

# MESURES ET PROGRAMME DE TRAVAIL

PROJET DE TERRITOIRE  
GRAND GENÈVE 2016-2030

ANNEXE 2

DÉCEMBRE 2016

# MESURES ET PROGRAMME DE TRAVAIL

## PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 3<sup>ÈME</sup> GÉNÉRATION (PA3)

Auteur :

**Équipe Grand Genève :**

Ludovic Antoine, Frédéric Bessat, Bruno Beurret, Ingrid Carini,  
Nathalie Communal, Marion Charpié-Pruvost, Hervé Fauvain,  
Sylvain Ferretti, Brice Fusaro, Mathieu Iglesias,  
Sébastien Jerdelet, Charlotte Le Gouic, Davide Molinari,  
Adrien Mulon, Tali Nyffeler, Virginie Pirens, Bryan Poli,  
Martine Roset, Pascale Roulet Mariani, Camille Toussaint,  
Sylvie Vares, Joël Vetter, Hervé Villard, Cecilia Viret

**Mandataires :**

Groupement Güller Güller – Acadie – mrs Partner –  
Topos urbanisme – Marion Talagrand – Ecotec – van de Wetering  
– Infrac – Sofies – ArxiT

**Le Comité technique et les partenaires**

## Avertissement

Le Projet de territoire Grand Genève 2016-2030 - Projet d'agglomération de 3<sup>ème</sup> génération est constitué des documents suivants :

- **Charte d'engagement du Projet de territoire Grand Genève 2016-2030**
- **Projet de territoire Grand Genève 2016-2030**
- **Annexes :**
  - 1. Cartographies
  - 2. Mesures et programme de travail
  - 3. Diagnostic
  - 4. Prospective et évaluation
  - 5. Compte-rendu de mise en œuvre 2007-2012
  - 6. Avis du Forum d'agglomération

## SOMMAIRE

<b>1.</b>	<b>Mise en œuvre du Projet de territoire – mesures et actions .....</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Méthode pour la priorisation des mesures infrastructurelles mobilité du PA3.....</b>	<b>6</b>
2.1.	Critères « éliminatoires » .....	6
2.2.	Critères de priorisation .....	8
2.3.	Priorisation des mesures par type et par territoire.....	10
<b>3.</b>	<b>Récapitulatif de l'ensemble des mesures du PA3 .....</b>	<b>12</b>
<b>4.</b>	<b>La documentation des mesures.....</b>	<b>14</b>
4.1.	Les secteurs géographiques .....	14
4.2.	Les mesures d'infrastructure A et B sollicitant un cofinancement.....	16
4.2.1.	Contenu des fiches mesures d'infrastructures A et B .....	16
4.2.2.	Mesures d'infrastructure A et B du PA3.....	17
4.3.	Les mesures d'urbanisation.....	18
<b>5.</b>	<b>Les actions, le programme de travail du projet de territoire 2016-2030.....</b>	<b>16</b>
<b>6.</b>	<b>Listes des mesures A et B sollicitant un cofinancement fédéral au titre du Fonds d'infrastructure .....</b>	<b>21</b>
6.1	Liste des mesures A .....	21
6.2	Liste des mesures B .....	24
	Liste des figures .....	26
	Sigles et abréviations .....	27
<b>Partie I Mesures .....</b>	<b>31</b>	
	Onglet 1 : Regroupements géographiques et mesures de transports A et B .....	31 à 278
	Onglet 2 : Urbanisation : projets stratégiques de développement .....	279 à 391
<b>Partie II Programme de travail.....</b>	<b>393</b>	
<b>Programme de travail du Grand Genève 2017-2020.....</b>	<b>393</b>	
	Onglet 1 : Mobilité et transports .....	395 à 422
	Onglet 2 : Environnement .....	423 à 456
	Onglet 3 : Urbanisation .....	457 à 500
	Onglet 4 : Monitoring et communication.....	501 à 506



## 1. MISE EN ŒUVRE DU PROJET DE TERRITOIRE – MESURES ET ACTIONS

La mise en œuvre de la vision du Projet de territoire du Grand Genève et de ses stratégies sectorielles se traduit par :

- d'une part la définition de **mesures spatialisées** regroupées en deux grands types, et qui ont un effet liant dans le cadre du PA3 :
  - Les **mesures infrastructurelles transport** qui peuvent faire l'objet d'un cofinancement de la Confédération helvétique par le fonds d'infrastructure (en rouge) ;
  - Les mesures **non infrastructurelles urbanisation, environnement- paysage** (en vert).
- d'autre part la conduite d'**actions (études, coordinations, animation, etc.) qui constituent le programme de travail** du Grand Genève pour les quatre prochaines années. Ces actions font partie intégrante du Projet de territoire et font l'objet de financements spécifiques du Grand Genève. Elles sont développées dans les domaines de l'urbanisation, de l'environnement, de la mobilité et de manière transversale dans le monitoring et la communication (en bleu).

