètre

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures PA4

- 36-1-11 (A4) Prolongement du tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier, y compris requalification des espaces publics
- UD5-05 (Bs1) Densification autour de l'axe Dusonchet Perrier.

### Étapes de mise en œuvre

Programmation: SCOT Région d'Annemasse (Enquête publique en cours 2021)

Étude préliminaires:

- PLU d'Annemasse (Révision approuvée en 2017)
- Etudes en cours: Création d'une ZAC – Consultation publique 2020, clôture de la concertation publique

Projet: création de la ZAC mi-2022

### Programmation par sous-secteurs

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Étape en cours	Réalisation	Mise en service
ECO QUARTIER CHATEAU ROUGE	UD5-17a	OAP	Logements	PRO	12.2023	12.2030
RUE DU PETIT MALBRANDE (K&B)	UD5-17b	ZAC	Logements	AVP		

Etat de coordination : Non concerné

Numéro  
**UD5-18**

**Rue de Genève (Gaillard-  
Ambilly-Annemasse)**



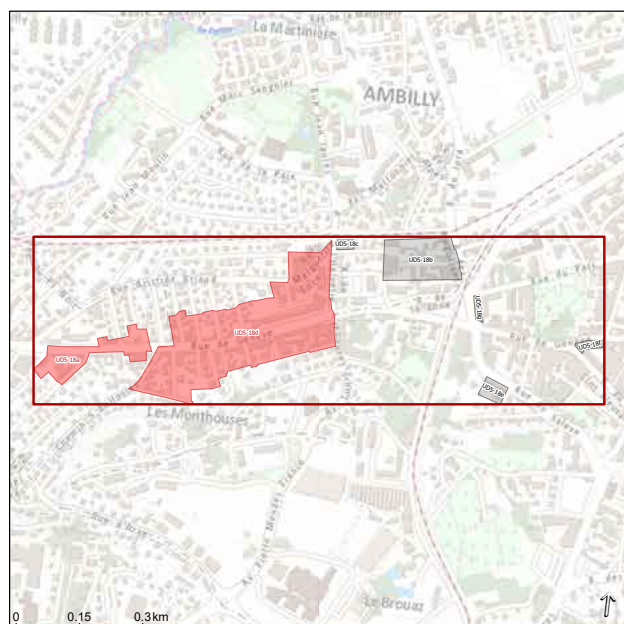
Priorité  
**As4-Bs4**

Historique de priorité  
As2 6621.2.302  
As3 6621.3.223

**Catégorie de mesures**  
Densification, Mutation

**Maître(s) d'ouvrage**  
Communes de Gaillard, Ambilly, Annemasse  
**Autres instances concernées**  
Annemasse Agglo

#### Plan de localisation



#### Représentation explicative de la mesure

##### Densité par îlot // PROJETE

Nombre de logements  
à l'hectare par îlot

Absence de logement

Moins de 60

60 à 90

90 à 110

110 à 130

Supérieur à 130

Limites communales



#### Description

Dans un contexte de mise en service de nouvelles infrastructures majeures en matière de transports publics (tram Moille-sulaz-Annemasse, Léman Express, création d'une interface multimodale à la gare d'Annemasse, voie-verte), une stratégie de promotion d'un cœur d'Agglomération intense et attractif a été affirmée dans le SCoT d'Annemasse agglomération et celle-ci intègre pleinement le secteur « Rue de Genève » le long de la ligne de tram 17.

L'objectif est d'accompagner la mise en service de la 1<sup>ère</sup> étape du prolongement du tram vers Annemasse en service depuis décembre 2019 et la requalification de l'espace public par une mutation urbaine dense et qualitative favorable également à l'amélioration de l'attractivité commerciale et de services, par la création de nouvelles centralités urbaines autour des arrêts.

#### Coordination entre transports et urbanisation

Mettant en application le Projet d'agglomération, le SCOT d'Annemasse Agglo vise à concentrer l'urbanisation en priorité dans un fuseau de 500 mètres autour du tracé du tramway (6621.022 /36-1-6) sur la rue de Genève, à organiser l'accessibilité aux stations en aménageant les espaces publics (6621.024 /36-1-5) et à limiter la place de l'automobile dans la ville par une politique de stationnement restrictive.

Le SCoT identifie le « cœur d'agglomération » comme une centralité urbaine à intensifier, en s'appuyant sur l'armature structurante actuelle et future en transports publics (Léman express, tram, interface multimodale, BNHS). Le SCoT s'appuie sur l'armature structurante de TP pour définir des secteurs de développement préférentiels (tout le secteur rue de Genève est concerné) qui doivent faire l'objet d'une réflexion d'aménagement d'ensemble sur les opportunités de densification du tissu urbain et des mesures d'accompagnement (nature en ville, mobilités douces, structuration commerciale). Des densités moyennes sont fléchées pour favoriser une mutation urbaine dense et qualitative. Certains PLU intègrent déjà des orientations d'aménagement et de programmation dans le secteur.

Pour faciliter les déplacements modes doux notamment sur les axes Nord-Sud du cœur d'Agglo, une amélioration des accès modes doux aux arrêts de tram est prévue par une augmentation de la perméabilité du tissu bâti.

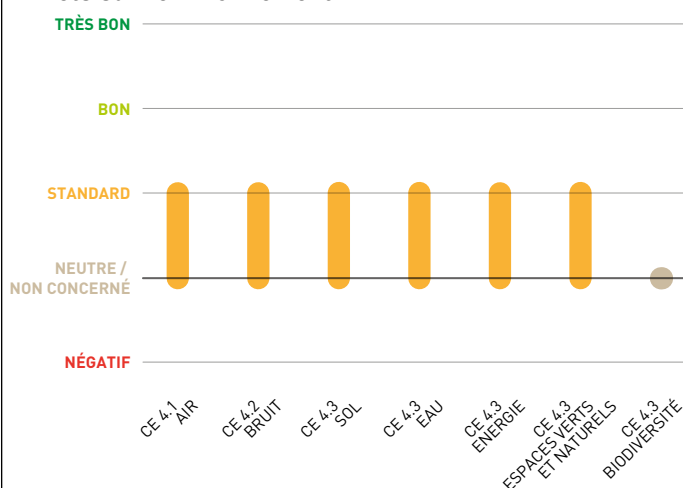
Le périmètre d'attraction de la mesure est déjà en cours de densification : près de 360 logements sont en cours de construction ou bénéficient de permis de construire (livraison entre 2016 et 2020) sur les 1200 logements en projet ou programmés. A proximité du tracé du tram, des polarités commerciales ont été définies autour des arrêts, notamment le long de la rue de Genève.

<b>Mesure UD5-18</b>	<b>Rue de Genève (Gaillard-Ambilly-Annemasse)</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
----------------------	---	---------------------------

### Opportunité et utilité

En lien avec les principes d'agglomération multipolaire, compacte et verte, la mesure affirme le centre métropolitain d'Annemasse comme un secteur de développement prioritaire pour la densification et le renouvellement des tissus urbains (stratégies U2, U3), en coordination avec le renforcement de l'offre TP par le prolongement de la ligne de tram, le Léman express, les lignes TCSP notamment (M3), tout en rendant cette centralité urbaine attractive et structurée par des espaces publics de qualité (U9) et connectés par un maillage mode doux renforcé en lien avec la voie verte d'agglomération (M4). Une attention particulière sera donnée à la qualité de vie urbaine par la réduction des nuisances, la sécurisation des espaces publics, la gestion du parking de surface et l'intégration de la nature en ville à travers la végétalisation (EP4, EP6, M6, M7, M8, M11).

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit la limitation des zones de stationnement ; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM ; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité.

Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie les possibilités d'optimiser les surfaces ; surface imperméable identique à l'état initial et zone de pleine terre entre 30 et 39% ; gère les eaux de ruissellement de façon enterrée et centralisée ; prévoit des plantations d'espèce indigène et des mesures de compensation ; accompagne un programme Nature en ville.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assèchement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures PA4

- 36-1-11 (A4) Prolongement du tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier, y compris requalification des espaces publics

### Étapes de mise en œuvre

Programmation :

- SCOT Région d'Annemasse (projet arrêté en 2020)
- PDU Annemasse Agglo de 2014

Études préliminaires :

- PLU Gaillard (révision approuvée en 2010)
- PLU d'Ambilly (révision approuvée en 2016) avec OAP dans le périmètre
- PLU d'Annemasse (révision approuvée en 2017)

### Programmation par sous-secteurs

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Étape en cours	Réalisation	Mise en service
RUE DE GENEVE	UD5-18f	PLU	Logements	MES	01.2012	12.2014
VILLA DES IRIS	UD5-18c	PLU	Logements	MES	01.2014	12.2015
BALCONS DU SALEVE	UD5-18e	PLU	Logements	MES	01.2015	12.2016
NEGOCIANTS	UD5-18b	OAP	Logements	REA	01.2016	12.2020
BARON DE LOE	UD5-18g	PLU	Logements	REA	09.2020	09.2022
ENTREE VILLE	UD5-18a	OAP	Logements	PRO		12.2030
RUE DE GENEVE	UD5-18d	OAP	Logements	PROG		12.2030

Etat de coordination : Non concerné



Numéro  
**UD6-01**

**Bonneville, centre élargi**



Priorité  
**As4**

Historique de priorité  
As2 6621.2.303  
As3 6621.3.224

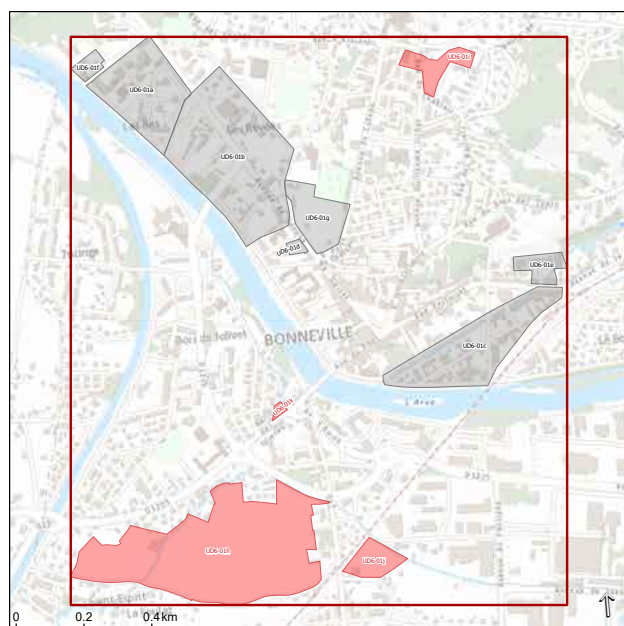
### Catégorie de mesures

Mutation, Densification, Extension

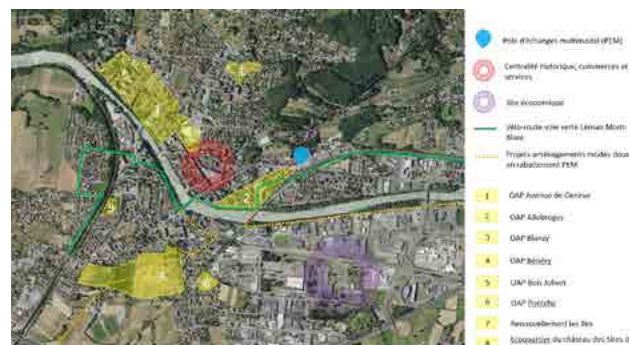
### Maître(s) d'ouvrage

Ville de Bonneville

### Plan de localisation



### Représentation explicative de la mesure



### Description

Le périmètre de la mesure couvre le centre-ville de la commune, sur environ 250 ha, englobant le centre historique, les secteurs de renouvellement urbain situés en bord d'Arve, les quartiers situés aux abords de la gare Léman Express, l'éco-quartier du Château des Sires de Faucigny, le quartier en rénovation urbaine des Iles et le nouveau quartier de Bénéry.

Les orientations d'aménagement et de programmation prévues par le PLU garantissent une densité minimale, un maillage en espaces publics mais aussi des trames vertes et paysagères, en cohérence avec l'objectif de « nature en ville ». Ces secteurs opérationnels (Les Iles, Avenue de Genève, Allobroges, Ecoquartier du Château des Sires de Faucigny, Bénéry, Bois Jolivet, Blanzay, Pontchy) visent à eux seuls l'accueil d'environ 2700 logements, pour une densité moyenne de 50 logements par hectare à horizon 2026.

La densité de logements projetée dans le périmètre est cohérente avec le niveau d'offre en transports publics et modes doux, ayant vocation à se renforcer au vu du poids de population concentrée au sein du centre régional.

La mesure veille à la mise en cohérence des projets d'urbanisation projetés dans le périmètre. Elle vise également à prolonger les travaux engagés sur la valorisation des espaces publics et l'attractivité du centre-ville. La mixité sociale et la localisation d'équipements et de services sont à concevoir à l'échelle du périmètre et non pas dans chaque projet de manière isolée.

### Coordination entre transports et urbanisation

Le périmètre bénéficie d'une offre en transports publics adaptée avec le Léman Express (2 trains par heure en heure de pointe), d'une ligne de bus interurbaine transfrontalière, de 5 lignes régulières de transports urbains, un service de transport à la demande, deux stations d'autopartage, une ligne de covoiturage et l'itinéraire cyclable structurant constitué par la véloroute Léman Mont-Blanc (6621.2.067 / 15-14).

Les perspectives de confortement en logements de la centralité urbaine impliquent un confortement des infrastructures de transports. Il est projeté d'aménager des itinéraires cyclables pour desservir le périmètre et le mailler en son sein (15-98 - A4 et 15-99 - A4). Le renforcement de l'infrastructure ferroviaire est également en cours de discussion pour conforter le niveau de service. Le développement croissant de l'offre en transports publics et en modes alternatifs justifie des aménagements dédiés pour partie déjà amorcés (P+R et aires de covoiturage aux abords du périmètre, voies dédiées, etc.).

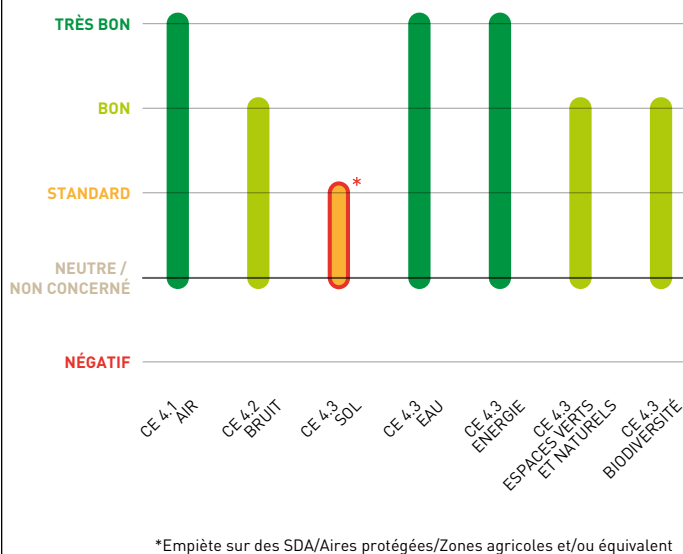
### Opportunité et utilité

Cette mesure s'inscrit dans la vision d'une agglomération multipolaire et compacte. Il s'agit d'accompagner l'urbanisation qualitative de Bonneville pour conforter son rôle de centre régional au sein de l'agglomération régionale (stratégies U2, U3), concentrant logements, emplois, services et commerces (U5), desservie par un réseau de transport, des voies vertes, et une offre en services de mobilité performants.

En privilégiant une urbanisation contenue dans l'enveloppe urbaine et le renouvellement urbain (U1), le projet d'urbanisation de la commune vise l'accueil de nouveaux logements veillant aux équilibres de mixité fonctionnelle et sociale, tout en garantissant une consommation de sol et d'espaces naturels raisonnée.

Il s'agit également de veiller à une meilleure intégration des enjeux de qualité du cadre de vie, de maillage en espaces publics, de nature en ville, de préservation de la biodiversité, de réduction de l'imperméabilisation des sols (M6, M8, U9, EP1). Le projet favorise l'émergence d'une ville des proximités, connectée au cœur d'agglomération par un accès aisé au réseau ferroviaire et à l'offre Léman Express.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité; prévoit l'utilisation d'énergie renouvelable.

Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie les possibilités d'optimiser les surfaces; gère les eaux de ruissellement de façon enterrée et centralisée et/ou à ciel ouvert; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; prévoit des plantations d'espèce indigène et des mesures de compensation; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage. Cette mesure empiète sur 160'000 m<sup>2</sup> de surface agricole déjà classée en zone urbaine ou à urbaniser.

### Lien avec d'autres mesures PA4

- 15-27 (A4): Aménagement d'un itinéraire modes doux en rabattement vers les interfaces multimodales de Bonneville et de St-Pierre-en-Faucigny (section Bonneville Sud)
- 15-26 (A4): Aménagement d'un itinéraire modes doux en rabattement vers l'interface multimodale de Bonneville (section Vougy-Bonneville)

### Étapes de mise en œuvre

Programmation: SCOT Coeur de Faucigny (en cours d'élaboration)

Étude préliminaire:

- PLU de Bonneville: 19/05/2016 approbation; modification n°1 le 5/06/2018; modification simplifiée n°1 le 11/04/19
- OAP en vigueur par sous-secteurs voir tableau ci-dessous)

<b>Mesure UD6-01</b>	<b>Bonneville, centre élargi</b>	<b>Priorité : As4</b>
--------------------------	----------------------------------	-----------------------

**Programmation par sous-secteurs**

<b>Nom opération</b>	<b>Numéro mesure</b>	<b>Procédure type</b>	<b>Affectation principale</b>	<b>Etape en cours</b>	<b>Réalisation</b>	<b>Mise en service</b>
LES TERRASSES DES GLIERES	UD6-01e	OAP	Logements	MES	01.2015	07.2015
LE COEUR D'ANDEY	UD6-01d	PLU	Logements	MES	01.2015	12.2015
LE KEO	UD6-01f	PLU	Logements	MES	01.2015	12.2016
ANCIEN CENTRE HOSPITALIER	UD6-01g	OAP	Logements	REA	01.2016	12.2021
ESPRIT FAUBOURG	UD6-01k	PLU	Logements	REA	06.2020	12.2022
LES ILES	UD6-01a	OAP	Logements	REA	01.2020	12.2025
QUAI D'ARVE OU AVENUE DE GENEVE	UD6-01b	OAP	Logements	REA	01.2019	12.2026
QUARTIER BENERY	UD6-01h	OAP	Logements	EP	01.2023	12.2026
BLANZY	UD6-01i	OAP	Logements	PROG	01.2023	12.2027
PONTCHY	UD6-01j	OAP	Logements	PROG	01.2023	12.2027
ALLOBROGES	UD6-01c	OAP	Logements	REA	01.2019	12.2028

**Etat de coordination :** Non concerné



Numéro  
**UD6-02**

**La-Roche-sur-Foron «centre-ville de demain»**



Priorité  
**As4-Bs4**

Historique de priorité  
As1 6621.2.304  
As2 6621.3.225

**Catégorie de mesures**

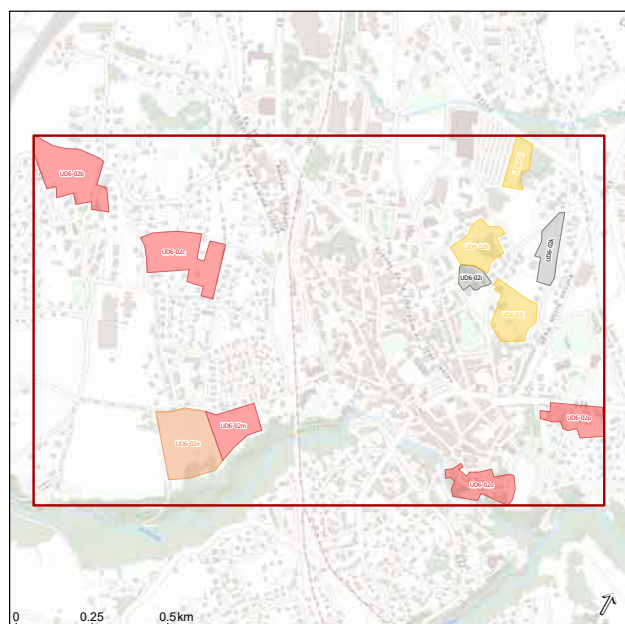
Densification, Extension, Mutation

**Maître(s) d'ouvrage**

La Roche-sur-Foron

**Autres instances concernées**

**Plan de localisation**



**Représentation explicative de la mesure**



**Description**

Dans le cadre de son Projet d'Aménagement et de Développement Durable, la commune de La-Roche-sur-Foron a identifié des secteurs de développement prioritaires à l'intérieur d'un périmètre accessible depuis le centre en 5 à 15 minutes en modes doux. Trois secteurs stratégiques sont à développer de façon qualitative, en intégrant les objectifs du Grand Genève (valorisation du Léman Express, accessibilité TP et modes doux, espaces publics de qualité, équipements, logements diversifiés, etc.):

- Secteur de l'hôpital Andrevetan : situé à la pointe du cœur de ville historique, ce secteur présente un véritable potentiel en renouvellement urbain. Le projet, en cours d'élaboration, prévoit la création d'un pôle médicosocial ; l'installation de services et équipements publics ; ainsi que la création d'environ 60 logements.
- Secteur de la Goutette : à proximité du site à rayonnement métropolitain, RochExpo, ce secteur est doté de plusieurs équipements scolaires et d'importantes surfaces constructibles. Plusieurs opérations d'aménagement y sont inscrites, prévoyant au total la création d'environ 300 logements dans un quartier situé à proximité de la gare.
- Secteur gare : le quartier de la gare est un secteur stratégique sur lequel des réflexions d'aménagement et de programmation vont se poursuivre afin de favoriser une mutation urbaine en lien avec le développement de l'interface multimodale. Ce quartier porte des enjeux forts en matière d'accessibilité, de commerce en déclin à réactiver, de structuration et de mutation urbaine ou encore de lien avec les autres quartiers de la ville.