	MOBILITE	ENVIRONNEMENT	URBANISATION PAYSAGE
<b>MESURES</b> Projets spatialisés par entité géographique	Ex: Tram, BHNS  Mesures infras éligibles PA3 selon priorisation	Ex: contrats corridors, espaces cours d'eau	Projets de développement stratégique PSD  Projet paysage prioritaires PPP
<b>ACTIONS</b> Programme de travail	Ex: Services à la mobilité  Covoiturage, VLS	Ex: PACT'AIR  Corridors noirs	Ex: accompagner les projets urbains  Etude renouvellement urbain, les conséquences

Figure 1 : Tableau synoptique des mesures et actions du Projet de territoire du Grand Genève par domaine d'intervention

Les mesures ainsi que les actions du programme de travail sont détaillées sous forme de fiches dans le présent document.

Cette annexe se présente sous la forme d'un classeur afin que chaque fiche-action puisse être approfondie et modifiée au cours des prochaines années. Il s'agit donc d'un document évolutif, qui doit permettre de construire le Projet de territoire du Grand Genève par des actions concrètes et de manière multi-partenariale.

**L'ensemble de l'annexe 2 répond aux EB 4 et 5.**

## 2. MÉTHODE POUR LA PRIORISATION DES MESURES INFRASTRUCTURELLES MOBILITÉ DU PA3

Ce chapitre répond à l'EB 5.

Les mesures infrastructurelles de transports nécessitent une priorisation stricte et rigoureuse, la méthode de priorisation s'appuie largement sur la méthode proposée par la Confédération.

La priorisation des mesures infrastructurelles mobilité vise à :

- échelonner la réalisation des mesures dans le temps,
- définir quelles mesures du Projet de territoire peuvent solliciter un cofinancement de la Confédération dans le cadre du fonds d'infrastructure. Une attention particulière est portée sur les mesures situées sur territoire français pour en déterminer la pertinence et l'effet sur la partie suisse de l'agglomération.

L'échelonnement temporel vise à fixer les priorités d'actions pour les collectivités responsables de la réalisation, et à proposer un rythme de réalisation du Projet en adéquation avec les capacités de financement et de réalisation des projets par les collectivités publiques. Cette répartition temporelle doit permettre de « dimensionner » le Projet d'agglomération pour chaque période quadriennale Elle a également un effet direct sur l'utilité du projet puisque ce sont les mesures des tranches 2019 – 2022 et 2023 – 2026 qui définissent son efficacité au sens de la Confédération.

La méthode proposée par le Grand Genève complète la méthode proposée par la Confédération, en amenant une appréciation qualitative complémentaire directement en lien avec les stratégies sectorielles du projet de territoire (cf. tableau « critères de priorisation » ci-après). Elle distingue les critères « éliminatoires » issus des Directives sur les Projets d'agglomération et les « critères de priorisation », permettant de vérifier la bonne inscription de la mesure dans les concepts ainsi que la faisabilité opérationnelle de la mesure.

### 2.1 Critères « éliminatoires »

Si ces critères ne sont pas remplis, la mesure ne peut pas prétendre à un cofinancement de la Confédération. Il s'agit du caractère cofinçable d'une part, et du degré de maturité d'autre part.