**Coordination entre transports et urbanisation**

Le centre urbain de La Roche sur Foron est desservi par le Léman express en direction de Genève/Saint-Gervais/Annecy avec 2 trains par heure aux heures de pointe.

Le développement de l'urbanisation se fera au plus proche des secteurs générateurs de déplacement (centre-ville historique ; équipements culturels ; RochExpo ; équipements scolaires ; etc.), avec une volonté de créer des itinéraires prioritaires et transversaux pour favoriser l'usage des modes doux.

De manière générale, l'ambition est de développer les liaisons douces pour relier le centre-ville à la gare et aux équipements publics. Dans cette perspective, la commune a lancé une étude pour l'élaboration d'un schéma cyclable intra-muros.

**Opportunité et utilité**

Cette mesure s'inscrit dans la vision d'une agglomération multipolaire et compacte (stratégies U2 et U3). Il s'agit de poursuivre le développement urbain qualitatif de La Roche-sur-Foron pour conforter son rôle de centre régional au sein de l'agglomération régionale ; développer un nouveau centre urbain autour de la gare et favoriser le rabattement tous modes vers l'interface multimodale de la gare (M5).

Il est question de répondre aux enjeux de développement de logements, de qualité des espaces publics (U9), de maillage modes doux (M8), et d'accueil d'équipements pour assurer la vie et l'animation du centre-ville (U5, U6, U7).

**Effets sur l'environnement**



\*Empiète sur des SDA/Aires protégées/Zones agricoles et/ou équivalent

Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail ; prévoit des règles de calculs de distance entre l'axe de la route et les bâtiments.

Protection et valorisation des ressources naturelles : surface imperméable entre 40 et 80% et zone de pleine terre entre 5 et 29% ; gère les eaux de ruissellement de façon enterrée et centralisée ; prévoit des mesures sur les bâtiments (orientation selon soleil et éclairage naturel) ; valorise les espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité.

Cette mesure empiète sur 58'000 m<sup>2</sup> de surface agricole déjà classée en zone urbaine ou à urbaniser.

Au-delà de la consommation foncière, le projet de la commune permettra de recentrer et surtout de densifier l'urbanisation autour du centre-ville et de la gare de La Roche-sur-Foron. Il n'est pas prévu d'extension de l'urbanisation sur les hameaux éloignés du centre-ville, ce qui permettra de maintenir les espaces naturels en place.

**Lien avec d'autres mesures PA4**

- 15-28 (A4): Itinéraire cyclable 27 - Annemasse-Reignier-La Roche-St Pierre: Tronçon La Roche - Amancy - St Pierre en Faucigny

**Etapes de mise en œuvre**

Programmation: SCOT Pays Rochois approuvé en 2014

Étude préliminaire: Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 26 février 2020

**Programmation par sous-secteurs**

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
OAP 1bis - GOUTETTE SUD - LAMARTINE	UD6-02i	OAP	Logements	REA	01.2021	12.2024
OAP 3 - GOUTETTE FOLLIEUSE	UD6-02k	OAP	Logements	REA	07.2021	12.2025
OAP 5 - TEX NORD 1	UD6-02m	OAP	Logements	PRO	01.2022	12.2025
OAP 9 - CHÂTEAU ANCIEN HOPITAL	UD6-02o	OAP	Mixte	PRO	01.2022	12.2025
OAP 10 - ENTREE EST	UD6-02p	OAP	Logements	PRO	01.2022	12.2025
CENTRE-BOURG	UD6-02b	OAP	Logements	PRO	01.2023	12.2026
PRÉS SALES	UD6-02c	OAP	Logements	PRO	01.2023	12.2026
OAP 6 - TEX NORD 2	UD6-02n	OAP	Logements	PRO	01.2028	12.2031
OAP 1 - GOUTETTE SUD - CENTAURES	UD6-02h	OAP	Logements	Non démarré		12.2040
OAP 2 - GOUTETTE SUD - COLLEGE	UD6-02j	OAP	Activités	Non démarré		12.2040
OAP 4 - GOUTETTE CENTRE EXPO	UD6-02l	OAP	Activités	Non démarré		12.2040
OAP 4 - GOUTETTE CENTRE EXPO	UD6-02l	OAP	Activités	Non démarré		12.2040

Etat de coordination : Non concerné

Numéro  
**UD6-03**

**Saint-Pierre-en-Faucigny**



Priorité  
**As4**

Historique de priorité

As1 -

As2 6621.2.305

As3 6621.3.226

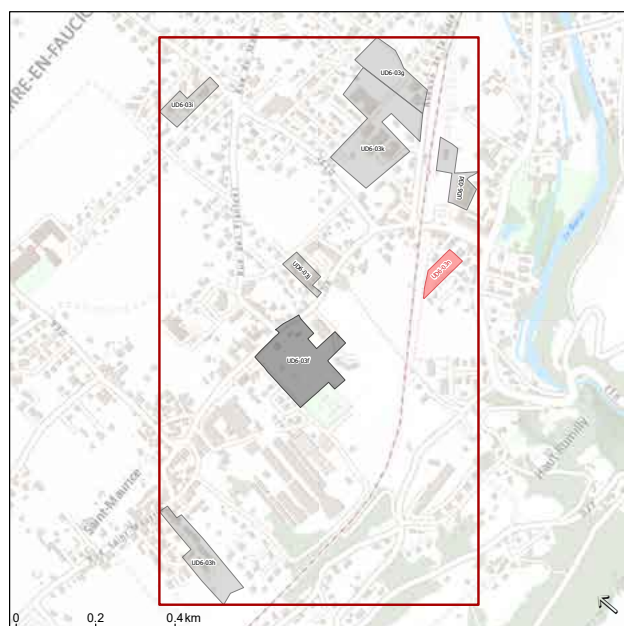
**Catégorie de mesures**

Densification, Extension

**Maître(s) d'ouvrage**

Commune de Saint Pierre en Faucigny

**Plan de localisation**



**Représentation explicative de la mesure**



### Description

La zone concernée, située autour de l'église et de la Mairie, s'étend sur 45 802 m<sup>2</sup> (surface totale acquise par la commune depuis 1993 en vue du projet d'aménagement St Pierre Centre 2025). L'aménagement portera dans un premier temps, uniquement sur 2,7 hectares.

Le projet vise à favoriser l'implantation de commerces de proximité, de services publics, de lieux de vie (bars, restaurants...) et de loisirs à l'échelle du territoire.

Le projet Saint Pierre « Centre 2025 » vise également à réduire son empreinte énergétique. L'intégration des futurs aménagements dans l'espace existant fait l'objet d'une attention toute particulière : favorisation des modes doux, constructions de bâtiments basse consommation, préservation des espaces verts.

Le futur aménagement vise le Label « EcoQuartier ».

Plus spécifiquement le projet prévoit :

- La création de 230 à 250 logements, dont 20% de logements locatifs sociaux ; et 10% de logements en accession sociale, afin de promouvoir la mixité sociale
- Des espaces publics de qualité (une place urbaine contemporaine, végétalisée ; une aire de jeux pour enfants ; un nouveau maillage viaire ; des places de stationnement temporaires pour les commerces)
- Un équipement communal de type halle, d'environ 1300 m<sup>2</sup>, destiné à favoriser l'animation de la place
- L'accueil de commerces et services de proximité en rez-de-chaussée des bâtiments (environ 1 125 m<sup>2</sup> de surface commerciale)

### Coordination entre transports et urbanisation

Ce projet se situe à environ 500 mètres de l'interface multimodale desservie par le Léman Express (2 trains par heure en pointe). Le projet contribue ainsi à la création de logements à proximité directe d'un transport en public structurant. L'intégration des modes doux (15-28 - A4 et 15-27 - A4) dans le projet et l'accueil de commerces permettra également de favoriser les modes actifs et limiter une part des déplacements grâce à la présence de ces services.

<b>Mesure UD6-03</b>	<b>Saint-Pierre-en-Faucigny</b>	<b>Priorité : As4</b>
----------------------	---------------------------------	-----------------------

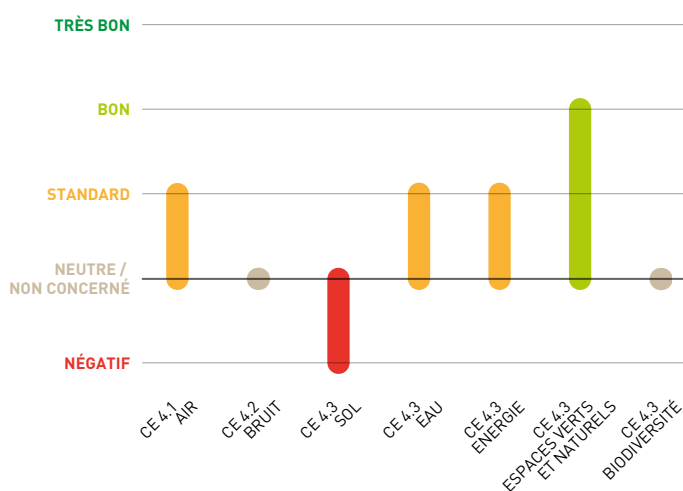
### Opportunité et utilité

St-Pierre-en-Faucigny est une commune jeune, née en 1965 de la fusion de 3 communes. La commune est alors composée de 3 grands « quartiers », suffisamment proches pour construire une ville dont les centres de vie restent cependant trop éloignés pour en former un seul. Dès lors, est née l'idée de créer un véritable centre-ville.

Outre l'aménagement urbain, St-Pierre 2025 vise à développer l'attractivité de la commune en créant un véritable lieu de vie pour ses habitants.

St-Pierre-en-Faucigny fait partie de l'agglomération régionale La Roche-Bonneville et s'intègre au sein de l'armature multipolaire du Grand Genève en tant que centre local. Bénéficiant de la présence d'une gare Léman Express, le développement de cette centralité est en accord avec les objectifs de cohérence urbanisation-transport (stratégies U1, U2, U3, M5, M8) mais également avec les objectifs de qualité urbaine (U9, M6, EP4, EP5).

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité.

Protection et valorisation des ressources naturelles : le projet péjore la situation en terme de sol car elle empiète sur environ 4 ha de zone agricole; gère les eaux de ruissellement de façon enterrée et centralisée; la commune souhaite pouvoir avoir mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; ne remet pas en cause un corridor biologique ou un espace naturel à enjeu.

Cette mesure empiète sur environ 4 ha de surface agricole déjà classée en zone urbaine ou à urbaniser.

### Lien avec d'autres mesures PA4

- 15-28 (A4): Itinéraire cyclable 27 - Annemasse-Reignier-La Roche-St Pierre: Tronçon La Roche - Amancy - St Pierre en Faucigny
- 15-27 (A4): Aménagement d'un itinéraire modes doux (A en rabattement vers les interfaces multimodales de Bonneville et de St-Pierre-en-Faucigny (section Bonneville Sud)

### Etapes de mise en œuvre

Programmation: SCOT Pays Rochois approuvé en 2014

Étude préliminaire:

- Concours d'idées lancé en 2013 avec la sélection de 3 projets
- Approbation du Plan Local d'urbanisme et de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) spécifique à la mesure: avril 2017

### Programmation par sous-secteurs

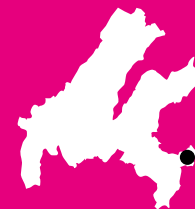
Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
LES MÂGES	UD6-03g	PLU	Logements	MES	01.2016	12.2017
LA RAPE	UD6-03h	PLU	Logements	MES	01.2016	12.2017
LE CLOS VILLAGE	UD6-03j	PLU	Logements	MES	01.2016	12.2017
LA DURAZ	UD6-03k	PLU	Logements	MES	01.2016	12.2017
EXTENSIONS ZAE 1	UD6-03d	PLU	Activités	MES	01.2017	12.2018
LES DUNES DE FLANDRES	UD6-03i	PLU	Logements	MES	01.2017	12.2018
LES OLIVIERS SUD	UD6-03n	PLU	Logements	Non démarré	01.2019	12.2022
QUARTIER DE LA MAIRIE	UD6-03f	OAP	Logements	PRO	01.2022	12.2024

Etat de coordination: Non concerné



Numéro  
**UD6-04**

**Marignier**



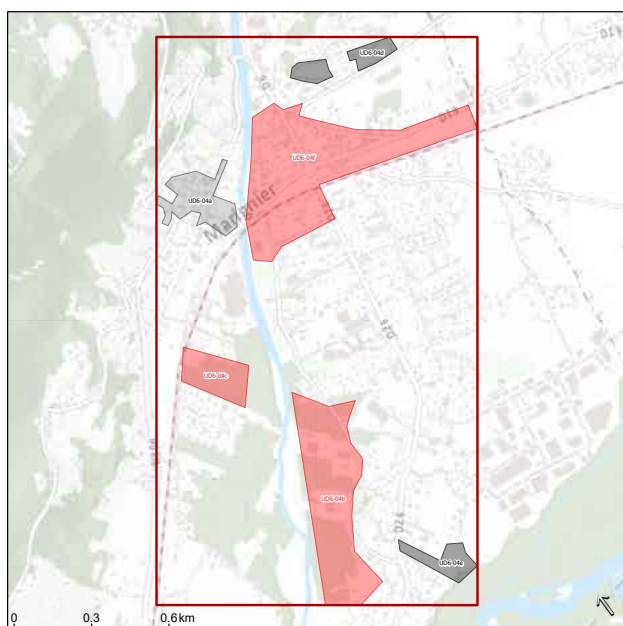
Priorité  
**As4-Bs4**

Historique de priorité  
As2 6621.2.306  
As3 6621.3.227

Catégorie de mesures  
Densification, Mutation

Maître(s) d'ouvrage  
Ville de Marignier

### Plan de localisation



### Représentation explicative de la mesure



- Gare ferroviaire – Projet Pole d'échanges multimodal (PEM)
- Centralité historique, commerces et services
- Site économique
- Vélo-route voie verte Léman Mont-Blanc
- Projets aménagements modes doux en rabattement PEM
- 1 OAP Cœur de Ville
- 2 OAP Avenue du Stade
- 3 OAP Avenue d'Anterne
- 4 OAP Chatillon
- 5 OAP Paccots
- 6 OAP Secteur gare

### Description

La densification de Marignier, en hyper centre et autour de sa future interface multimodale, est portée par plusieurs projets d'urbanisation en dents creuses ou issue de renouvellement urbain. Le périmètre de la mesure englobe la centralité historique, les quartiers situés aux abords de l'interface multimodale et le secteur sud dont les rives du Giffre qui devraient accueillir une nouvelle centralité urbaine en reconversion d'anciens sites industriels.

Ces secteurs opérationnels (Cœur de Ville, Avenue du Stade, Paccots, Avenue d'Anterne, Chatillon) visent à eux seuls l'accueil d'environ 900 logements, pour une densité moyenne élevée de 40 logements par hectare. Le secteur opérationnel de la gare, avec ses 22 hectares, devrait pour sa part faire l'objet d'une mutation à plus long terme, dans une densité similaire voire supérieure.

La mesure dans son ensemble vise à mettre en cohérence les projets d'urbanisation projetés dans le périmètre ainsi qu'à prolonger les travaux engagés sur la valorisation des espaces publics et l'attractivité du centre-ville, avec un enjeu particulier attaché à la liaison centralité historique/interface multimodale gare et à la valorisation du paysage et des espaces publics en bordure du Giffre. La question de la mixité sociale et la localisation d'équipements et de services sont à concevoir à l'échelle du périmètre et non pas dans chaque projet de manière isolée.

### Coordination entre transports et urbanisation

Le périmètre bénéficie d'une offre en transports publics adaptée avec le Léman Express (2 trains par heure en pointe), 5 lignes régulières de transports urbains, un service de transport à la demande, une ligne de covoiturage, et l'itinéraire cyclable structurant constitué par la véloroute Léman Mont-Blanc. La densité de logements projetée dans le périmètre est cohérente avec le niveau d'offre en transports publics et modes doux disponible, et ayant vocation à se renforcer au vu des perspectives de développement de la commune.

Les perspectives de confortement en logements impliquent un confortement des infrastructures de transport et mobilité. Il est à ce titre projeté d'aménager des itinéraires cyclables pour desservir le périmètre (15-30 - A4), le mailler et assurer le rabattement vers la gare et la future interface multimodale (15-29 - A4). Le renforcement de l'infrastructure ferroviaire est également en cours de discussion pour conforter le niveau de service. Le développement croissant de l'offre en transports publics et en modes alternatifs justifie des aménagements dédiés pour partie déjà amorcés (P+R et aires de covoiturage aux abords du périmètre, voies dédiées, etc.).

**Opportunité et utilité**

Marignier qui bénéficie de la desserte du Léman Express, est amenée à jouer un rôle de confortement en matière de logement au sein de l'agglomération.

Cette mesure s'inscrit dans la vision d'une agglomération multipolaire et compacte. Il s'agit d'accompagner l'urbanisation qualitative du centre local de Marignier pour conforter son rôle au sein de l'agglomération régionale, concentrant logements, emplois, services et commerces (stratégies U2, U3, U5, U7), desservie par un réseau de transport publics, des voies vertes (M3, M4, M8). En privilégiant l'urbanisation des dents creuses et le renouvellement urbain, le projet d'urbanisation de la commune vise l'accueil de nouveaux logements veillant aux équilibres de mixité fonctionnelle et sociale, tout en garantissant une consommation de sol et d'espaces naturels raisonnée (U1).

Il s'agit également de veiller à une meilleure intégration des enjeux de qualité du cadre de vie, de maillage en espaces publics (U9), de nature en ville, de préservation de la biodiversité, de réduction de l'imperméabilisation des sols (EP1).