Critère éliminatoire	Exigence de la Directive
Caractère cofinançable	<p>(Directives PA3, Chap. 3.6.2)</p> <p>« Des contributions seront probablement allouées en faveur des investissements opérés dans des infrastructures routières et ferroviaires situées à l'intérieur des villes et des agglomérations, destinées à y améliorer les systèmes de transport et qui ne bénéficient pas déjà d'un cofinancement par des moyens fédéraux. Cela comprend en particulier les infrastructures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• travaux routiers servant à augmenter la sécurité et la capacité du TIM et à en rendre les nuisances plus supportables ;</li> <li>• mesures de gestion du trafic (systèmes de guidage et d'information) ;</li> <li>• routes de délestage ou de contournement, pour autant qu'il s'agisse de routes cantonales ou communales ;</li> <li>• infrastructures des TP, en particulier tramways et bus, et mesures corrélatives en faveur d'autres moyens de transport, pour autant qu'elles servent à l'amélioration de l'ensemble du système de transports ;</li> </ul>
Caractère cofinançable	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mesures en faveur de la mobilité douce si elles améliorent l'efficacité de l'ensemble des systèmes de transport, notamment des réseaux cohérents et sûrs d'itinéraires piétonniers ;</li> <li>• mesures en faveur de la mobilité combinée et de l'intermodalité (plateformes intermodales) ;</li> <li>• mesures visant à séparer les types de trafic dans les villes et les agglomérations (séparation des trafics ferroviaire et routier, suppression de passages à niveau). »</li> </ul>
Degré de maturité	<p>(Directives PA3, Chap. 4.4.1.4)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une étude préliminaire doit être disponible en 2016 pour les mesures &gt; 10 Mio</li> <li>• Un Avant-projet doit être disponible en 2016 pour les mesures &gt;100 Mio.</li> </ul>

Les mesures ne respectant pas l'un ou l'autre critère ci-dessus ne font pas l'objet d'une demande de cofinancement. Elles peuvent toutefois être maintenues comme « mesure du Projet de territoire Grand Genève », mais avec la mention « hors FI ».



## 2.2 Critères de priorisation

Ceux-ci visent à évaluer de manière qualitative l'opportunité d'une sollicitation ou non d'un cofinancement et à vérifier le réalisme de l'horizon de réalisation (périodes 2019-2022, 2023-2026 ou >2026). Il s'agit de :

- la pertinence de la mesure pour l'agglomération pour la période donnée ;
- l'utilité en regard des concepts pour la période donnée ;
- du réalisme de la faisabilité opérationnelle pour la période donnée.

Le tableau ci-dessous fournit les questions pour lesquelles une appréciation doit être fournie.

Critère	Questions posées	Réponses possibles
Pertinence pour l'agglomération	La mesure correspond-elle à l'un des accents suivant :	Oui
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• valorisation des TC lourds, dont le RER et/ou les axes forts (rabattements TC ou MD, interface de gare)</li> <li>• mesure routière d'accompagnement permettant de favoriser l'utilisation du réseau supérieur d'agglomération</li> <li>• mesure structurant pour le réseau MD et pour la qualité des espaces publics</li> </ul>	Seulement partiellement
Utilité de la mesure	Toutes les mesures non-infrastructurelles ont été prises avant la réalisation d'infrastructure ?	Oui / non / partiellement
	La mesure est-elle comprise dans un PSD ?	Oui / non / partiellement
	La mesure permet-elle de résoudre un problème de capacité identifié du réseau de mobilité ?	Oui / non / partiellement
	La mesure permet-elle de renforcer la concentration de l'urbanisation dans les centralités en coordination avec le réseau TP ?	Oui / non / partiellement
	La mesure évite-t-elle un développement parallèle à une infrastructure supérieure déjà existante ?	Oui / non / partiellement
Prêt à être réalisé et financement garanti	Un maître d'ouvrage est-il identifié ?	Oui / non / partiellement
	La mesure est-elle inscrite dans un plan de financement (PDI ou liste des mesures étudiées par un groupe de travail trans-frontalier) ?	Oui / non / partiellement
	La propriété foncière a-t-elle été identifiée ?	Oui / non / partiellement
	Les mesures A1 et A2 de ce maître d'ouvrage sont largement mises en œuvre ?	Oui / non / partiellement
	Existe-t-il des études et données sur le financement de l'exploitation ?	Oui / non / partiellement

Pour le Projet d'agglomération du Grand Genève, au vu de la grande disparité de mesures, l'analyse du rapport coût-utilité de chaque mesure est menée au sein d'« orientations stratégiques » (OS) qui ont pour but de prioriser entre elles des mesures comparables. Les orientations stratégiques sont au nombre de 7.

Orientation Stratégique	Type de mesures
OS1 : Tenir la multipolarité de l'agglomération entière, y compris au sein des agglomérations compactes	Il s'agit de mesures ayant pour but de participer à la structuration multipolaire de l'agglomération. Il peut s'agir de mesures de transports publics, routières ou de mobilité douce. Elles doivent avoir un rôle majeur dans la structuration multipolaire.
OS2 : Organiser, qualifier et tenir les agglomérations régionales	Il s'agit de mesures ayant pour but de participer à la structuration et au fonctionnement d'une agglomération régionale. Il peut s'agir de mesures de transports publics, routières ou de mobilité douce. Elles doivent avoir un rôle majeur dans la structuration de l'urbanisation de l'agglomération régionale dans laquelle elle se situe.
OS3 : Desservir les centres régionaux et locaux, leur bassin versant et l'espace rural	Il s'agit de mesures ayant pour but de desservir des secteurs urbains ou ruraux situés dans les agglomérations régionales, leur bassin versant ou les territoires intermédiaires situés entre l'agglomération centrale et les agglomérations régionales. Il peut s'agir de mesures de transports publics, routière ou de mobilité douce.
OS4 : Ossature principale de l'agglomération centrale	Il s'agit de mesures ayant pour but de participer à la structuration et au fonctionnement multipolaire de l'agglomération centrale. Il peut s'agir de mesures de transports publics, routière ou de mobilité douce. Elles doivent avoir une composante importante de structuration de la forme urbaine et des espaces publics.
OS5 : Requalifications et valorisation de l'espace public dans l'agglomération centrale	Il s'agit de mesures ayant pour objectif premier l'aménagement de l'espace urbain de qualité. Il peut s'agir d'accompagnement d'infrastructure de transport public, de réaménagement de routes ou de places.
OS6 : Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains de l'agglomération centrale	Il s'agit de mesures de desserte des secteurs urbains ou d'accessibilité à de nouveaux quartiers. Il peut s'agir de mesures de transport public ou routières.
OS7 : Desserte et perméabilité MD de l'agglomération centrale	Il s'agit de mesures de mobilité douce ayant pour but soit la constitution d'un réseau structurant à l'échelle de l'agglomération centrale, soit de mesures visant à renforcer la perméabilité des quartiers pour les modes doux.

## 2.3 Priorisation des mesures par type et par territoire

Dans le cadre de ce processus de priorisation, il est à noter que la sélection a été plus stricte pour les mesures françaises, selon le critère défini par la Confédération stipulant qu'une mesure doit avoir un effet important sur le territoire Suisse pour pouvoir prétendre à un cofinancement. En effet, le périmètre du Grand Genève correspond à un périmètre politique dont les contours diffèrent du périmètre de définition des agglomérations de l'OFS. Cependant les partenaires français consolident leur niveau d'engagement de la même façon que les partenaires vaudois et genevois en réalisant leurs mesures dans une logique de cohérence fonctionnelle du système. La structure à la fois multipolaire et compacte du Grand Genève plaide en faveur d'interventions et de demandes de cofinancement parfois en marge du périmètre OFS afin de produire un effet à l'intérieur de ce périmètre et surtout sur le territoire suisse. Il a été choisi de sélectionner sur la partie française de l'agglomération uniquement les mesures en lien avec le développement des centres régionaux et locaux desservis par le réseau RER Léman Express ou un axe fort TC. En effet, en plus de la création d'axes forts TC transfrontaliers et du développement du réseau ferré, les mesures permettant le développement des TC et MD autour des gares des centres régionaux et locaux, favorisant l'utilisation de l'offre RER et des axes structurants suburbains et interurbains, sont celles qui contribuent avec le plus de poids au renforcement de la multipolarité de l'agglomération. Elles ont un impact conséquent à deux niveaux : d'une part sur la réponse au besoin en déplacements internes au territoire considéré, et d'autre part sur les déplacements en échange avec les autres territoires et surtout sur les déplacements transfrontaliers. Aussi, ces mesures participent au report modal des TIM vers les TC et MD et ont pour effet concret de soulager les réseaux de déplacement sur le territoire suisse.