Le projet favorise l'émergence d'une ville des proximités, connectée au cœur d'agglomération par un accès aisé au réseau ferroviaire et à l'interface multimodale du Léman Express (M5).

**Effets sur l'environnement**



\*Empiète sur des SDA/Aires protégées/Zones agricoles et/ou équivalent

Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité.

Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie la gestion des possibilités d'optimiser les surfaces et l'intégration de zone de pleine terre; gère les eaux de ruissellement de façon enterrée et centralisée et/ou à ciel ouvert; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; prévoit des plantations d'espèce indigène et des mesures de compensation; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage.

La mesure permet de réduire les nuisances liées à la surcharge TIM en centre-ville (pollution de l'air et

bruit), notamment en réduisant la place dédiée à la voiture et en encourageant les modes doux. La mesure a également un impact positif sur les espaces verts et la biodiversité. Cette mesure empiète sur 92'000 m<sup>2</sup> de surface agricole déjà classée en zone urbaine ou à urbaniser.

**Lien avec d'autres mesures PA4**

- 15-29 (A4) Aménagement d'une interface multimodale à la gare
- 15-30 (A4) Rabattement MD vers l'interface multimodale

**Étapes de mise en œuvre**

Programmation:

- SCOT Faucigny-Glières
- SCOT du Cœur de Faucigny (en cours d'élaboration)

Étude préliminaire: PLU de Marignier, Orientations d'Aménagement et de Programmation

Avant-projet: voir tableau ci-dessous

**Programmation par sous-secteurs**

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
COEUR DE VILLE	UD6-04a	OAP	Logements	REA	01.2021	12.2023
CHATILLON	UD6-04d	OAP	Logements	PROG	01.2021	12.2023
AV ANTERNE	UD6-04e	OAP	Logements	PROG	01.2021	12.2023
PACOTS	UD6-04c	OAP	Logements	PROG	01.2022	12.2025
AV STADE	UD6-04b	OAP	Logements	PROG	01.2022	12.2026
SECTEUR GARE	UD6-04f	OAP	Logements	PROG	01.2025	12.2029

Etat de coordination : Non concerné

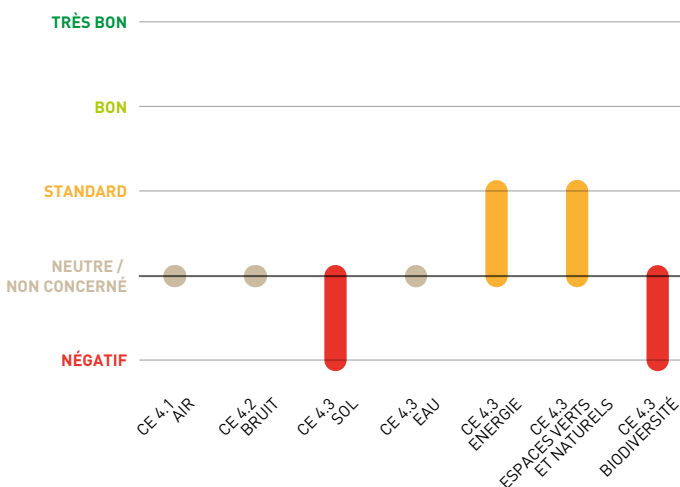


**Opportunité et utilité**

Avec l'arrivée du Léman Express, le centre de Reignier-Esery se transforme. La commune subit une forte croissance avec un potentiel de densification significatif et un enjeu fort à limiter l'étalement urbain dans les villages et centre-bourgs environnants (stratégies U1, U2, U3). Le renforcement de l'accessibilité tous modes à l'interface multimodale de la gare est une priorité (M5).

La ville s'intègre au sein de l'armature multipolaire du Grand Genève, en tant que centre local, et joue ainsi un rôle de centralité à l'échelle de son bassin de vie, avec la présence d'équipements, d'activités et de services (U5, U7). Un des objectifs de cette mesure est de créer un cadre de vie dynamique et de redynamiser l'activité du centre-ville, de proposer une nouvelle offre de logements pour faciliter le parcours résidentiel ; de faciliter et sécuriser les circulations douces et piétonnes (M8, U9). La proximité de la gare avec le centre-bourg de Reignier incite à concevoir ces deux quartiers comme un ensemble. Le projet urbain mixte autour de l'interface multimodale et en accroche de la centralité historique s'inscrit dans cette vision stratégique : densification ; complémentarité des centres ; gestion de la mobilité ; accueil d'équipements au service du bassin de vie local ; espaces publics de qualité.

**Effets sur l'environnement**



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo).  
 Protection et valorisation des ressources naturelles : à ce stade, hormis la promotion de mobilité et transport intelligent et la création de nouveaux espaces naturels et paysagers, les autres thématiques n'ont pas encore été analysées.  
 Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.  
 La mesure prévoit de densifier le centre-ville ainsi que le quartier gare, et produit donc un impact négatif sur la consommation des sols. Toutefois, ce développement urbain se fait au sein de la tâche urbaine existante.

**Lien avec d'autres mesures PA4**

- 15-31 (A4) : Rabattements MD vers l'interface multimodale de Reignier

**Etapes de mise en œuvre**


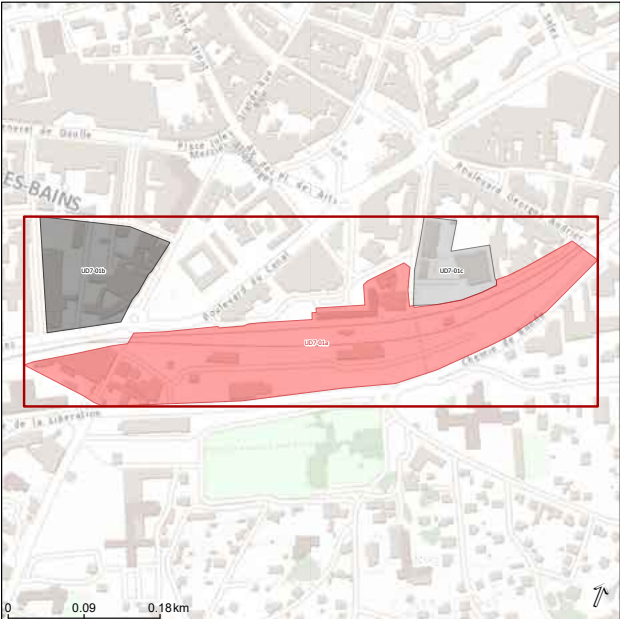

Programmation : SCOT Arve et Salève arrêté en 2019

Étude préliminaire : PLU de Reignier approuvé en décembre 2019

**Programmation par sous-secteurs**

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
DENSIFICATIONS BOURG 2	UD6-05j	OAP	Logements	MES	01.2019	12.2020
EXTENSIONS BOURG 2	UD6-05m	PLU	Logements	REA	01.2020	12.2023
EXTENSIONS BOURG 3	UD6-05n	PLU	Activités	REA	01.2021	12.2023
EXTENSIONS BOURG 4	UD6-05o	PLU	Activités	REA	01.2021	12.2023
LE BERSAT	UD6-05r	OAP	Activités	REA	01.2020	12.2023
POLE GARE	UD6-05b	OAP	Logements	EP	01.2022	12.2024
SUR COMBE	UD6-05t	OAP	Logements	PRO	01.2022	12.2024
PROJET COEUR DE VILLE	UD6-05s	OAP	Logements	PRO	01.2022	12.2026
EXTENSIONS BOURG 1	UD6-05l	PLU	Logements	EP	01.2023	12.2030

Etat de coordination : Non concerné

<p align="center"><b>Numéro</b> <b>UD7-01</b></p>	<p align="center"><b>Thonon-les-Bains centre et gare</b></p>	
<p align="center"><b>Priorité</b> <b>As4-Bs4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> N° ARE PA1 6621.243 N° ARE PA2 6621.2.313 N° ARE PA3 6621.3.232</p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Mutation, Densification</p>	<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Ville de Thonon-Les-Bains <b>Autres instances concernées</b></p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description</b></p> <p>La mesure vise à poursuivre le développement et le renouvellement urbain (densification du tissu bâti, valorisation des espaces publics) dans le centre-ville de Thonon, notamment autour de l'interface multimodale de la gare et du boulevard Dessaix. Un aspect important réside dans l'identification de nouvelles opportunités de renouvellement et de densification à l'échelle d'îlots et de quartiers de la ville.</p> <p>Le projet du quartier de la gare consiste en l'aménagement d'une interface multimodale (6621.3.147/37-13) et d'un nouveau quartier à dominante économique intégré au centre-ville et connecté aux transports publics (bus urbains, gare routière). Un accent est mis sur la réalisation d'aménagements permettant d'améliorer la connexion et la continuité des espaces publics des deux côtés de la gare et le rabattement en différents modes. Ainsi, une passerelle ayant à la fois une vocation ferroviaire de desserte des quais et urbaine de liaison interquartier a été le premier équipement structurant réalisé. La création de l'interface multimodale de la gare permettra de libérer la place des Arts de sa vocation de gare routière et créer un espace piétonnier en continuité du centre historique. Il s'agit par ailleurs de supprimer la rupture urbaine que constitue la voie ferrée et au contraire d'amorcer la mutation des friches ferroviaires pour en faire une extension du centre-ville et un espace de reconnexion des quartiers riverains. C'est cette mutation, extension et densification du centre-ville qui est l'objet de la présente mesure.</p> <p>Quartier de la Gare: programmation envisagée à ce jour: 16 000 m<sup>2</sup> de bureaux; 3 000 m<sup>2</sup> d'hôtellerie; 2 000 m<sup>2</sup> de commerces; 5 000 m<sup>2</sup> de logements (70 à 80 logements); 1 groupe scolaire en option.</p> <p>Quartier Dessaix: programmation actée à ce jour: 26 000 m<sup>2</sup> de logements; 400 m<sup>2</sup> de bureaux; 3 000 m<sup>2</sup> d'hôtel; 6 000 m<sup>2</sup> de commerces.</p>		

**Coordination entre transports et urbanisation**

La position du nouveau quartier, à proximité de l'interface multimodale de la gare (6621.3.147 / 37-13), disposant d'une bonne desserte TP urbaine et intégré au réseau piéton de la ville garantira une excellente accessibilité pour les futurs emplois et logements.

Par ailleurs, le franchissement souterrain de la gare pour les TIM (37-16 - A4) permettra d'améliorer l'efficacité des liaisons TP depuis les quartiers périphériques de la ville.

Le PLU de Thonon-les-Bains contient une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) pour le réaménagement du quartier de la gare liant l'urbanisation du secteur à sa requalification à l'interface multimodale. Cette OAP a une valeur prescriptive sous forme d'orientations pour toutes les demandes d'autorisation d'urbanisme.

**Opportunité et utilité**

La mesure vise à renforcer la position de Thonon-les-Bains en tant que centre régional d'agglomération régionale et polarité d'équilibre avec Genève, tant en matière d'activités économiques et d'emplois que de transports publics structurants (stratégies U2, U3).

Il vise à favoriser l'utilisation des transports publics structurants (M3), favoriser l'intermodalité (M5) et à contribuer à leur montée en puissance et à l'exploitation de leurs trajets sous-occupés du fait du calibrage pendulaire vers Genève.

Il vise également à préserver les espaces naturels et agricoles du territoire en concentrant l'urbanisation sur une polarité existante (EP1, EP2).

La gare initialement implantée à l'extérieur de la ville a été rattrapée par l'urbanisation du centre-ville de sorte que l'activité de fret et les activités connexes industrielles ont disparu, laissant place à des délaissés ferroviaires peu valorisés en cœur de ville.

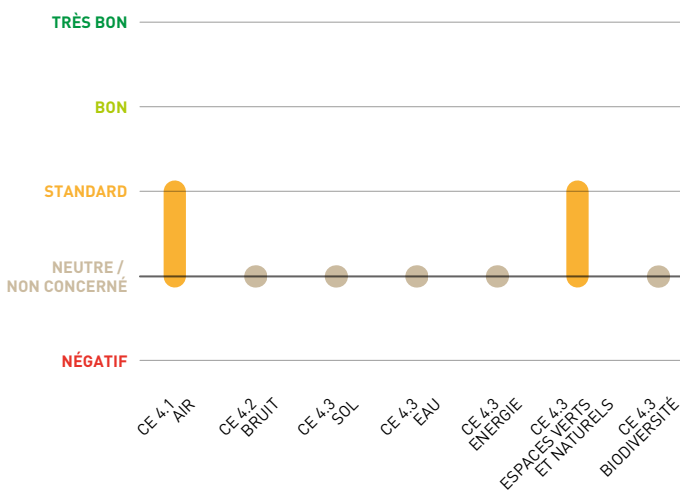
La création de l'interface multimodale a revalorisé une grande partie des espaces publics (U9, M8) mais les délaissés n'ont pas été touchés. Il convient désormais via le projet centre-gare de valoriser et qualifier ces délaissés (EP4) pour un espace construit très qualitatif venant marquer la fin du centre-ville, présentant des espaces publics de qualité et préservant les vues sur le paysage plus lointain. Il contribuera ainsi à une amélioration paysagère forte du secteur (EP5, EP6).

L'opération projetée s'inscrit en accompagnement de la mise en service du Léman Express et en lien avec la création d'une interface multimodale à la gare de Thonon-les-Bains (6621.3.147/37-13) qui prévoit une valorisation beaucoup plus forte des abords de la gare.

Elle permet à la fois de valoriser les espaces publics liés ou non au pôle de transport, de prolonger le centre-ville dense et ainsi d'inclure la gare dans le centre-ville, de valoriser les transports publics.

La mesure va permettre de créer un nouveau quartier économique en plein centre-ville permettant à la fois de renforcer le centre-ville tant dans sa vocation que dans sa cohérence d'ensemble et plus largement de renforcer l'emploi à Thonon-les-Bains (U5, U6, U7).

**Effets sur l'environnement**



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail; prévoit des zones piétonnes ou de détente. Plus en détail, il vient aussi contribuer à la préservation de la qualité de l'air en limitant les déplacements du fait de sa situation en interface avec le pôle d'échange multimodal et en limitant plus spécifiquement les déplacements en TIM du fait de sa très bonne desserte en transports publics ferroviaires et routiers et de son accessibilité en modes doux.

Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie des possibilités d'optimiser les surfaces (renouvellement urbain sur des délaissés ferroviaires en cœur de ville dont il permet le réemploi.); surface




imperméable identique à l'état initial; gère les eaux de ruissellement de façon enterrée et centralisée; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée

Mesure UD7-01	Thonon-les-Bains centre et gare		Priorité : As4-Bs4																															
<p><b>Lien avec d'autres mesures PA4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>37-16 (A4): Franchissement souterrain routier de la voie ferrée en centre-ville pour favoriser la progression des transports publics</li> </ul>																																		
<p><b>Etapes de mise en œuvre</b></p> <p>Programmation : SCOT du Chablais adopté en janvier 2020</p> <p>Étude préliminaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>PLU de Thonon-les-Bains</li> <li>Etude de positionnement stratégique de la gare de Thonon-Les-Bains menée en 2012-2013.</li> <li>Etude de programmation du pôle d'échange de la gare et de l'aménagement urbain du secteur Sud terminée en 2014.</li> <li>L'étude « rétention foncière » menée par l'ARC en 2015 a re-questionné la répartition de la programmation.</li> </ul> <p>Avant-projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>OAP découlant des études préliminaires réalisation</li> <li>Etudes de définition préalables au lancement d'une maîtrise d'œuvre à mener courant 2021, notamment vérification du programme dans la répartition entre surfaces économiques et logements suite à l'étude menée par l'ARC.</li> </ul> <p>Projet : Maîtrise d'œuvre à lancer (en partenariat envisagé avec SNCF) en 2022 en vue d'un démarrage des travaux à partir de 2025.</p> <p><b>Programmation par sous-secteurs</b></p> <table border="1" data-bbox="137 947 1449 1149"> <thead> <tr> <th>Nom opération</th> <th>Numéro mesure</th> <th>Procédure type</th> <th>Affectation principale</th> <th>Etape en cours</th> <th>Réalisation</th> <th>Mise en service</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>LE CLOS DE LA FORGE</td> <td>UD7-01c</td> <td>PLU</td> <td>Logements</td> <td>MES</td> <td>07.2013</td> <td>01.2018</td> </tr> <tr> <td>QUARTIER DESSAIX</td> <td>UD7-01b</td> <td>PLU / OAP</td> <td>Logements</td> <td>PRO</td> <td>01.2021</td> <td>12.2024</td> </tr> <tr> <td>POLE GARE DE THONON</td> <td>UD7-01a</td> <td>PLU / OAP</td> <td>Activités</td> <td>PROG</td> <td>01.2024</td> <td>01.2027</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>Etat de coordination :</b> Non concerné</p>							Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service	LE CLOS DE LA FORGE	UD7-01c	PLU	Logements	MES	07.2013	01.2018	QUARTIER DESSAIX	UD7-01b	PLU / OAP	Logements	PRO	01.2021	12.2024	POLE GARE DE THONON	UD7-01a	PLU / OAP	Activités	PROG	01.2024	01.2027
Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service																												
LE CLOS DE LA FORGE	UD7-01c	PLU	Logements	MES	07.2013	01.2018																												
QUARTIER DESSAIX	UD7-01b	PLU / OAP	Logements	PRO	01.2021	12.2024																												
POLE GARE DE THONON	UD7-01a	PLU / OAP	Activités	PROG	01.2024	01.2027																												





<p align="center"><b>Numéro</b> <b>UD7-03</b></p>	<p align="center"><b>Perrignier</b></p>	
<p align="center"><b>Priorité</b> <b>As4-Bs4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> As1 6621.242 As2 6621.2.315 As3 6621.3.234</p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Densification, Extension</p>	<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Thonon agglo et commune de Perrignier</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 	
<p><b>Description</b></p> <p>La mesure vise à conforter la vocation urbaine de Perrignier, centralité disposant d'une gare Léman express. Il est envisagé un développement sur plusieurs sites dont certains ayant une vocation à dominante économique et d'autres de logement.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Secteur Gare : identification de nouvelles opportunités d'aménagement (en lien avec l'extension de la ZAE et des délaissés de la future autoroute du Chablais), aménagement qualitatif de l'interface multimodale en lien avec le renforcement des rabattements bus TP/MD sur l'offre Léman Express et des aménagements routiers (P+R et échangeur de l'autoroute).</li> <li>• Pôle d'activité de Planbois- Parc : en continuité avec la zone d'activité existante et en lien avec la desserte du Léman Express et la réalisation de l'autoroute du Chablais dès 2024, dont un échangeur est prévu à proximité, la création du parc d'activité d'entreprises prévoit une extension de 6.5ha avec des aménagements paysagers et des mesures de protection environnementale.</li> <li>• Centre-bourg : densification du centre et renforcement des services publics (antenne de Thonon agglomération, construction d'une école...)</li> </ul>		
<p><b>Coordination entre transports et urbanisation</b></p> <p>La création d'une véritable interface multimodale (6621.3.037/16-37) et d'un P+R (6621.049/16-4) au niveau de la gare Léman express (2 trains par heure en heure de pointe) permettra la mise en place d'une nouvelle offre de transports publics en 2022 : notamment une ligne TP structurante entre Perrignier - Sciez/presqu'île du Léman qui permettra les rabattements sur la gare.</p> <p>La réalisation d'itinéraires modes doux sécurisés entre Perrignier et Sciez permettra également de favoriser le rabattement vers l'interface multimodale (16-1).</p> <p>Enfin, la création d'un échangeur en lien avec la future autoroute du Chablais (HFI / 16-40), couplé avec la suppression du passage à niveau permettra d'offrir une accessibilité TIM en rabattement pour les usagers résidant dans les villages situés dans les vallées non-desservies par les TP.</p>		

**Opportunité et utilité**

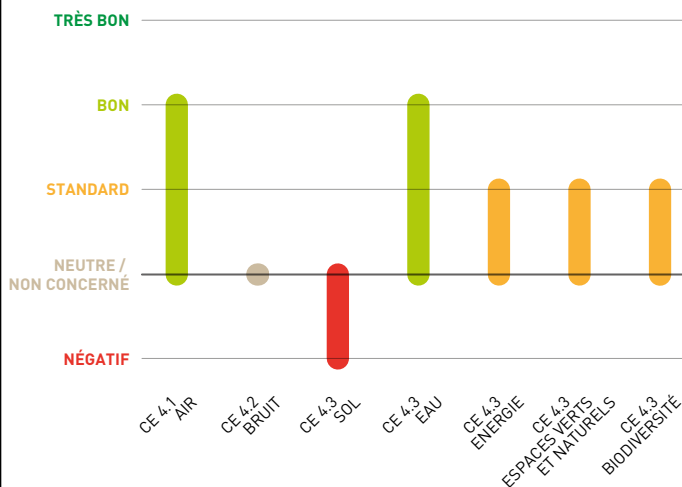
La mesure vise à consolider le bourg de Perrignier, bien desservi par les TP (Léman express) par la création d'une importante interface multimodale ainsi qu'un P+R à la gare de Perrignier autour de laquelle convergeront plusieurs modes de transports locaux et régionaux : autoroute du Chablais, lignes de bus intercommunaux, liaisons de mobilité douce (stratégies M2, M3, M5, M7, M11).