Parmi les mesures prioritaires et retenues pour une demande de cofinancement à la Confédération, les types d'objets suivants sont identifiés :

- amélioration du système de transports collectifs d'agglomération aussi bien sur Suisse que sur France, notamment par la réalisation d'axes structurants suburbains et interurbains BHNS. Ces infrastructures viennent en complément du réseau ferroviaire, dont le financement est assuré par d'autres fonds, constituant néanmoins l'ossature de la multipolarité de l'agglomération et dont le développement est primordial pour le bon fonctionnement de l'agglomération ;
- aménagement de plateformes multimodales aux interfaces gares assurant l'articulation entre réseau ferré et réseau urbain, au niveau des centres régionaux et locaux, tant sur Suisse que sur France ;
- poursuite du développement du réseau de tramways suisses et transfrontaliers, axes forts majeurs TC de l'agglomération centrale et véritables catalyseurs pour la construction de nouveaux quartiers et pour le renouvellement urbain ;
- aménagements en faveur des TC routiers sur les lignes majeures du réseau. Les aménagements TC sur territoire français ont fait l'objet d'une priorisation aboutissant à des demandes de cofinancement pour des lignes TC de rabattement vers les gares des centres régionaux et locaux des agglomérations centrale et régionales ;
- aménagements MD dans une double logique de rabattement vers les gares des centres régionaux et locaux d'une part, et de connexion des pôles de l'agglomération d'autre part considérant la part grandissante du vélo dans les déplacements. En complément, les aménagements MD pour assurer un maillage continu et attractif dans les zones denses s'inscrit dans la continuité des PA1 et PA2 ;
- espaces publics en coordination et en cohérence avec des projets de requalifications d'axes permettant une meilleure organisation et répartition de l'espace entre les modes (TIM, TC, MD) et une amélioration de la sécurité du trafic. C'est notamment le cas pour les projets de trams suisses et transfrontaliers ainsi que sur plusieurs axes structurants du réseau routier en milieu urbain dense.

Même s'ils participent à l'objectif de report modal et constituent un lien essentiel pour l'intermodalité, les P+R ne font pas l'objet de demande de cofinancement à la Confédération, dans un souci de priorisation et au vu du traitement opéré dans les PA1 et 2 (pas de financement de P+R à l'échelle de la Suisse).

Enfin, les projets routiers principalement en faveur des TIM et de l'organisation des flux routiers (routes de support au développement urbain ou de délestage par exemple), même s'ils participent au concept multimodal d'ensemble pour accompagner le développement de l'agglomération, ne font pas l'objet de sollicitation pour un cofinancement dans le cadre du fonds d'infrastructures.

### 3. RÉCAPITULATIF DE L'ENSEMBLE DES MESURES DU PA3

Alors que le PA2 comptabilisait 496 mesures (82 urbanisations, 364 mobilité, 50 environnement), le Projet de territoire 2016-2030 a permis de faire évoluer ces chiffres en fonction des besoins des territoires de l'agglomération et du remaniement de certaines mesures (ambitions, périmètres, liens entre les projets). Ainsi, au cours de l'élaboration du PA3, les différentes réunions techniques et politiques dans les PACA puis le processus de priorisation ont abouti aux évolutions suivantes : on comptabilise 10 mesures nouvelles pour l'urbanisation (82 au total), 19 mesures nouvelles pour l'environnement (53 au total) et 52 mesures nouvelles pour la mobilité (416 au total).

Parmi les mesures mobilité, 42 sollicitent un cofinancement fédéral pour la période 2019-2022 (mesures A) et 23 pour la période 2023-2026 (mesures B). Ces mesures sont en partie de nouvelles mesures mais la plupart sont issues des planifications précédentes (PA1 + PA2) et ont vu leur degré de maturité avancer suffisamment pour solliciter un cofinancement.

Les autres mesures mobilité sont assumées entièrement localement avec un plan financier spécifique élaboré par les différents maîtres d'ouvrage.

Un effort global est porté depuis plusieurs années sur les thèmes de la sécurité du trafic et de l'amélioration du système de transport TIM-TC-MD au sein de l'agglomération (CE1 + CE3). Cet effort s'est traduit dans la liste des mesures identifiée pour le PA3 avec demande de cofinancement ou non. Il s'agit ainsi de valoriser les politiques publiques relatives à ces domaines portées par chacun des partenaires du Grand Genève et de pouvoir apporter des réponses aux points faibles relevés lors de l'évaluation du PA2 par la Confédération.

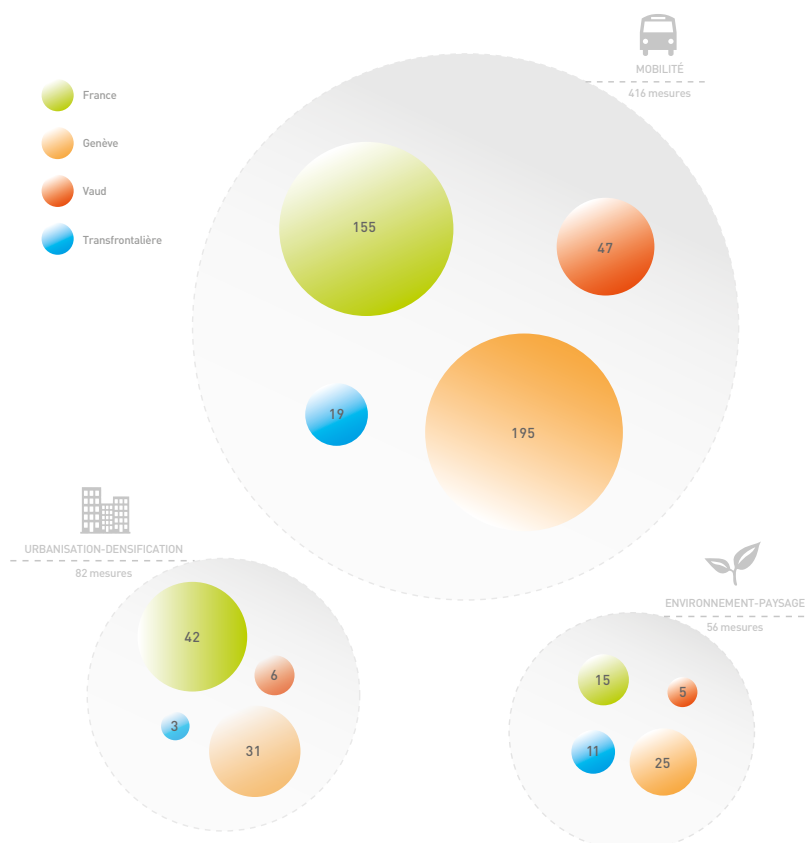


Figure 2 : Mesures des 3 générations de projet d'agglomération (610 mesures); répartition par thème et par territoire

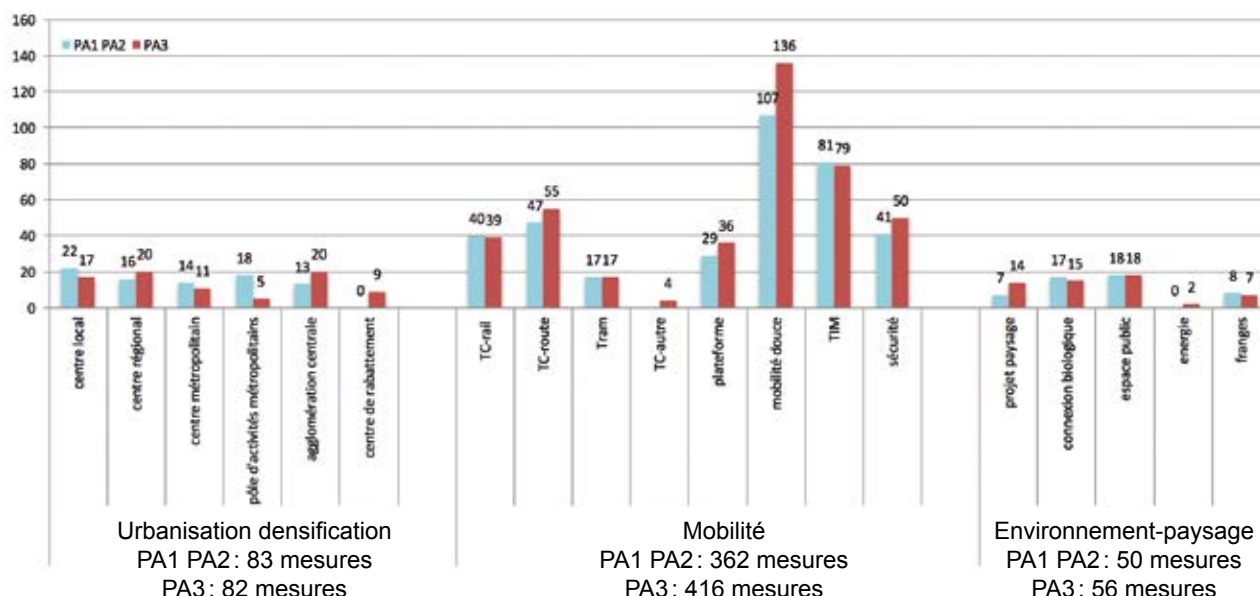


Figure 3 : Évolution des mesures du projet d'agglomération du Grand Genève, par typologie, entre les générations 1 et 2 et la génération 3.