Le pôle d'activités jouxtant la gare fera l'objet d'une densification ainsi qu'une extension afin de favoriser l'attractivité économique de la partie française de l'agglomération (U3, U5, U6).

La qualité des espaces publics et des cheminements piétons en direction du village sera améliorée de manière à inciter au report modal et à garantir la sécurité. De même des liaisons MD avec les centralités voisines (Sciez notamment) seront créées afin de favoriser le rabattement vers la gare (U9, M4, M8).

Enfin une attention particulière sera donnée à la préservation des qualités paysagères et environnementales du site, notamment dans le cadre du développement de la zone d'activité (EP1, EP3, EP5, EP6).

**Effets sur l'environnement**



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail; créer d'espaces entre la ZAE et le PEM; prévoit la promotion de co-voiturage inter-entreprises.

Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie des solutions alternatives pour la gestion des terres; gère les eaux de ruissellement à ciel ouvert et centralisée; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; prévoit des mesures de compensation. Du point de vue des espaces naturels, de la biodiversité et des sols, la zone est située à proximité de zones Natura 2000. L'ensemble des études d'impacts ont été me-

nées à bien (étude faune /flore) nécessaires à la préservation des espaces et des milieux. Il s'agit de promotion de démarches innovantes d'écoquartiers ou de quartiers durables en particulier dans le tissu bâti.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assollement, une zone agricole ou une aire protégée

**Lien avec d'autres mesures PA4**

/

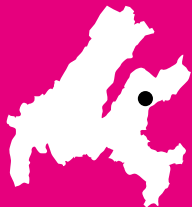
**Etapes de mise en œuvre**

Programmation: SCOT approuvé en 2020, définissant Perrignier en tant que commune « Pôle structurant »

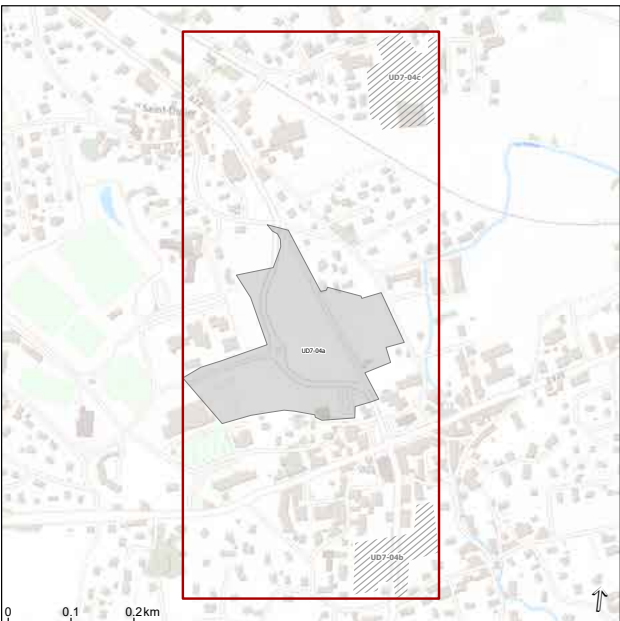

Étude préliminaire: PLU adopté en 2016

Avant-projet: OAP Plambois

**Etat de coordination:** Non concerné

<p style="text-align: center;"><b>Numéro</b> <b>UD7-04</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Bons-en-Chablais</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Priorité</b> <b>As4-Bs4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> As1 6621.241 As2 6621.2.316 As3 6621.3.235</p>	

<p><b>Catégorie de mesures</b> Densification, Extension</p>	<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Thonon agglo, commune de Bons en Chablais</p>
---	---

<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 
---	---

**Description**

La mesure vise à poursuivre la réalisation des projets engagés sur ce périmètre multi-sites et à identifier des nouvelles opportunités de densification du tissu urbain existant (habitat, activités) dans le périmètre de l'enveloppe urbaine conformément aux orientations du PLUI.

Un accent important réside dans la valorisation du quartier gare et de l'interface multimodale, l'accessibilité MD et la qualité des espaces publics, notamment entre la gare, la ZAC des Prés de la Colombière, le centre-bourg, et pôle d'activité de la ZAE des Bracots. La gestion du transport individuel et la qualification des espaces publics à travers la commune sont orientées vers l'accompagnement de la mise en service du Léman Express (afin d'inciter les habitants à utiliser l'offre TP améliorée).

Le projet urbain mené sur la ZAC des Prés de la Colombière consiste à aménager au cœur de la cité un secteur de 6 hectares destiné à accueillir de l'habitat de moyenne densité avec la construction de 270 à 300 logements neufs pour conforter Bons-en-Chablais dans son rôle de centre local, animé et vivant, accueillant services, commerce et espaces publics de qualité. La première phase de la ZAC est en cours de commercialisation et livraison (logements, commerces et espaces publics), la seconde phase va débuter courant 2021-22. La dernière phase est en attente. En parallèle, extension de la ZAE des Bracots, commercialisés sous forme de baux à construction (10 hectares dès 2021) intégrant des aménagements paysagers qualitatifs (aménagement le long du grand vire et espaces récréatifs pour les salariés). Ce nouveau mode de gestion permettra à la communauté d'agglomération de rester propriétaire du foncier et ainsi conserver la destination de la zone ; il contribue à réguler, sur le long terme, la spéculation foncière sur les parcelles stratégiques. Actuellement 800 emplois et à terme plus de 1000 sont prévus au sein de la ZAE.

**Coordination entre transports et urbanisation**

L'enjeu principal du développement de Bons-en-Chablais est la coordination entre urbanisation et transport : densification d'un tissu urbain stratégique (densification des espaces proches de la gare, construction de la ZAC) en lien avec le développement multimodal des transports (desserte par le Léman express, interface multimodale de la gare (6621.3.033 / 16-33), rabattements mode doux afin de relier les quartiers en vue d'une ville des courtes distances (6621.3.034 / 16-34), espaces routiers pacifiés dans la traversée urbaine grâce à la mise en service de l'autoroute du Chablais (HF1 / 16-40), mise en service d'une nouvelle offre structurante de rabattements TP dès 2022. La commune sera desservie à terme par trois lignes TP structurantes : la ligne 151 (Thonon - Douvaine - gare de Bons via la zae des Bracots avec 10 courses/j, la ligne 141 (Thonon - Annemasse) avec plus de 18 courses par j, la ligne 142 (Thonon - Bons) avec plus de 8 courses par jour.

<b>Mesure UD7-04</b>	<b>Bons-en-Chablais</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
----------------------	-------------------------	---------------------------

L'OAP stratégique du PLUI qui va améliorer la pratique des modes doux, proposer un réseau viaire de qualité, requalifier les principales entrées de ville par des aménagements compatibles avec les vitesses et trafics supportés ainsi que conforter le rôle de la gare Léman express en tant qu'interface multimodale.

### Opportunité et utilité

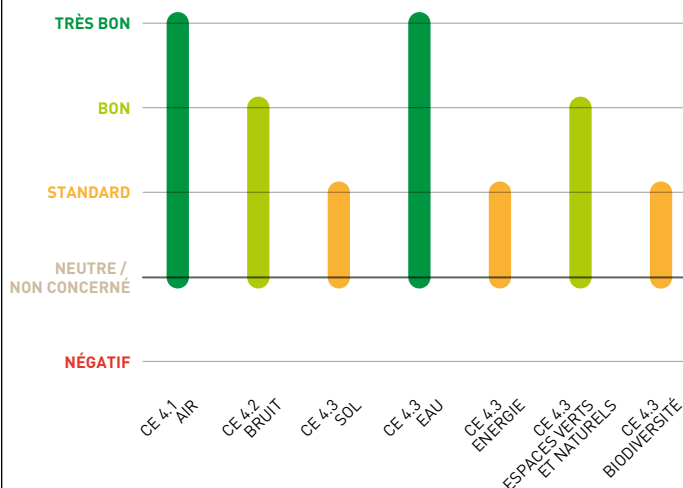
La mesure vise à conforter l'armature multipolaire du Grand Genève dans laquelle le centre local de Bons-en-Chablais EST appelé à jouer un rôle important à l'échelle du Chablais en tant que centralité urbaine structurante (stratégies U2, U3), pôle d'activité économique (U5, U6, U7) et interface multimodale bien desservie par les transports publics via la desserte Léman express notamment (M3, M5).

La mesure vise à densifier les zones bâties existantes à l'intérieur de l'enveloppe urbaine et à préserver les zones agricoles et naturelles tout en préservant les qualités paysagère et patrimoniales du site (U1, EP1, EP2, EP3, EP4, EP5, EP6).

L'accessibilité à l'interface multimodale de la gare est un enjeu particulièrement important : celle-ci doit devenir une nouvelle centralité urbaine en prolongement du centre-bourg existant. L'objectif est de développer des espaces publics de qualité et sécurisés mettant en relation les différents quartiers et équipements avec la gare Léman express (U9, M6, M7, M8, M11).

Bons en Chablais s'oriente vers la mutation d'un bourg rural à une petite ville régionale comprenant services, équipements, commerces de proximité et rayonnant sur un bassin de vie élargi.

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM ; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité ; prévoit la promotion de co-voiturage inter-entreprises ; Programme d'actions dans le cadre du plan climat air énergie territorial valide en février 2020 .

Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie la gestion des terres et déblais, ainsi que les possibilités d'optimiser les surfaces ; gère les eaux de ruissellement à ciel ouvert, enterrée et centralisée ; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valori-

sation énergétique ; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité ; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysager.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée

### Lien avec d'autres mesures PA4

/

### Étapes de mise en œuvre

Programmation : SCOT du Chablais adopté en janvier 2020

Étude préliminaire : PLUI du Bas-Chablais (17 communes) adopté en février 2020.

Avant-projet : Mise en œuvre des projets d'OAP

Projet :

- ZAC Prés de la Colombière 2018
- ZAE des Bracots

### Programmation par sous-secteurs

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
ZAC PRES DE LA COLOMBIERE	UD7-04a	ZAC	Logements	MES	01.2019	12.2022
AVENUE DES VOIRONS (OAP BON 1 ET 2)	UD7-04b	PLUi BC	Logements	Non renseigné		
PRE MARDY	UD7-04c	PLUi BC	Logements	Non renseigné		

Etat de coordination : Non concerné

Numéro  
**UD7-05**

**Machilly**



Priorité  
**As4-Bs4**

**Historique de priorité**

As1 6621.24

As2 6621.2.317

As3 6621.3.236

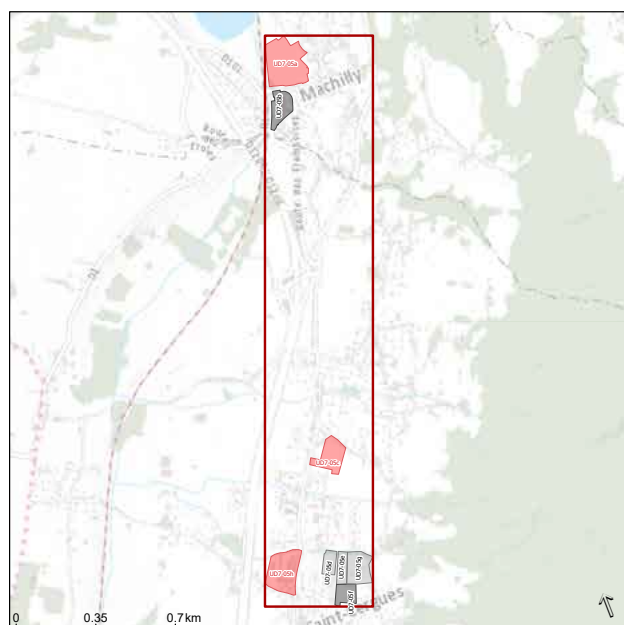
**Catégorie de mesures**

Densification, Extension

**Maître(s) d'ouvrage**

Machilly, Annemasse Agglo

**Plan de localisation**



**Représentation explicative de la mesure**



**Description**

Le village de Machilly est situé sur l'axe ferroviaire Léman express Annemasse-Thonon-Evian. Le secteur de la gare, à proximité directe du cœur de village, fait l'objet de plusieurs projets d'aménagement à court et moyen termes: structuration de l'espace public de la gare, réalisation d'une interface multimodale intégrant un parking-relais, opérations d'aménagement incluant des logements et des activités.

Les principes d'aménagement du secteur sont les suivants:

- Renforcer le centre village, pour un développement urbain recentré permettant un juste équilibre entre la densité et la qualité
- Structurer un cœur de village attractif et animé afin de garantir le maintien des équipements publics, services/commerces de proximité et la présence d'espaces conviviaux et habités;
- Améliorer la qualité de vie des habitants par l'aménagement d'espaces extérieurs de qualité
- Renforcer la place des espaces naturels pour préserver les espaces de respirations et de loisirs de la commune

Le secteur sud fait l'objet d'un programme d'aménagement de 45 logements et d'activités (maison médicale, commerces) en interface directe avec le réaménagement des espaces publics autour de la gare (place de la gare et requalification de la rue des Voirons) sous de maîtrise d'ouvrage communale.

Le secteur Nord concerne la phase 2 de l'opération d'ensemble du quartier de la gare de Machilly. Le PLU de Machilly prévoit une opération d'aménagement d'ensemble en plusieurs phases, ainsi que la réalisation à court terme d'un parking-relais de plus de 190 places pour les besoins des usagers des transports publics, en particulier du Léman Express. Ces opérations en

extension urbaine, positionnés entre la gare et le centre-village, doivent participer à moyen terme au renforcement des capacités résidentielles et au confortement de la centralité en épaisseur, afin de « faire vivre » le centre en rapprochant la population des futurs services, commerces et équipements et de la gare.

Etat d'avancement de l'urbanisation du secteur : 520 logements programmés, 65 logements réalisés ou mis en service.

**Coordination entre transports et urbanisation**

De par sa localisation stratégique à proximité de la gare Léman express et à l'articulation entre le centre-bourg et le lac de Machilly, la structuration d'un nouveau quartier à Machilly renforce le lien entre la mobilité et l'urbanisation du secteur, en intégrant une densification du tissu existant et une extension limitée en continuité immédiate du centre bourg.

Au-delà de la commune de Machilly, l'enjeu est de favoriser le rabattement vers l'interface multimodale du Léman express pour les autres centralités à proximité. Cela passe par la création de liaisons MD (16-99 - A4) sécurisées et plus directes depuis la gare vers d'autres centralités et l'aménagement des espaces publics afin de favoriser l'utilisation des TP et des modes actifs.

Ces liaisons modes doux desserviront la commune de Saint Cergues, qui a planifié des zones de confortement de sa centralité et un développement concentré en profondeur de part et d'autre de l'axe RD15 à travers des opérations de densification, d'extension urbaine limitée et de requalification urbaine :

- des secteurs de part et d'autre de l'axe RD15 classés en zones d'urbanisation dense ou à conforter (zones Ua et Ub qui autorisent jusqu'à R+2+comble ou attique);
- des orientations d'aménagement et de programmation à proximité et dans la centralité, qui flèchent près de 205 logements restants à réaliser;
- un secteur de périmètre de gel en renouvellement urbain, pouvant générer 200 logements et des rez de chaussée destinés à des activités à moyen terme.

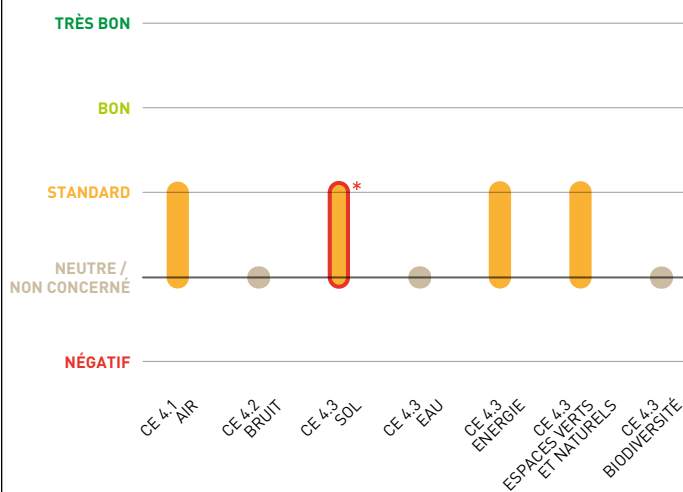
**Opportunité et utilité**

La mesure vise à consolider le centre local de Machilly desservi par le Léman express en densifiant le tissu bâti existant de manière qualitative en adaptant les formes urbaines au contexte paysager et patrimonial (stratégies U1, U3, U8, EP4) et en favorisant l'accueil de commerces, services et équipements locaux (U5).

Il s'agit également de développer des espaces publics adaptés afin de favoriser l'accessibilité à la gare pour tous les modes en privilégiant la qualité des cheminements piétons et modes doux autour de l'interface multimodale mais également en direction de la commune voisine de Saint-Cergues (U9, M3, M5, M8, M11).

Le contexte paysager et naturel qui définit l'environnement de Machilly est pris en compte (EP1, EP3, EP5, EP6).

**Effets sur l'environnement**



\*Empiète sur des SDA/Aires protégées/Zones agricoles et/ou équivalent

Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD, y compris P+R; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) et favorise le rail (Léman Express); prévoit des zones piétonnes ou de détente.

Protection et valorisation des ressources naturelles : surface imperméable (entre 40 et 80%) et zone de pleine terre (entre 5 et 29%); valorise les espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité.

Cette mesure empiète sur une surface déjà classée en zone urbaine ou à urbaniser.

**Lien avec d'autres mesures PA4**

- 16-47 (A4) Aménagement modes doux en rabattement vers l'interface multimodale de Machilly

<b>Mesure UD7-05</b>	<b>Machilly</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
--------------------------	-----------------	---------------------------

#### Étapes de mise en œuvre

Programmation : SCOT Région d'Annemasse (projet arrêté en 2020)

Étude préliminaire : PLU de Machilly (révision approuvée en 2015) avec inscription d'un OAP Secteur centre et de Saint Cergues (révision approuvée en 2016) avec plusieurs OAP inscrites dans la centralité.

#### Programmation par sous-secteurs

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Étape en cours	Réalisation	Mise en service
ST CERGUES CÔTS - TRANCHE 1 OAP CÔTS BAS COTEAU	UD7-05d	OAP	Logements	REA	01.2019	12.2022
RUE DE LA COLOMBE	UD7-05g	OAP	Logements	REA	01.2020	12.2022
ST CERGUES CÔTS - TRANCHE 2 OAP CÔTS BAS COTEAU	UD7-05e	OAP	Logements	REA	01.2021	
QUARTIER GARE 2	UD7-05b	OAP	Logements	PRO	12.2021	08.2023
ST CERGUES CÔTS - TRANCHE 3 OAP CÔTS BAS COTEAU	UD7-05f	OAP	Logements	PRO	01.2022	
OAP BAUDIN SUD	UD7-05c	OAP	Logements	PRO	12.2023	12.2030
QUARTIER GARE	UD7-05a	OAP	Logements	PROG		12.2030
PÉRIMÈTRE DE GEL CHEZ TARDY	UD7-05h	OAP	Logements	PROG		12.2030

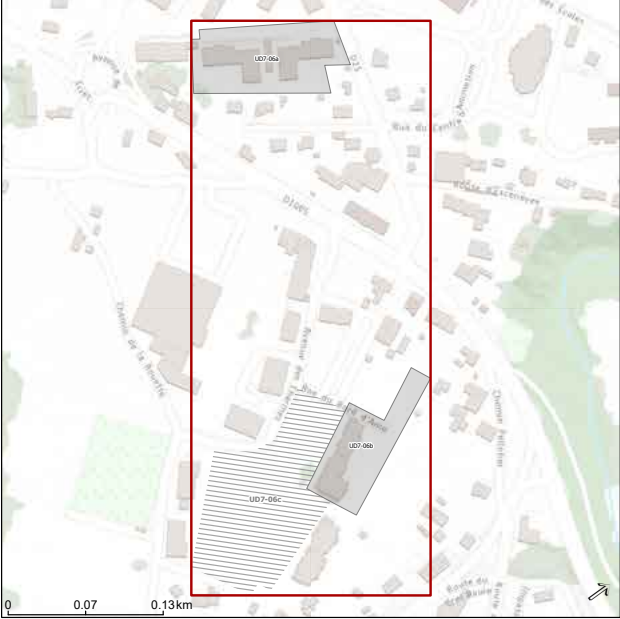

**Etat de coordination :** Non concerné





<b>Numéro</b> <b>UD7-06</b>	<b>Sciez</b>	
<b>Priorité</b> <b>As4-Bs4</b>	<b>Historique de priorité</b> As1 6621.276 As2 6621.2.318 As3 6621.3.237	

<b>Catégorie de mesures</b> Densification	<b>Maître(s) d'ouvrage</b> Thonon agglomération - commune de Sciez
--	---

<b>Plan de localisation</b> 	<b>Représentation explicative de la mesure</b> 
---	---

**Description**

Il s'agit de renforcer des 2 principales centralités structurantes de Sciez (centre bourg et Bonnaitrait prioritairement) directement desservies par le projet de bus à haut niveau de service (BHNS), et ainsi de limiter le développement dans les hameaux périphériques.

Une attention particulière sera apportée sur les thématiques de la gestion de la mobilité multimodale (TP, TIM, MD), l'accueil d'équipements au service du bassin de vie local (école, base nautique, maison de santé...), la requalification du centre-bourg, le paysage urbain (morphologie et espaces publics), la requalification de l'axe BHNS de la route de Thonon/route de Genève (Avenue de Sciez, Avenue de Bonnaitrait).

A travers 7 orientations d'aménagement et de programmation dans le cadre du PLUI du Bas Chablais, sont prévus 363 logements et une mixité sociale des logements et des fonctions (équipements, services, commerces locaux).

**Coordination entre transports et urbanisation**

La mesure prévoit la densification des deux centralités du centre-bourg et de Bonnaitrait en lien notamment avec les arrêts du BHNS prévus sur la commune (6621.3.031/ 16-20) - cette cohérence urbanisme/mobilité fait d'objet d'une OAP stratégique du PLUI.

Concernant les modes doux, trois principaux itinéraires: un reliant Sciez à Perrignier en rabattement sur le Léman express, un le long de la RD 1005 en lien avec le BHNS et l'itinéraire Via rhona reliant Thonon à Genève «tour du Léman» et en direction d'Annemasse agglomération

Dès 2022, renforcement de l'offre TP: Ligne T71 qui sera à terme la ligne du BHNS: 42 courses/j, ligne 151 Thonon - Douvaine - gare Léman express de Bons en chablais: 18 courses par jour, ligne 152 (Thonon/ presqueîle – Douvaine - gare Léman express de Machilly): 18 courses/ jour, ainsi qu'une nouvelle ligne entre direction de la gare Léman express de Perrignier (10 courses/j)

Organisation de l'urbanisation au sein des enveloppes urbaines, en densification et en renouvellement urbain, au plus proches de l'axe structurant de la RD 1005.

<b>Mesure UD7-06</b>	<b>Sciez</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
----------------------	--------------	---------------------------

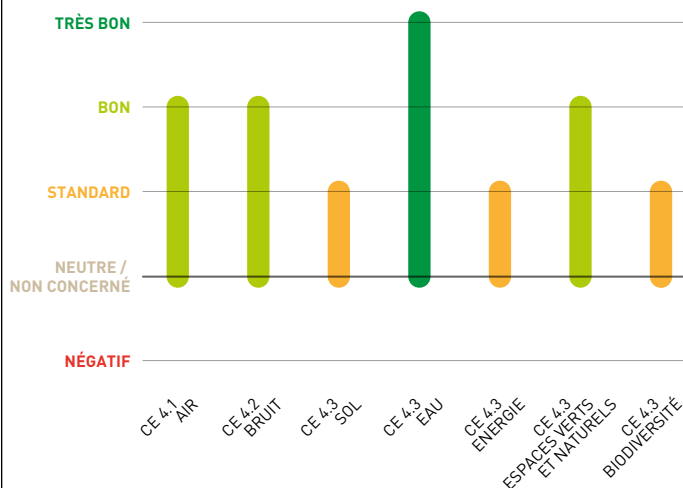
### Opportunité et utilité

La mesure vise à consolider le centre local de Sciez qui disposera d'une offre TP structurante (BHNS) en densifiant le tissu bâti existant de manière qualitative en adaptant les formes urbaines au contexte paysager et patrimonial (stratégies U1, U3, U8, EP4) et en favorisant l'accueil de commerces, services et équipements locaux (U5, U7).

Il s'agit également de requalifier, d'apaiser et de sécuriser les espaces publics existants le long de la RD1005 en privilégiant la qualité des cheminements piétons et modes doux autour des arrêts du BHNS de manière à favoriser les rabattements MD (U9, M3, M4, M8, M11).

Enfin, il s'agira d'intégrer à la mesure le contexte paysager et naturel qui définit l'environnement de Sciez, tant le centre-bourg que Bonnatrait, mais également de préserver les espaces agricoles contigus (EP1, EP2, EP3, EP5, EP6).

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité; Programme d'actions dans le cadre du plan climat air énergie territorial validé en février 2020. Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie la gestion des terres et déblais, ainsi que les possibilités d'optimiser les surfaces; gère les eaux de ruissellement à ciel ouvert, enterrée et centralisée; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage. Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures PA4

/

### Étapes de mise en œuvre

Programmation: SCOT du Chablais adopté en janvier 2020

Étude préliminaire: PLUI du Bas-Chablais (17 communes) adopté de février 2020.

Avant-projet: Mise en œuvre des projets d'OAP inscrites au PLUIH

### Programmation par sous-secteurs

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Etape en cours	Réalisation	Mise en service
TEMPO	UD7-06a	PLU	Logements	REA	01.2017	12.2018
NOVA PARC	UD7-06b	PLU	Logements	REA	01.2017	12.2018
SCIEZ CENTRE (SOUS SCIEZ)	UD7-06c	PLUi BC	Logements	Non renseigné		

**Etat de coordination :** Non concerné

Numéro  
**UD7-07**

**Douvaine**



Priorité  
**As4-Bs4**

**Historique de priorité**

As1 6621.275

As2 6621.2.319

As3 6621.3.238

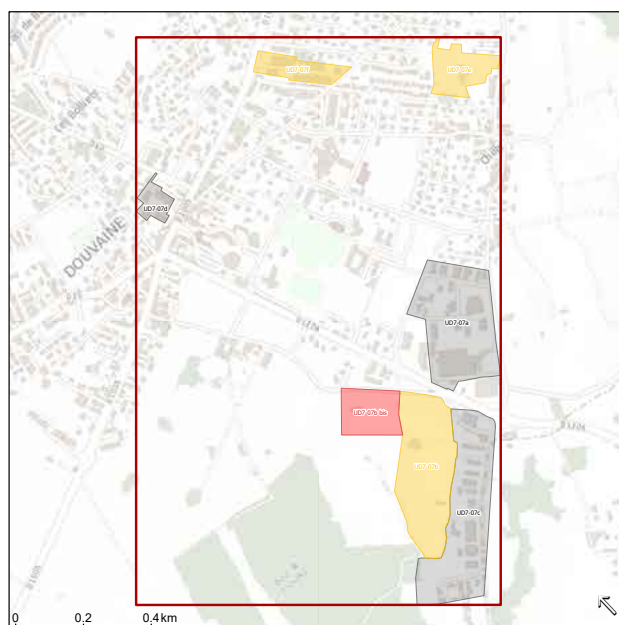
**Catégorie de mesures**

Densification, Extension

**Maître(s) d'ouvrage**

Thonon agglomération, Commune de Douvaine

**Plan de localisation**



**Description**

La mesure consiste en la poursuite de la densification des zones proches de la RD 1005, principalement des dents creuses à densifier avec une réflexion importante concernant l'accueil et la réalisation d'équipements publics (projet de lycée, piscine intercommunale et autres équipements sportifs d'intérêt communautaire, la requalification du centre-bourg autour de la RD 1005, le paysage urbain (morphologie, espaces publics et patrimoine bâti) tout en conservant le poumon vert central autour du château de Troche.

A travers 2 orientations d'aménagement et de programmation dans le cadre du PLUI du Bas chablais, sont prévus 170 logements ainsi qu'une requalification de l'espace rue (densification et renouvellement urbain) le long de l'axe du BHNS sur l'avenue de Genève et l'avenue de Thonon (6621.3.031 - 16-20)

La structuration des espaces publics et des accessibilités MD aux arrêts du BHNS et sur l'ensemble de la commune (étude de circulation en cours) est au cœur de la démarche.

En parallèle, il est prévu l'extension et la densification des secteurs d'activité et de commerce de l'espace économique de Douvaine (ZAE Esserts, ZAE Niollets et friche industrielle Rencast) avec une attention particulière à la dimension qualitative des espaces publics et de leur desserte en transports publics (nouvelles lignes du schéma de transport mis en service dès 2022). A travers 2 orientations d'aménagement et de programmation dans le cadre du PLUI du Bas chablais, sont prévus les extensions des Niollets (8ha en 2 tranches) ainsi que les Esserts sur près d'un hectare.

**Coordination entre transports et urbanisation**

La commune sera desservie par trois lignes TP :

- T71 (Genève-Thonon) et à terme BHNS avec près de 42 courses journalière,
- 152 (Thonon - presqu'île - Douvaine – gare de Machilly) 18 courses /j
- 151(Thonon - Douvaine - gare de Bons en Chablais) 18 courses/j

Densification autour des arrêts du BHNS – la cohérence urbanisme/mobilité fait d'objet d'une OAP stratégique du PLUI.

Organisation de l'urbanisation au sein des enveloppes urbaines, en densification et en renouvellement urbain, au plus proches de l'axe structurant de la RD 1005. Création de 4 OAP sectorielles avec une mixité sociale des logements et des fonctions (équipements, services, commerces...)

Desserte des ZAE par des lignes TC (ligne 152)

Des axes structurants de MD, dont la ViaRhôna relieront Douvaine à la gare de Machilly, à Loisin et à la presqu'île.

<b>Mesure UD7-07</b>	<b>Douvaine</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
----------------------	-----------------	---------------------------

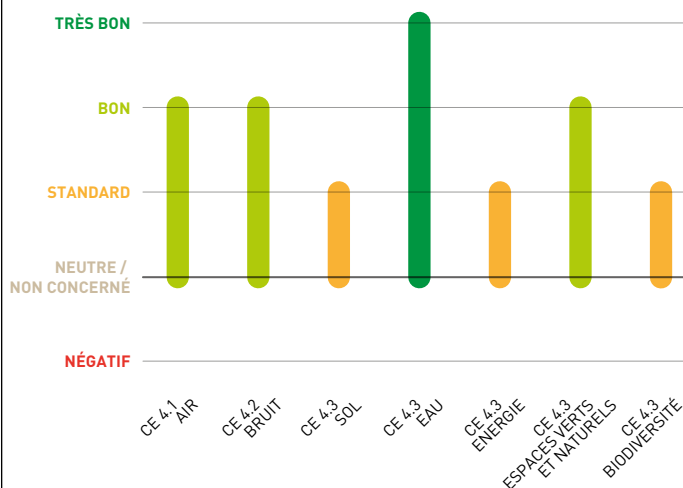
### Opportunité et utilité

La mesure vise à consolider le centre local de Douvaine qui disposera d'une offre TP structurante en densifiant le tissu bâti existant de manière qualitative, en adaptant les formes urbaines au contexte paysager et patrimonial (stratégies U1, U3, U8, EP4) et en favorisant l'accueil de commerces, services et équipements locaux (U5, U7).

Il s'agit également de requalifier, d'apaiser et de sécuriser les espaces publics existants le long de la RD1005 en privilégiant la qualité des cheminements piétons et modes doux autour des arrêts du BHNS de manière à favoriser les rabattements MD (U9, M3, M4, M8, M11).

Enfin, il s'agira d'intégrer à la mesure le contexte paysager et naturel qui définit l'environnement de Douvaine, mais également de préserver les espaces agricoles contigus (EP1, EP2, EP3, EP5, EP6).

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: améliore la part modale des TP et de la MD; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo); prévoit des zones piétonnes ou de détente; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité; Programme d'actions dans le cadre du plan climat air énergie territorial validé en février 2020. Protection et valorisation des ressources naturelles: étudie la gestion des terres et déblais, ainsi que les possibilités d'optimiser les surfaces; gère les eaux de ruissellement à ciel ouvert, enterrée et centralisée; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage. Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures PA4

/

### Étapes de mise en œuvre

Programmation: SCOT du Chablais adopté en janvier 2020

Étude préliminaire: PLUI du Bas-Chablais (17 communes) adopté en février 2020.

Avant-projet: Mise en œuvre des OAP inscrites au PLUIH



### Programmation par sous-secteurs

Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Étape en cours	Réalisation	Mise en service
ZAE DES ESSERTS - NIOLLETS	UD7-07a	PLUi BC	Activités	MES	01.2009	12.2010
MILLESIME	UD7-07d	PLU	Logements	MES	01.2013	12.2014
EXTENSION NIOLLETS	UD7-07b	PLUi BC	Activités	Non démarré	01.2018	12.2029
EXTENSION ZAE ESSERTS	UD7-07c	PLUi BC	Activités	REA	01.2019	12.2029
EXTENSION NIOLLETS 2	UD7-07b bis	PLUi BC	Activités	Non démarré	01.2025	12.2035
LES LOCHES	UD7-07e	PLUi BC	Logements	Non démarré		
DOMINO	UD7-07f	PLUi BC	Logements	Non démarré		

Etat de coordination: Non concerné

<b>Numéro</b> <b>UD7-10</b>	<b>Veigy-Foncenex</b>	
<b>Priorité</b> <b>As4-Bs4</b>	<b>Historique de priorité</b> As3 6621.3.246	

<b>Catégorie de mesures</b> Densification, espaces publics	<b>Maître(s) d'ouvrage</b> Thonon agglomération, Commune de Veigy-Foncenex
---	---

<b>Plan de localisation</b> 	<b>Représentation explicative de la mesure</b> 
---	---

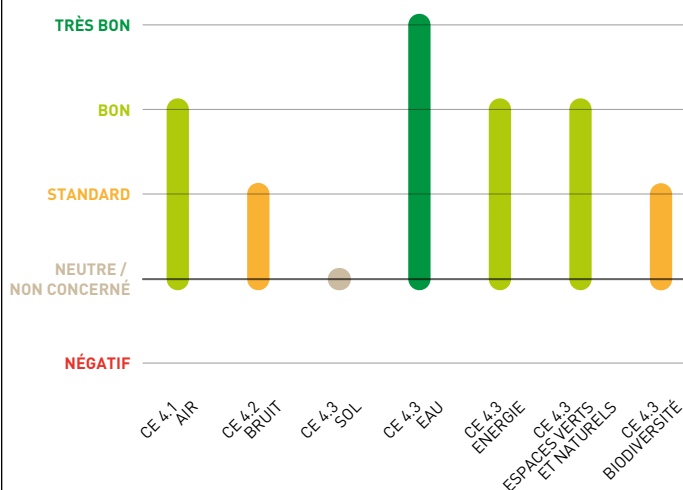
<b>Description</b> La mesure prévoit la densification du bourg de Veigy-Foncenex à l'intérieur de l'enveloppe urbaine avec des orientations d'aménagement qualitatives. Une attention particulière sera apportée à la dimension qualitative des espaces publics, sur le développement des équipements et services et sur la préservation des éléments patrimoniaux. La mesure sera concrétisée par la création d'une ZAE (zone d'activité économique) tertiaire « grandes Vignes » dont l'intérêt pourrait être des bi-localisations d'entreprises installées à Genève ainsi que la création de plus de 237 logements et des aménités urbaines (équipements, services, commerces).
---

<b>Coordination entre transports et urbanisation</b> La densification autour des arrêts de la ligne TPG G au centre-village, permettra une desserte régulière vers Genève – la cohérence urbanisme/mobilité fait d'ailleurs l'objet d'une OAP stratégique du PLUI. Des itinéraires mode doux en lien avec la ligne TPG G et le BHNS (6621.3.031 - 16-20) seront par ailleurs réalisés sur la RD1005. Par ailleurs les lignes T71 et G+, situées à quelques centaines de mètres du village, à la hauteur de la douane de Veigy offrent respectivement 42 et près de 92 courses par jour au total.
---

<b>Opportunité et utilité</b> La mesure vise à conforter la structure urbaine multipolaire du territoire en consolidant le bourg de Veigy-Foncenex disposant d'une bonne desserte en transports publics via la ligne tpg G, la ligne T71 et le futur BHNS (stratégies U2, U3, M3). La densification, qui s'adaptera au contexte villageois (U8) du site sera une opportunité pour régénérer les espaces bâtis existants (EP4), revitaliser le commerce de proximité (U5) tout en développant une trame d'espaces publics qualitatifs et sécurisés (U9, M6, M8, M11). Le développement urbain prévu sera entièrement intégré à l'intérieur de l'enveloppe urbaine (U1) de manière à préserver les espaces naturels et agricoles (EP1, EP2, EP5).
--

<b>Mesure UD7-10</b>	<b>Veigy-Foncenex</b>	<b>Priorité : As4-Bs4</b>
----------------------	-----------------------	---------------------------

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TP et de la MD ; encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) y compris le rail ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM ; prévoit des diminutions de vitesse et amélioration de la fluidité ; Programme d'actions dans le cadre du plan climat air énergie territorial validé en février 2020.

Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie la gestion des terres et déblais, ainsi que les possibilités d'optimiser les surfaces ; gère les eaux de ruissellement à ciel ouvert, enterrée et centralisée ; prévoit des mesures sur les bâtiments pour la valorisation énergétique ; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité ; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage.

Cette mesure n'empiète pas sur une surface d'assolement ou une zone agricole ou aire protégée.

### Lien avec d'autres mesures PA4

/

### Étapes de mise en œuvre

Programmation : SCOT du Chablais adopté en janvier 2020

Étude préliminaire : PLUI du Bas-Chablais (17 communes) adopté en février 2020.