Les 416 mesures Mobilité représentent l'ensemble des projets d'infrastructures identifiés dans le Grand Genève et recouvre une grande diversité en termes de temporalités (de mesure déjà réalisées à des objets au-delà de 2030) et de maîtrises d'ouvrage (de communes à exploitants ferroviaires ou autoroutiers en passant par toutes les entités administratives des territoires). L'ensemble des partenaires du Grand Genève s'engagent fortement pour la mise en œuvre du Projet de territoire. Lors de la remise du dossier du PA3, la situation quant à la mise en œuvre des mesures est la suivante :

- catégorie Hors FI 26 mesures (sur 92)
- catégorie U 4 mesures (sur 4)
- catégorie A1, Ae1, Av1 16 mesures (sur 59)
- catégorie A2, Ae2 15 mesures (sur 94)
- catégorie Ae (ex Be2) 1 mesure

	PA1			PA2			PA3	
	Montant sollicité MCHF 2005	Nb mesures retenu	montant Cofinancé	Montant sollicité MCHF 2005	Nb mesures retenu	montant Cofinancé	Montant sollicité MCHF 2005	Nb mesures proposé
A	668.78	23	465.15	962.9	32	510.24	584.12	42
B	172.12	32	36.55	658.66	19	468.84	270.72	23
<b>A+B</b>	<b>840.9</b>	<b>55</b>	<b>501.7</b>	<b>1'612</b>	<b>51</b>	<b>979.09</b>	<b>890</b>	<b>65</b>

Figure 4 : Evolution des montants et mesures retenues par la Confédération pour les PA1 + PA2 et synthèse des ambitions pour le PA3

La liste complète des mesures A et B sollicitant un cofinancement figure au chapitre 6 du présent document.

## 4. LA DOCUMENTATION DES MESURES

### 4.1 Les secteurs géographiques

Pour faciliter la compréhension et la présentation des mesures, celles-ci sont regroupées et présentées par grands secteurs géographiques, dans la continuité des 2 précédentes générations de projet (voir illustration ci-après).