Avant-projet : Mise en œuvre des OAP validées dans le PLUIH


### Programmation par sous-secteurs

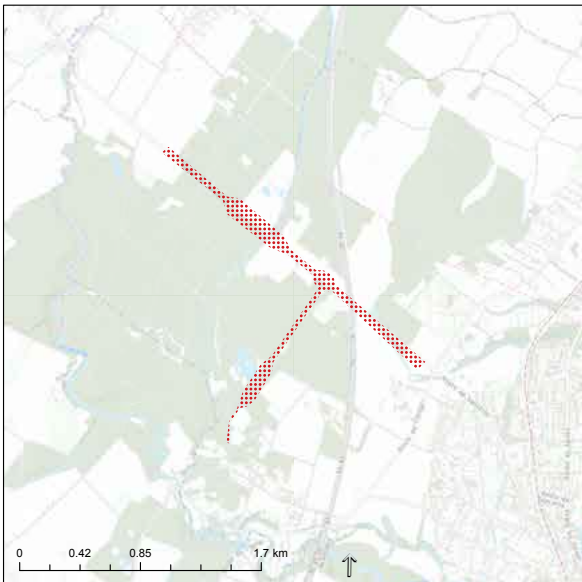
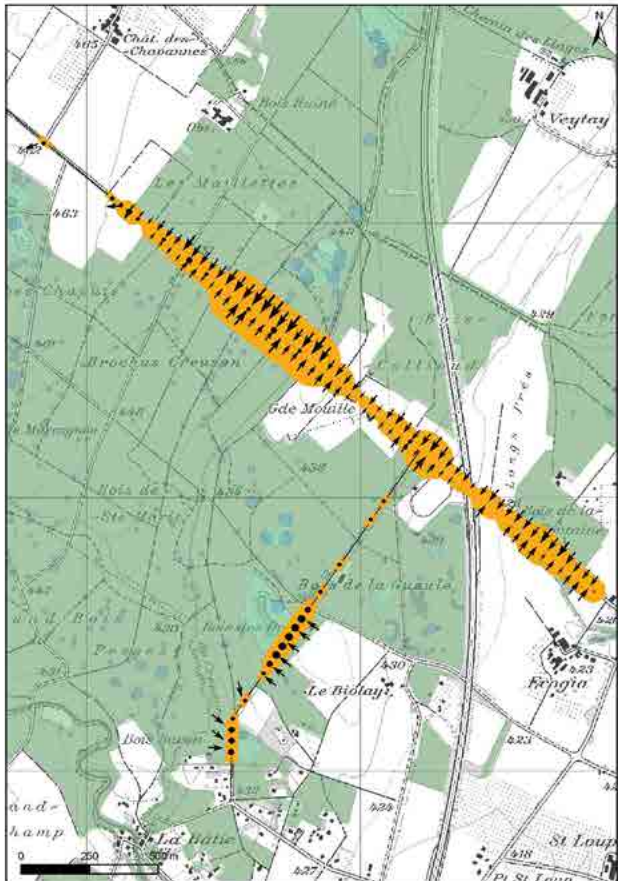
Nom opération	Numéro mesure	Procédure type	Affectation principale	Étape en cours	Réalisation	Mise en service
LES JARDINS DE VEIGY	UD7-10a	PLU	Logements	MES	01.2017	12.2018
QUATUOR	UD7-10b	PLU	Logements	MES	01.2017	12.2018
ZAE GRANDS VIGNES	UD7-10c	PLU	Activités	Non démarré		12.2029
L'HUCHE	UD7-10d	PLU	Logements	REA		

État de coordination : Non concerné

# Mesures environnement-paysage Horizons A et B

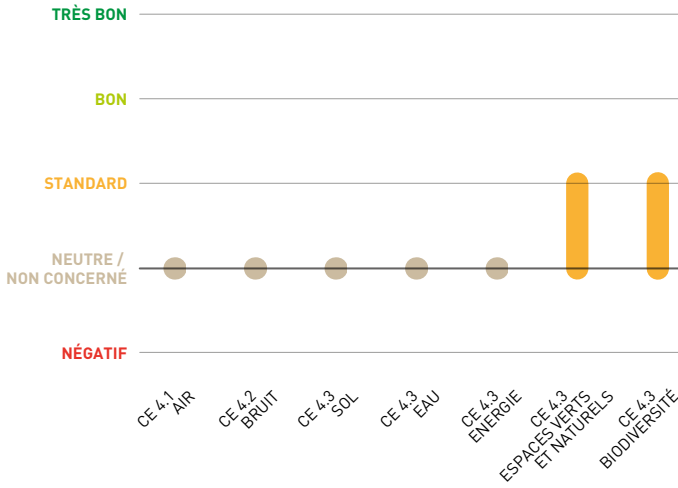
Mesure 6621.2.330 EP2-01 Mesure d'accompagnement paysage  
du domaine des Feuillasses à Meyrin (Chemin des Fermes, travaux en cours)


<p align="center"><b>Numéro</b> <b>EP1-05</b></p>	<p align="center"><b>Création de passages à petite faune à la Route de Sauverny dans une zone accidentogène pour la faune</b></p>		
<p align="center"><b>Priorité</b> <b>As4</b></p>	<p>Historique de priorité Nouvelle</p>	<p><b>Coût : 3 MF</b> <b>Sans demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Connexions biologiques</p>		<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Canton de Genève <b>Autres instances concernées</b> Commune de Versoix, OFROU</p>	

<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 
---	---

<p><b>Description</b></p> <p>Cette mesure prévoit de sécuriser le franchissement de la route de Sauverny pour la petite faune par la création de passages inférieurs. Plusieurs options de mesures existent pour recréer une perméabilité des corridors de déplacement de la faune et réduire la mortalité routière. En tenant compte du trafic actuel et prévu à long terme, la fermeture de la route de Sauverny n'est pas envisageable, même temporairement, car il n'existe a priori pas d'itinéraires alternatifs satisfaisants. Les barrières mobiles sur la totalité du linéaire représentent un travail très conséquent (plus de 3km de barrières) et ne sont efficaces que pour une faible partie de la faune mais pourraient être envisagées temporairement, en attendant qu'une solution pérenne soit mise en place. La mise en souterrain de la route ou les passages inférieurs restent donc la solution à long terme.</p> <p>L'ouvrage envisagé sera composé de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parois collectrices, pour diriger la petite faune vers les ouvrages de franchissement proprement dits.</li> <li>• Parois de fermeture aux extrémités des parois collectrices pour éviter que la petite faune contourne les ouvrages de franchissement.</li> <li>• Passages sous route : environ un passage tous les 50 m de dimension 0.6mx1.0m.</li> </ul> <p>Des mesures complémentaires aux mesures actuelles pour réduire les collisions avec les ongulés seront également étudiées (dispositif infrarouge pour prévenir les automobilistes et ainsi éviter les accidents).</p>
--



Mesure EP1-05	Création de passages à petite faune à la Route de Sauverny dans une zone accidentogène pour la faune	Coût: 3 MF												
		Priorité: As4												
<p><b>Coordination entre mobilité/urbanisation/paysage</b>            Cette mesure permettra une diminution des collisions faune-traffic et une amélioration de la sécurité des conducteurs.</p>														
<p><b>Opportunité et utilité</b>            Le Grand Genève attache une grande valeur à ses espaces naturels et paysagers. Le massif boisé de la Versoix situé sur les communes de Collex-Bossy, Versoix, Chavannes-des-Bois, Mies et Versonnex, constitue un milieu réservoir pour la faune et notamment pour les batraciens. La zone est très fréquentée par une population à la recherche de nature. Dans le cadre de l'étude de base pour l'élaboration d'un contrat corridors – Secteur Vesancy-Versoix (Cahier n°13-57, 2010), la route de Sauverny a été identifiée comme accidentogène pour la grande faune (ongulés), mais aussi pour la petite et moyenne faune (batraciens, mustélidés). La mesure s'inscrit dans la continuité du contrat corridors Vesancy Versoix (6621.2.324 - EP1/2 - As2).             Sur son parcours forestier, long d'environ 3 km, la route de Sauverny borde trois sites de reproduction des batraciens d'importance nationale (sites OBat): Combes Chappuis, les Douves et Pré-Béroux. Ces sites OBat sont également des réserves naturelles. La route de Sauverny a fait l'objet de suivi de la migration des amphibiens en 2017. La mortalité approche les 100%. D'autres espèces (oiseaux, reptiles et autres mammifères) que les amphibiens ont également été retrouvés mortes sur ou au bord de la chaussée.             Cette mesure répond au besoin d'action de réduire la pression sur les ressources naturelles (BA02) et à la stratégie de garantir les continuités naturelles et les corridors biologiques (EP1).</p>														
<p><b>Effets sur l'environnement</b></p> 		<p>Le questionnaire d'évaluation environnementale n'est pas pertinent pour cette mesure.</p> <p>Protection et valorisation des ressources naturelles: Cette mesure concerne essentiellement la protection de la biodiversité et surtout la faune.</p> <p>Cette mesure ne présente aucun conflit avec la législation environnementale et ne dégrade aucune aire protégée ou importante pour la protection de la nature et du paysage.</p>												
<p><b>Lien avec d'autres mesures PA4</b> /</p>														
<p><b>Jalons et avancement des études</b></p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Programmation</td> <td>En cours</td> </tr> <tr> <td><b>Etudes préliminaires</b></td> <td><b>2022</b></td> </tr> <tr> <td>Avant-projet</td> <td>2023</td> </tr> <tr> <td>Projet de l'ouvrage</td> <td>2024</td> </tr> <tr> <td>Réalisation</td> <td>2024-2025</td> </tr> <tr> <td>Mise en service</td> <td>2025</td> </tr> </tbody> </table>			Programmation	En cours	<b>Etudes préliminaires</b>	<b>2022</b>	Avant-projet	2023	Projet de l'ouvrage	2024	Réalisation	2024-2025	Mise en service	2025
Programmation	En cours													
<b>Etudes préliminaires</b>	<b>2022</b>													
Avant-projet	2023													
Projet de l'ouvrage	2024													
Réalisation	2024-2025													
Mise en service	2025													
<p><b>Coût</b> 3 MF</p>		<p><b>Répartition du financement</b> Canton de Genève (éventuellement co-financement OFEV)</p>												

<p style="text-align: center;"><b>Numéro</b> <b>EP2-06</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Réaménagement des parcs du domaine Rigot (partie Nord) et du château Pictet le long de l'axe du tram Nations-Grand- Saconnex (TNGS)</b></p>		
<p style="text-align: center;"><b>Priorité</b> <b>As4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> Nouvelle</p>	<p><b>Coût : 4 MF</b> <b>Sans demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Espaces publics</p>		<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Canton de Genève <b>Autres instances concernées</b> Commune de Grand-Saconnex</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> <p><b>Domaine Rigot</b></p>  <p><b>Château Pictet</b></p> 	
<p><b>Description</b></p> <p>La mesure porte sur la valorisation de deux parcs, château Pictet et domaine Rigot, en lien avec la réalisation du tramway Nations/Grand-Saconnex (TNGS 6621.3.086 - 32-1-2 - A3). La promenade de la Paix (6621.2.111 - 32-1-17 - Ae3) traverse ces deux domaines. Cette mesure crée de nouveaux espaces naturels et paysagers, valorise ceux existants tout en augmentant leur accessibilité par la mobilité douce, notamment piétonne.</p> <p><u>Domaine Rigot – parcelle privée Etat :</u> Pour ce domaine, 1/3 de la promenade de la Paix est déjà réalisée. Les travaux d'aménagement des 2/3 restant débuteront durant l'été 2021 (6621.2.111 - 32-1-17 - Ae3). Cette mesure permet de valoriser le secteur Nord du domaine Rigot: connexions aux arrêts de tram, aménagement de l'ancienne boucle de rebroussement, aménagement de la connexion avec la place des Nations, aménagement de la partie centrale. Le projet permettra la création d'un verger, de potagers participatifs, d'une place d'accueil, de prairies et des plantations d'arbres à grands développement, ainsi que des chemins de délasserment en stabilisé.</p> <p><u>Château Pictet :</u> Le plan de gestion précise les différents types d'intervention: réaménagement de la place centrale en revêtement perméable et semi-perméable, valorisation du parvis du château, avec des nouvelles plantations, accroches entre le parc et le tram (arrêt de tram et portail historique), plantation d'arbres, valorisation de la clôture historique.</p>			

<b>Mesure EP2-06</b>	<b>Réaménagement des parcs du domaine Rigot ( partie Nord) et du château Pictet le long de l'axe du tram Nations-Grand-Saconnex (TNGS)</b>	<b>Coût: 4 MF</b>
		<b>Priorité: As4</b>

### Coordination entre mobilité/ urbanisation/paysage

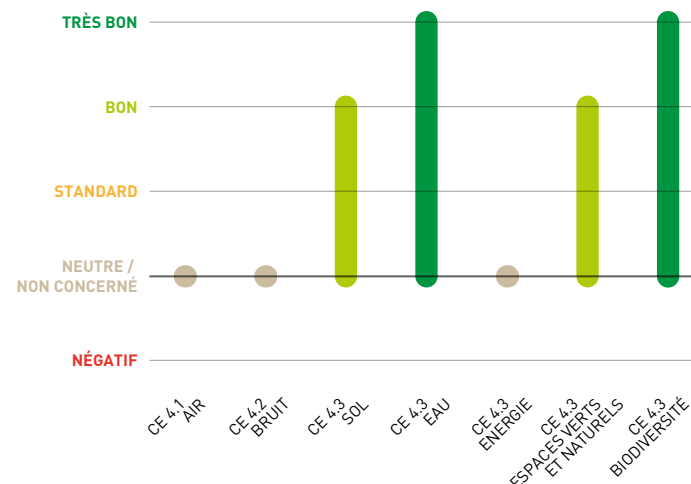
En lien avec le TNGS et dans le prolongement du Cours des Nobels et la Promenade de la Paix, la mesure valorise deux domaines patrimoniaux par le réaménagement du domaine Rigot sur sa partie Nord et le réaménagement du château Pictet permettant des accès de mobilité douce agréable et de qualité. Située dans des secteurs urbains en pleine densification (UD 2-01 Jardin des Nations, UD2-03a Grand-Saconnex) la mesure favorise l'accessibilité aux espaces ouverts pour les habitants et employés du secteur.

### Opportunité et utilité

Le réaménagement du domaine Pictet et la création d'un parc sur la partie Nord du Domaine Rigot permettront d'augmenter pour ces deux sites la valeur en biodiversité (vergers, potagers, prairies, plantation d'arbres à grands développements...) mais également la qualité d'accueil pour le public. La mesure valorise des sites patrimoniaux, contribuant à la qualité du paysage bâti.

Cette mesure répond aux stratégies de maillage vert et la qualité de vie dans les centres urbains: pacifier les centres urbains (M8), améliorer la qualité paysagère (EP4, 5 et 6) et acceptabilité de la densification (U8 et U 9).

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo).

Protection et valorisation des ressources naturelles: prévoit une imperméabilisation du sol de moins de 30% et une part de surface en pleine terre de plus de 40%; gère les eaux de ruissellement à ciel ouvert et à la source; prévoit des mesures de compensation (réhabilitation d'une situation péjorée), des nouveaux espaces de biodiversité, des plantations d'espèces végétales indigènes ou adaptables avec les changements climatiques; accompagne un programme Nature en ville.

Cette mesure ne présente aucun conflit avec la législation environnementale et ne touche aucune aire protégée ou importante pour la protection de la nature et du paysage.

### Lien avec d'autres mesures PA4

As4 - Bs4 UD 2-01 Jardin des Nations

As4 - Bs4 UD2-03a Grand-Saconnex

A4 32-1-25 et 32-1-27 Mesures d'accompagnement à la réalisation du tram TNGS

A4 32-2-23 Liaison MD entre le chemin des Fins et la route de Ferney

### Jalons et avancement des études

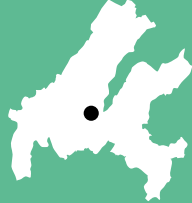

Etude de Programmation	Terminé
Etudes préliminaires	Terminé
<b>Avant-projet</b>	<b>2022</b>
Etude de projet	2023
Réalisation	2024
Mise en service	2024-2025

### Coût

Domaine Rigot: 2 MF d'investissements, le site étant en propriété privée de l'Etat de Genève  
Château Pictet: 2 MF

### Répartition du financement

Canton de Genève: 3 MF  
Subvention cantonale (Commune Grand-Saconnex): 1 MF

<p style="text-align: center;"><b>Numéro</b> <b>EP2-07</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Parc linéaire des Sports (Libellules, Bois des frères – Lignon) et liaison avec la Voie Verte d'Agglomération Rive Droite</b></p>		
<p style="text-align: center;"><b>Priorité</b> <b>As4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> Nouvelle</p>	<p><b>Coût : 8 MF</b> <b>Sans demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Espaces publics, Ilots de chaleur</p>		<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Canton de Genève <b>Autres instances concernées</b> Ville de Vernier</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p>  <p style="text-align: center;">Plan des emprises de la promenade des sports nord</p>	
<p><b>Description</b></p> <p>Cette mesure consiste à créer un espace public qui assure une liaison entre le quartier des Libellules (Châtelaine), le Bois des Frères et le Lignon. Cet espace public sera aménagé sous la forme d'un parc linéaire conçu pour être un « îlot de fraîcheur » dans un secteur identifié comme îlot de chaleur suite à l'étude GEO-NET réalisée en 2020 par le canton de Genève (<a href="https://www.ge.ch/actualite/analyse-climatique-du-canton-geneve-18-12-2020">https://www.ge.ch/actualite/analyse-climatique-du-canton-geneve-18-12-2020</a>).</p> <p>La création de la promenade des Sports se compose de parcours pour les habitants du Lignon et des Libellules (UD2-07 Châtelaine) et propose des programmes publics sportifs. Le projet prévoit de réduire la voirie à 6m de large jusqu'au quartier des Libellules. L'emprise ainsi libérée sera aménagée d'ateliers d'agrès sportifs; le long des terrains de foot, les talus existants seront aménagés en gradins pour profiter des événements sportifs; des terrains multi-sports et un skate parc pourront animer la promenade. De statut public, ils pourront être utilisés par les habitants des Libellules, de l'Écu, de Gordon Benett et du chemin de la Muraille. La mesure prévoit aussi de désimperméabiliser des espaces de parking et d'engazonner les pieds d'immeubles. La promenade des Sports au droit du parking est très large et permet d'intégrer des îlots de plantations généreux. Sur le secteur surplombant le stade de foot, le parking sera remplacé par un parvis qualitatif à l'entrée de l'école.</p> <p>Le projet prévoit également de se connecter à la Voie Verte Rive Droite (6621.2.034 - 33-11; 33-10; 6621.2.032 - 33-9; 6621.2.025 - 30-21 et 33-26 des PA2 et PA3), favorisant ainsi la mobilité douce sur l'ensemble de ce secteur.</p>			
<p><b>Coordination entre mobilité/urbanisation/paysage</b></p> <p>Le secteur des Libellules/Écu ne bénéficie pas d'un cadre de vie satisfaisant. Il présente un certain nombre d'espaces délaissés, non programmés, sans diversité végétale. Les aménagements routiers et les places de stationnement sont sur-dimensionnés. Les talus le long des stades fractionnent l'espace public. Le grand projet Châtelaine (UD2-07) doit réduire l'emprise routière, dynamiser les espaces publics et enfin intégrer la voie verte. Cette mesure favorise la qualité des espaces publics des quartiers en densification des Libellules et de Concorde du GP Châtelaine (UD2-07). Elle améliore le confort thermique et permet une liaison confortable et sécurisée à la Voie verte d'agglomération Rive droite pour les modes doux, favorisant son attractivité et son rayonnement, et ainsi le report modal, le délasserment et l'activité physique.</p> <p>La réalisation de la promenade des Sports permet de mieux relier qualitativement par la mobilité douce les quartiers des Libellules et de l'Écu au Bois des Frères, favorisant ainsi l'accessibilité à un espace naturel reconnu.</p>			

<b>Mesure EP2-07</b>	<b>Parc linéaire des Sports (Libellules, Bois des frères – Lignon) et liaison avec la Voie Verte d'Agglomération Rive Droite</b>	<b>Coût: 8 MF</b>
		<b>Priorité: As4</b>

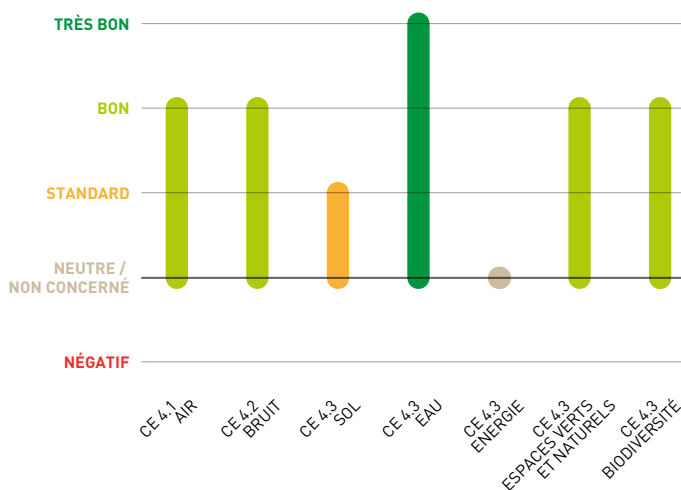
### Opportunité et utilité

Au niveau fédéral, la stratégie d'adaptation aux changements climatiques est largement portée et soutenue par de nombreux Offices et se décline au travers d'appels à projets dans le cadre du programme pilote d'adaptation aux changements climatiques. C'est notamment le cas du programme pilote de l'OFEV « COOL CITY » qui vise à favoriser l'initiation de projets exemplaires d'adaptation aux changements climatiques dans les cantons, les régions et les communes, ainsi que leur mise en œuvre avec le soutien financier de la Confédération. Les projets pilotes doivent contribuer à diminuer localement les risques liés au climat, à exploiter les éventuelles opportunités offertes par les changements climatiques et à augmenter la capacité d'adaptation. Il s'agit par ailleurs de sensibiliser les acteurs concernés à la nécessité de l'adaptation et de promouvoir la collaboration entre les différents intervenants.

Outre l'aspect climatique, cette mesure connecte des quartiers denses entre eux et avec le reste de l'agglomération centrale via la Voie verte sur des continuités agréables et sécurisées pour les modes doux, et en particulier les piétons. Elle permet également d'assurer un confort d'usage à tous les habitants des quartiers traversés grâce au développement d'espaces publics de proximité, sécurisés, végétalisés et équipés.

Cette mesure contribue en particulier à la métropole verte et compacte à travers les stratégies suivantes : régénérer les espaces bâtis et réduire les nuisances (EP4), favoriser la mobilité piétonne et le séjour dans l'espace public (M8), améliorer le maillage des espaces publics (U9).

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : améliore la part modale des TC et de la MD ; encourage les modes doux (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo) ; prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des zones d'interdiction de circuler et des mesures contraignantes pour les TIM.

Protection et valorisation des ressources naturelles : étudie la gestion des terres et déblais, ainsi que les possibilités d'optimiser les surfaces afin de diminuer l'imperméabilisation (La désimperméabilisation des surfaces de parking sera un atout majeur sur la qualité de vie.) ; gère les eaux de ruissellement à ciel ouvert et centralisée ou à la source ; crée des nouveaux espaces naturels et paysagers et améliore l'accessibilité ; prévoit des plantations d'espèce indigène et des mesures de compensation ; accompagne un programme Nature en ville ; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage ; a fait une analyse sur les îlots de chaleur. Le secteur du Lignon profite de la proximité du Bois des Frères et de l'écosystème du Rhône, réservoirs de biodiversité à préserver tout en les valorisant par l'intensification de leurs usages récréatifs et sportifs notamment.

### Lien avec d'autres mesures PA4

As4 - Bs4 UD2-07 Châtelaine


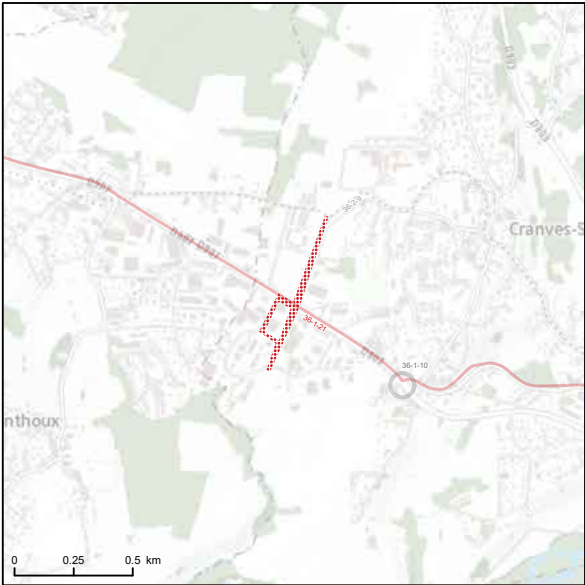
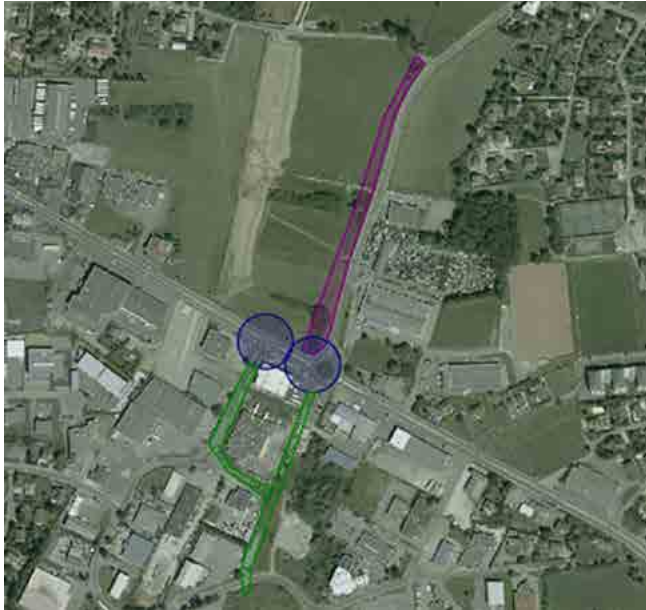
A4 33-26 Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévost et les Batailles en lien avec la Voie Verte d'agglomération

### Jalons et avancement des études

Programmation	2014
Etudes préliminaires	2022
Avant-projet	2023
Projet de l'ouvrage	2025
Réalisation	2026
Mise en service	2028

**Coût**  
8 MF

**Répartition du financement**  
En cours de discussion

<p align="center"><b>Numéro EP5-11</b></p>	<p align="center"><b>Amélioration de la fonctionnalité du corridor biologique entre le Bois de Rosses et la Menoge</b></p>		
<p align="center"><b>Priorité As4</b></p>	<p>Historique de priorité Nouvelle</p>	<p><b>Coût: 0.037 MF</b> <b>Sans demande de cofinancement</b></p>	
<p><b>Catégorie de mesures</b> Connexions biologiques (trames vertes, bleues, jaunes et noires)</p>		<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Commune de Cranves-Sales, Annemasse Agglo <b>Autres instances concernées</b> Conseil Départemental de la Haute-Savoie</p>	
<p><b>Plan de localisation</b></p> 		<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p>  <p>Figure 1 : Source SIG Annemasse Agglo</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: purple;">█</span> Bande enherbée réalisée par la commune de Cranves-Sales</li> <li><span style="color: green;">█</span> Bande enherbée restant à réaliser dans la ZAE</li> <li><span style="color: blue;">○</span> Passage souterrain restant à réaliser sous un des deux carrefours</li> </ul>	
<p><b>Description</b></p> <p>La mesure se situe au nord et sud de la route de Taninges à Cranves-Sales (RD 907). Des mesures sont proposées pour chaque portion du corridor afin de restaurer les fonctionnalités biologiques de cet espace :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la commune de Cranves Sales a réalisé l'espace-tampon naturel permettant la circulation des espèces dans le cadre de la construction de logements et elle va installer 3 panneaux de communication pour inciter les citoyens à réaliser ce type d'aménagements sur leurs espaces privés. Lors de la réalisation de la mesure 36-1-21 bus à haut niveau de service entre la gare d'Annemasse et Bonne (A4), un passage enterré sera prévu pour permettre à la petite faune de traverser la RD 907.</li> <li>• une bande enherbée sera prévue dans le programme pluriannuel de travaux de l'aménageur de la zone d'activités économique en aval.</li> </ul> <p>Pour finaliser la restauration de la fonctionnalité du corridor Bois de Rosses/Menoge, le réaménagement complet de l'axe sera l'occasion de prendre les mesures nécessaires à la diminution de la pollution lumineuse sur cet axe, en concertation avec les partenaires publics et privés du secteur: nouveaux équipements, abaissement et extinction, que ce soit sur les éclairages privés ou publics.</p>			
<p><b>Coordination entre mobilité/ urbanisation/paysage</b></p> <p>La densification urbaine prévue autour de l'axe (UD5-12) et le réaménagement complet de la route au profit du BHNS (M36-1-21 - A4) est l'occasion de restaurer les fonctionnalités du corridor biologique interrompu par la route de Taninges, actuellement très routière, entre le bois de Rosses et la Ménoge. La restauration de la trame verte apporte une plus-value paysagère et climatique à ce secteur actuellement peu qualitatif et permet le déploiement de nouveaux espaces publics au profit des habitants.</p>			

<b>Mesure EP5-11</b>	<b>Amélioration de la fonctionnalité du corridor biologique entre le Bois de Rosses et la Menoge</b>	<b>Coût: 0.037 MF</b>
		<b>Priorité : As4</b>

### Opportunité et utilité

Le diagnostic réalisé pour l'élaboration du Contrat Corridors Arve-Lac (6621.2.354 - P5/7 As2) a mis en évidence un corridor entre la rivière de la Menoge et le bois de Rosses correspondant aux secteurs ciblés dans le cadre de la présente fiche, dont certains tronçons sont préservés et fonctionnels et d'autres non :

- Le passage entre les bords du ruisseau et la zone d'activités de Borly est fonctionnel.
- La traversée de la Zone d'Activité Economique (ZAE) est devenue très compliquée mais encore possible, via une zone bocagère et une friche-relais dans la ZAE.
- Il est nécessaire de permettre le franchissement de la RD 907, où le passage est confirmé. Il s'agit du dernier secteur où la faune peut circuler entre le bois de Rosses et le ruisseau de la Menoge.

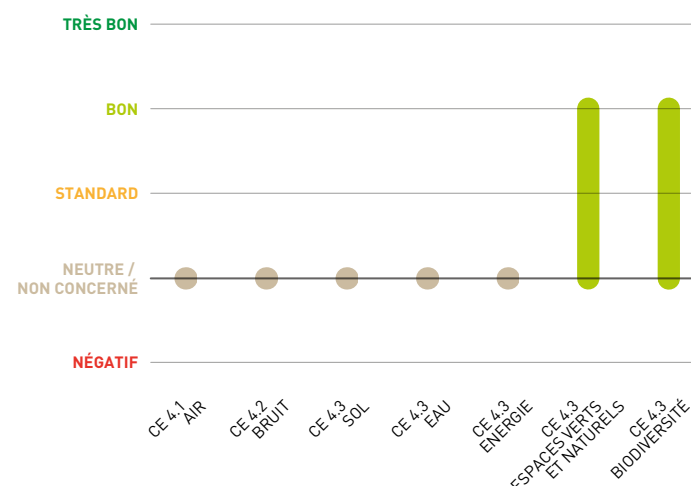
Plus au nord, l'espace-tampon réalisé le long de la route des Fontaines permet la circulation des espèces.

L'objectif de cette action est de restaurer et préserver le corridor, a minima pour la petite faune (oiseaux, insectes, hérissons,...) grâce à des aménagements adaptés mais également à une animation et sensibilisation des propriétaires et à la réduction de la pollution lumineuse.

La mesure permet de développer le maillage vert, d'intégrer le paysage et l'environnement aux projets urbains et d'infrastructures pour améliorer le cadre de vie et réduire leur impact environnemental.

Cette mesure répond au besoin d'action de réduire la pression sur les ressources naturelles (BA02) et aux stratégies de garantir les continuités naturelles et les corridors biologiques (EP1), de régénérer les espaces bâtis et réduire les nuisances (EP3) et d'intégrer les enjeux paysagers et environnementaux dans les projets (EP6).

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: non concerné.

Protection et valorisation des ressources naturelles: restaure des corridors pour la petite et moyenne faune en zone urbaine; améliore la biodiversité par la plantation de bandes enherbées et l'abaissement voire extinction de l'éclairage; sensibilise le public aux enjeux de corridors biologiques et de pollution lumineuse; intègre l'espace de nature au sein de zones d'activités à requalifier.

Cette mesure ne présente aucun conflit avec la législation environnementale et ne touche aucune aire protégée ou importante pour la protection de la nature et du paysage.

### Lien avec d'autres mesures PA4

A4 36-1-21 Aménagement d'un BHNS en rabattement du Léman Express: gare d'Annemasse-Cranves-Sales-Bonne-Centre hospitalier Alpes Léman

As4 - Bs4 UD 5-12 Densification autour du BHNS gare d'Annemasse-Cranves-Sales-hôpital

### Jalons et avancement des études

Programmation	terminé
<b>Etudes préliminaires</b>	<b>06/2021</b>
Avant-projet	06/2022
Projet	06/2022
Réalisation	12/2022
Mise en service	12/2023

### Coût


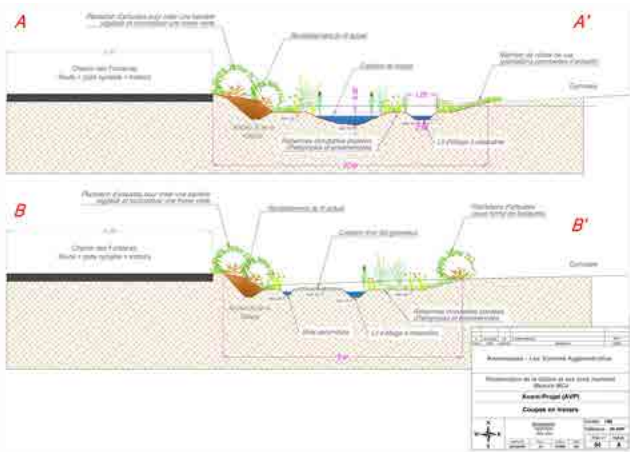
37'000 CHF

### Répartition du financement

Annemasse Agglomération, Conseil départemental de la Haute Savoie dans le cadre du Contrat Territorial Espaces Naturels Sensibles (CT ENS)

<p style="text-align: center;"><b>Numéro</b> <b>EP5-12</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Renaturation du cours d'eau de la Géline à Vétraz-Monthoux</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Priorité</b> <b>As4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> Nouvelle</p>	<p><b>Coût : 0.05 MF</b> <b>Sans demande de cofinancement</b></p>

<p><b>Catégorie de mesures</b> Connexions biologiques (trames vertes, bleus, jaunes et noirs), Espaces publics, Franges urbaines, Ilots de chaleur</p>	<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Annemasse Agglo <b>Autres instances concernées</b> Conseil Départemental de la Haute-Savoie, Commune de Vétraz-Monthoux</p>
--	---

<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p> 
---	---

<p><b>Description</b></p> <p>La mesure se situe en amont du cours d'eau la Géline, sur la commune de Vétraz-Monthoux, au droit d'un projet de collège porté par le Conseil Départemental de Haute-Savoie (horizon 2024/2025). Le projet de construction du collège évite ce cours d'eau et n'a donc aucun impact sur lui. Cependant, au fil des années et des constructions, le cours d'eau de la Géline a été largement modifié. Sur la zone du futur collège, elle est devenue un fossé peu large, profond, rectiligne et longeant la route, drainant également les eaux pluviales lessivant cette dernière. L'étude faune-flore menée dans le cadre de l'étude d'impact du collège présente un cours d'eau n'abritant que très peu d'espèces du fait de sa morphologie peu accueillante. De plus, il existe des épisodes de débordement en aval du site, par temps pluvieux.</p> <p>Il s'agit donc :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de créer des habitats aquatiques et terrestres diversifiés sur la portion au droit du site du collège et ses berges afin d'améliorer la biodiversité sur cette zone et plus globalement du territoire urbain dans lequel le projet s'intègre ;</li> <li>• de redonner à la rivière une place dans l'aménagement urbain et péri-urbain, revaloriser ses abords, et participer à l'amélioration du cadre de vie et du bien-être des habitants et collégiens utilisant ce site. Un tel aménagement au sein du projet limitera localement les impacts du changement climatique en créant un rafraîchissement local, et luttant contre les îlots de chaleur ;</li> <li>• de contribuer à l'amélioration de la qualité de l'eau globale du cours d'eau grâce à un aménagement ponctuel (zones humides filtrantes,...),</li> <li>• de participer à une amélioration de la gestion quantitative de l'eau sur la zone, puisque la Géline draine les eaux de ruissellement provenant notamment des Bois de Rosses (présence d'une couche imperméable d'argile en profondeur empêchant leur infiltration). Par exemple, la création d'espaces annexes (zone humide, ripisylve), recréera une zone tampon pour ces eaux de ruissellement.</li> </ul> <p>Le projet vise également, en amont du collège, à étudier les zones propices à une future restauration (zones humides liées au cours d'eau, autres zones où le cours d'eau est rectiligne, ...).</p>
--



<b>Mesure EP5-12</b>	<b>Renaturation du cours d'eau de la Géline à Vétraz-Monthoux</b>	<b>Coût: 0.05 MF</b>
		<b>Priorité: As4</b>

### Coordination entre mobilité/ urbanisation/paysage

Ce projet d'amélioration du cours d'eau est directement lié à l'amélioration de la qualité de vie du quartier (espace de respiration, rafraîchissement,...) et au projet de création d'une variante de la voie verte, qui pourra être utilisée par les collégiens et habitants pour les trajets quotidiens. A proximité directe du site, cette variante permettra également de reconnecter par le sud le bois des Rosses (projet de paysage prioritaire bois des Rosses EP5-0 - As2).

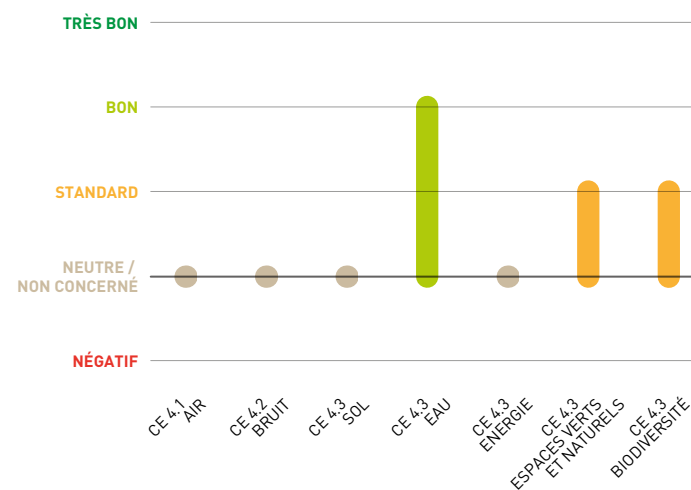
Le collège s'inscrit dans la mesure de densification urbaine prévue autour de l'axe BHNS Annemasse-Bonne (UD5-12).

### Opportunité et utilité

Le projet de construction du collège à Vétraz-Monthoux constitue une opportunité pour la restauration d'un segment de ce cours d'eau, mais surtout de milieux annexes associés afin d'améliorer la biodiversité du territoire. Les études hydrologiques mettent en exergue la gestion difficile des eaux sur la zone qui sont rapidement lessivées à chaque pluie depuis le Bois des Rosses et arrivent en flux important sur la Géline et les réseaux d'eau pluviale. En parallèle, le projet de réflexion autour de la remise à ciel ouvert du cours d'eau la Géline sur Annemasse (EcoQuartier Château rouge UD 5-17) incite à conduire une réflexion sur l'ensemble du cours d'eau qui traverse plusieurs communes urbaines avant de se jeter dans l'Arve. Le projet de la Ville d'Annemasse de « valoriser l'eau en ville » et reconnecter les habitants avec le cycle naturel pourrait être envisagé sur l'ensemble du linéaire et au-delà des limites communales. Le projet de restauration de la Géline sur cette petite portion du collège n'aura probablement pas un impact positif directement visible sur la gestion des eaux pluviales ou la biodiversité locale, mais peut être un pas vers une amélioration globale de ce type de cours d'eau, tronçon par tronçon et en fonction des opportunités. Elle participera également à l'amélioration du cadre de vie des collégiens, notamment pour son rôle de rafraîchissement local, de zones de respiration en urbain, mais aussi à la sensibilisation de ces élèves à l'importance de la préservation des cours d'eau en ville. Cette portion de Géline se situe dans le tracé de la trame verte urbaine identifiée par le SCoT d'Annemasse-Agglomération en cours d'approbation, comme « espaces libres participant à la nature en ville et pouvant jouer le rôle de continuité linéaire ou de pas japonais à préserver ».

Cette mesure répond au besoin d'action de réduire la pression sur les ressources naturelles (BA02) et aux stratégies de garantir les continuités naturelles et les corridors biologiques (EP1) et de régénérer les espaces bâtis et réduire les nuisances (EP4).

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: s'intègre au projet de la voie située le long de la route, prévoit des zones piétonnes ou de détente (passerelle piéton/vélo depuis la voie verte); un écran végétal le long de la route.

Protection et valorisation des ressources naturelles: revalorisation de la Géline en véritable trame verte et bleue, reméandrage et création d'une diversité de milieux dans le lit plus favorable à l'accueil de la biodiversité, plantation d'une ripisylve et d'espaces verts associés, prévoit la plantation d'espèces locales, utilisation de génie écologique, panneaux de sensibilisation prévus à proximité et espaces détente.

Cette mesure ne présente aucun conflit avec la législation environnementale et ne touche aucune aire protégée ou importante pour la protection de la nature et du paysage.

### Lien avec d'autres mesures PA4

A4 36-1-21 Aménagement d'un BHNS en rabattement du Léman Express: gare d'Annemasse-Cranves-Sales-Bonne-Centre hospitalier Alpes Léman

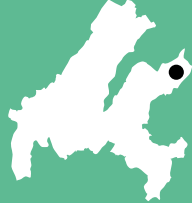
As4 - Bs4 UD 5-12 Densification autour du BHNS gare d'Annemasse-Cranves-Sales-hôpital

### Jalons et avancement des études

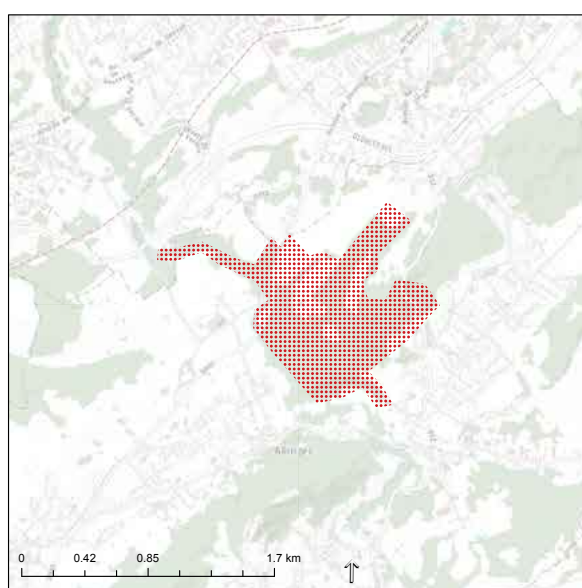
Programmation	Février – août 2020
Etudes préliminaires	Août – novembre 2020
<b>Avant-projet</b>	<b>Février 2021</b>
Projet de l'ouvrage	Décembre 2022
Réalisation	Septembre – Décembre 2024

**Coût**  
50'000 CHF

**Répartition du financement**  
Annemasse Agglo, Conseil Départemental de la Haute-Savoie, Commune de Vétraz-Monthoux

<p><b>Numéro</b> <b>EP7-03</b></p>	<p><b>Aménagement du domaine de Chignens sur les communes d'Allinges et de Thonon-les-Bains</b></p>	
<p><b>Priorité</b> <b>As4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> Nouvelle</p>	<p><b>Coût : &lt; 5 MF</b> <b>Sans demande de cofinancement</b></p>
<p><b>Catégorie de mesures</b> Connexions biologiques (trames vertes, bleues, jaunes et noires), Espaces publics, Franges urbaines</p>		<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Thonon Agglomération <b>Autres instances concernées</b></p>

### Plan de localisation



### Représentation explicative de la mesure



### Description

En lien avec la Société d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER) Thonon Agglomération a acquis en 2019, le domaine de Chignens sur les communes d'Allinges et Thonon-les-bains. Aux portes de l'agglomération régionale, ce domaine d'une surface de 83ha, constitue un patrimoine historique, agricole, environnemental et naturel de très grand intérêt. Les actions sont de différentes natures :

- Environnementale : protection de zones naturelles et humides à l'image de la gestion du lit du Pamphiot, gestion cohérente et maîtrisée des nombreuses zones humides.
- Agricole : à la suite du départ de l'agriculteur qui gérait le domaine, l'ensemble des prés de fauches et de pâture a été planté en bois (érable, noyers, acacias...), soit entre 30 et 40 ha en zone AOP Reblochon. Les surfaces adaptées à l'agriculture seront déboisées afin de retrouver leur fonction originelle et de compenser le foncier agricole perdu.
- Patrimoniale : réhabilitation, utilisation et maintien du patrimoine bâti existant comprenant un manoir de 846 m<sup>2</sup>, une dépendance de 636 m<sup>2</sup>, un corps de ferme composé d'une habitation (SDP : 317 m<sup>2</sup>) et de dépendances (SDP : 380 m<sup>2</sup>), et non attenantes de 75 m<sup>2</sup> (pigeonnier). Possibilité de création d'une ZAP (zone agricole paysagère) compte tenu de la présence de bâtiments agricoles préexistants et des travaux de rétablissement du potentiel agricole) afin d'optimiser les différents espaces.
- Economique : le domaine comprend des zones de protection d'eau minérale et thermale de Thonon-les-Bains.
- Touristique : le domaine connecte des chemins de randonnée en direction du Château des Allinges. Des aménagements sont prévus : zones de libre déambulation et de maraudage, étoffement, balisage, maillage des itinéraires piétons/cyclables (VTT, ...). Des sorties scolaires et périscolaires seront organisées (collège proche).
- Sécuritaire : aménagement de l'intersection du Crêt baron sur la RD 903, dont le carrefour est très accidentogène.

La viabilité et la faisabilité des projets sont en cours d'études.

<b>Mesure EP7-03</b>	<b>Aménagement du domaine de Chignens sur les communes d'Allinges et de Thonon-les-Bains</b>	<b>Coût: &lt; 5 MF</b>
		<b>Priorité: As4</b>

### Coordination entre mobilité/urbanisation/paysage

L'acquisition de ce domaine s'inscrit dans le cadre des mesures de compensation surfaciques agricoles, environnementales et paysagères à la création de la liaison autoroutière Machilly - Thonon dont la concession a été publiée le 23 février 2021.

Maintenir un tel poumon vert dans le domaine public a de nombreux intérêts compte tenu des enjeux du site et de sa proximité avec l'agglomération régionale de Thonon-Les Bains en plein développement. Cette maîtrise publique constitue une réelle opportunité de mener à bien de très nombreuses politiques publiques comme un projet alimentaire territorial (PAT) dont le programme d'actions sera défini en 2021-2022.

Le site sera relié à l'aire urbaine grâce à des cheminements doux.

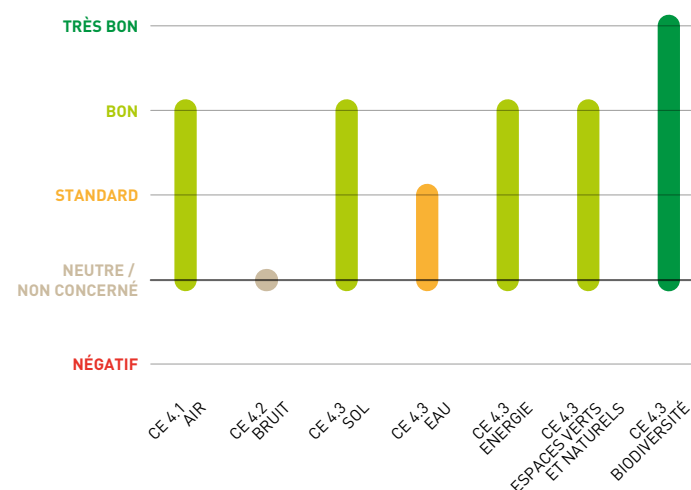
### Opportunité et utilité

Poumon vert destiné à être un espace public qualitatif pour les habitants de l'agglomération régionale de Thonon, en tant qu'espace récréatif et de sensibilisation aux questions environnementales, agricoles et paysagères réflexions en cours sur des fermes pédagogiques, jardins partagés, laboratoire de biodiversité...), ce domaine permettra également via une gestion adaptée de ces espaces boisés d'avoir une qualité de l'air, à proximité d'espaces urbanisés ayant vocation à se densifier.

Le renouveau de l'exploitation agricole permettra l'émergence de nouvelles installations agricoles et la consolidation des exploitations locales qui le nécessitent, pour répondre aux besoins alimentaires locaux, en favorisant les circuits courts et les signes de qualité. L'ouverture du site au public permet de pérenniser l'accès des habitants de l'agglomération régionale à cet espace ouvert par voies douces (randonnées pédestres, vtt, équestre), mais aussi mettre à disposition de la population le mur d'escalade naturel existant.

Cette mesure répond aux stratégies environnement - paysage : préserver, restaurer, créer et valoriser le grand paysage et ses composantes écologiques (EP1, EP2, EP3).

### Effets sur l'environnement



Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores : encourage les modes doux, marche et vélo (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnements et promotion de l'utilisation du vélo), prévoit des zones piétonnes ou de détente ; prévoit des actions sur les bâtiments en matière d'énergie renouvelable.

Protection et valorisation des ressources naturelles : prévoit une imperméabilisation du sol de moins de 30% et une part de surface en pleine terre de plus de 40% ; prévoit une gestion globale du cycle de l'eau dont préservation des zones humides et du Pamphiot, eaux pluviales et périmètre de captage des eaux minérales de Thonon-les-Bains ; crée des nouveaux espaces naturels, de biodiversité et paysagers et améliore l'accessibilité ; prévoit des plantations d'espèce indigène ; protège les trames (verte, bleue, jaune et noire) ; maintient et/ou restaure les points de vue sur le grand paysage ; a une gestion du patrimoine forestier.

Cette mesure ne présente aucun conflit avec la législation environnementale et ne touche aucune aire protégée ou importante pour la protection de la nature et du paysage. Elle est une mesure de compensation du projet autoroute et aménagement sécuritaire d'un carrefour d'une route à forte fréquentation qu'est la RD 903.

### Lien avec d'autres mesures PA4

Hors FI 63-01 Nouvelle liaison 2x2 voies Machilly – Thonon (désenclavement du Chablais)


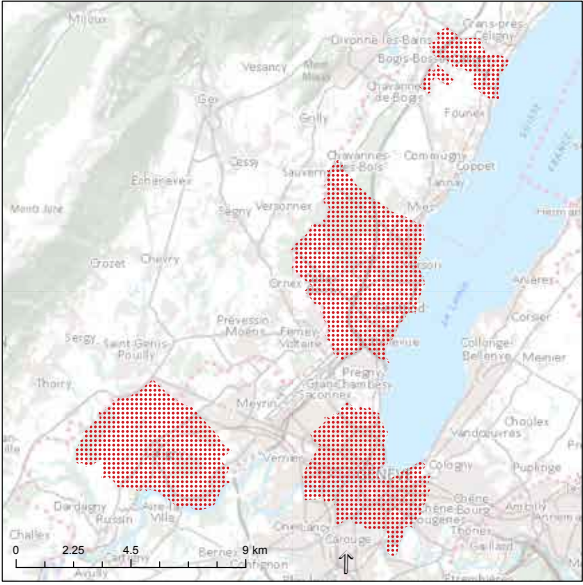
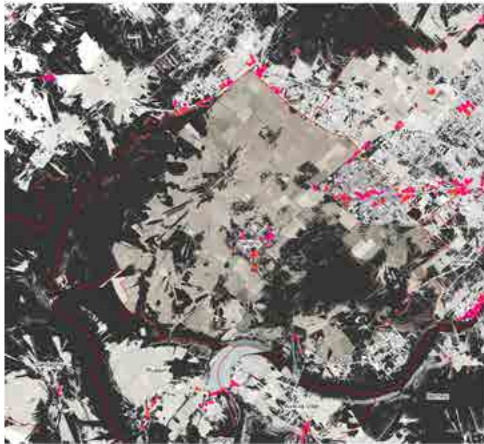

### Jalons et avancement des études

État des lieux du potentiel du domaine	06. 2020
<b>Etudes préliminaires</b>	<b>02.2021 au 12.2022</b>
Réalisation	03.2022 /12. 2027 en fonction d'un plan pluriannuel d'investissement et de fonctionnement à définir

### Coût

< 5 MF dont 3 MF d'acquisition foncière

### Répartition du financement /

<p><b>Numéro</b> <b>EP1-2-8</b></p>	<p><b>Restauration des corridors noirs fonctionnels pour la faune nocturne</b></p>	
<p><b>Priorité</b> <b>As4</b></p>	<p><b>Historique de priorité</b> Nouvelle</p>	<p><b>Coût : 1 MF</b> <b>Sans demande de cofinancement</b></p>
<p><b>Catégorie de mesures</b> Connexions biologiques (trame noire)</p>		<p><b>Maître(s) d'ouvrage</b> Canton de Genève <b>Autres instances concernées</b> Versoix, Céligny, Bellevue, Collex, Genthod, Satigny et Ville de Genève</p>
<p><b>Plan de localisation</b></p> 	<p><b>Représentation explicative de la mesure</b></p>   <p>Plus la classe est élevée, plus la luminosité est importante</p>	
<p><b>Description</b></p> <p>Une cartographie aérienne nocturne a été réalisée en 2013 par le canton de Genève afin d'alimenter la réflexion sur les corridors noirs. Les zones d'obscurité nocturnes existantes ont par la suite été cartographiées sur tout le canton de Genève.</p> <p>La trame noire cantonale à restaurer pour la faune nocturne (chiroptères, rapaces nocturnes, papillons nocturnes) est partiellement identifiée pour les communes de Versoix, Céligny, Bellevue, Collex et Genthod, et réalisée pour la commune de Satigny et la Ville de Genève. Les mesures à prendre pour restaurer la trame noire (extinction, modification du luminaire) sont également identifiées pour ces communes.</p> <p>Cette mesure vise à restaurer la trame noire (les points de conflits) par des actions de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Suppression des lampadaires inutiles ;</li> <li>• Modification des luminaires : angle d'orientation, hauteur des mâts, remplacement par de l'éclairage intelligent ;</li> <li>• Installation de module de télégestion (pour de la gestion au luminaire).</li> </ul> <p>L'assainissement doit en principe débuter en 2021 pour la commune de Satigny et la Ville de Genève.</p> <p>Les Services Industriels de Genève (SIG) ont également entrepris l'assainissement de leurs installations fin 2020.</p>		
<p><b>Coordination entre mobilité/urbanisation/paysage</b></p> <p>L'éclairage des routes et des cheminements doit être coordonné avec les autres aspects, notamment sécuritaires.</p>		

<b>Mesure EP1-2-8</b>	<b>Restauration des corridors noirs fonctionnels pour la faune nocturne</b>	<b>Coût: 1 MF</b>
		<b>Priorité: As4</b>

### Opportunité et utilité

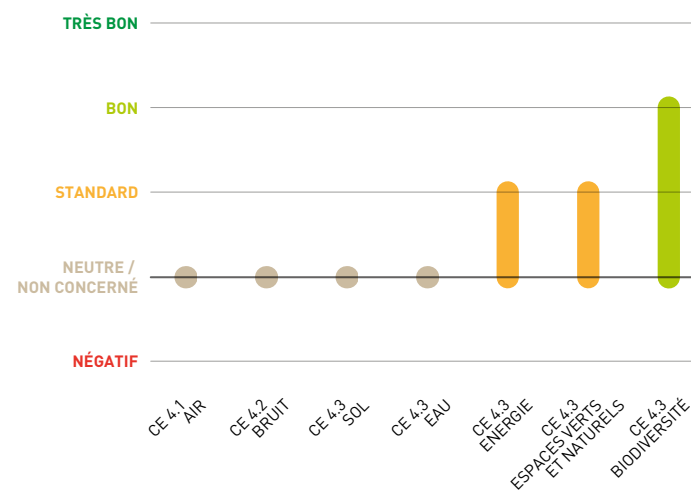
La préservation de la faune nocturne fait partie des priorités du Grand Genève.

Le canton de Genève a adopté en 2020 un Plan Biodiversité pour préserver et développer l'infrastructure écologique. La trame noire est un élément de cette infrastructure écologique s'agissant du réseau de vie de toutes les espèces sensibles à la lumière.

Les conséquences de l'éclairage artificiel sur la biodiversité sont multiples. Les espèces touchées sont à la fois animales comme végétales. La pollution lumineuse agit par exemple sur les rapports proies/prédateurs, sur les rythmes biologiques (dates de floraisons, équilibre veille/sommeil) et sur les comportements (désorientation, éblouissement) des individus. Elle est également susceptible de provoquer un effet de coupure.

Cette mesure répond au besoin d'action de réduire la pression sur les ressources naturelles (BA02) et aux stratégies de garantir les continuités naturelles et les corridors biologiques (EP1) et de régénérer les espaces bâtis et réduire les nuisances (EP4).

### Effets sur l'environnement



Le questionnaire d'évaluation environnementale n'est pas pertinent pour cette mesure.

Réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores: Il a été constaté que la baisse de l'éclairage public engendre aussi une diminution des vitesses et du bruit.

Protection et valorisation des ressources naturelles: Cette mesure concerne essentiellement la protection de la biodiversité et surtout la faune. Elle permettra en outre de réduire la consommation d'énergie de l'éclairage public.

Cette mesure ne présente aucun conflit avec la législation environnementale et ne touche aucune aire protégée ou importante pour la protection de la nature et du paysage.

### Lien avec d'autres mesures PA4

/

### Jalons et avancement des études

Programmation	En cours - 2023
<b>Etudes préliminaires</b>	<b>Juin 2021</b>
Avant-projet	2023
Projet	2024
Réalisation	2023-2027
Mise en service	2027

**Coût**  
1 MF

### Répartition du financement

Canton de Genève, autres financeurs potentiels: OFEV, SIG et Communes



**GLCT Grand Genève**  
Présidence du Conseil d'Etat  
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2  
Case postale 3964 - 1211 Genève 3

**Pôle métropolitain  
du Genevois français**  
T +33 (0)4 50 04 54 08  
infos@grand-geneve.org

**Région de Nyon**  
T +41 (0)22 361 23 24  
info@regiondenyon.ch

**République et  
Canton de Genève**  
T +41 (0)22 546 73 40  
grand-geneve@etat.ge.ch

© Nicole Zermatten / Ville de Genève