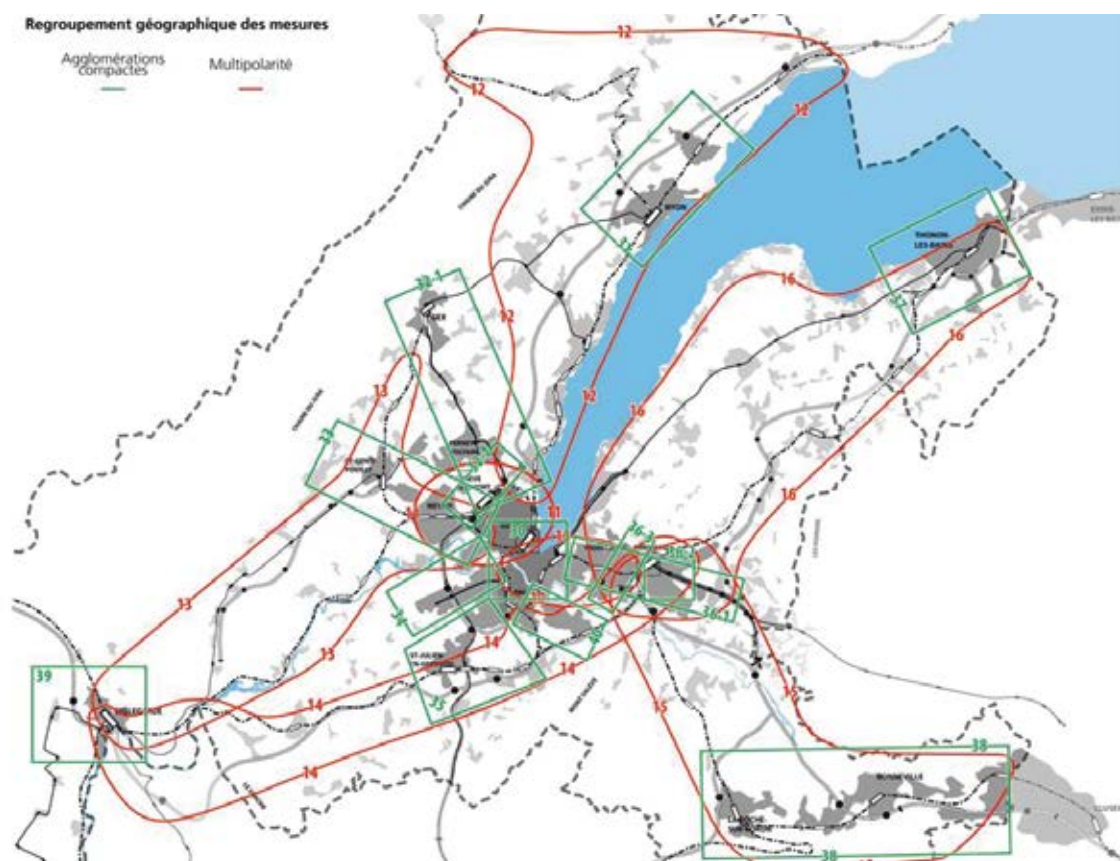


Figure 5 : Vue d'ensemble des secteurs géographiques correspondant aux fiches de mesures

N° de fiche	Titre du regroupement géographique
10	1 <sup>er</sup> développement majeur du réseau ferroviaire : Liaison Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse
11	2 <sup>ème</sup> développement majeur du réseau ferroviaire : Liaison Cornavin – Aéroport et connexion à la ligne de la Plaine
12	Axe Genève – Nyon – Rolle et relations lac Jura
13	Couloir Bellegarde – Genève et Pays de Gex – sud
14	Couloir Bellegarde – St-Julien – Annemasse et Champagne - Genevois
15	Couloir Annemasse – Reignier – Vallée de l'Arve
16	Couloirs Annemasse – Bons-en-Chablais – Thonon et Genève – Douvaine – Thonon
30	Cœur d'agglomération

31	Agglomération régionale Nyon – Gland
32-1	Axe de développement Genève – Ferney – Gex et Cercle de l'Innovation
32-2	Centre métropolitain de l'Aéroport et Cercle de l'Innovation
33	Axe de développement Genève – Meyrin – St-Genis et Cercle de l'Innovation
34	Axe de développement Genève – Onex – Bernex
35	Axe de développement Genève Porte Sud (PAV – Plaine de l'Aire – Saint-Julien)
36-1	Axe de développement Genève – Annemasse
36-2	Centre métropolitain d'Annemasse
36-3	Liaisons transversales et « épaisseur » de l'axe Genève – Annemasse
37	Agglomération régionale Thonon-les-bains
38	Agglomération régionale La Roche-Bonneville (La Roche-sur-Foron – St-Pierre-en-Faucigny – Bonneville – Marignier)
39	Agglomération régionale de Bellegarde
40	Secteurs de développement Genève – Sud - Salève et Centre local Veyrier – Etrembières

Figure 6 : Liste des regroupements géographiques

Chaque secteur géographique est présenté dans une fiche. Les listes de mesures par regroupements géographiques intègrent toutes les mesures PA3 ainsi que les mesures PA1 et PA2, mais pas nécessairement toutes les mesures du Projet de territoire Grand Genève 2016-2030 (les mesures d'envergure locale ne sont pas toutes indiquées, de même que les mesures et actions non infrastructurelles de portée générale, non territorialisées).

- La première partie (partie générale) comporte le total des coûts A et B des mesures sollicitant un cofinancement (horizons 2019-2022 et 2023-2026) et le total A+Ae et B+Be. Elle rappelle les grands enjeux par secteurs géographiques, issus des stratégies sectorielles, auxquelles les mesures doivent permettre de répondre.
- La seconde partie comporte la liste des mesures infrastructurelles transport avec leur coût, leur horizon de réalisation, leur financement, leur priorité selon les accords sur les prestations PA1 et A2 ou la proposition de priorisation pour le PA3. Puis sont listées les mesures non infrastructurelles transports lorsqu'elles sont précisément identifiées pour un secteur, les mesures urbanisation (PSD) avec leur priorité et les mesures paysage/environnement avec leur coût et leur horizon de réalisation.

### Numéros des mesures

La numérotation des mesures reprend la logique du PA2, ainsi pour éviter des confusions les numéros de mesures sont conservés. Les nouvelles mesures PA3 poursuivent la numérotation.

Les mesures transport sont numérotées avec le numéro du secteur géographique et un numéro de mesure spécifique (par exemple 13-1 pour la mesure n°1 du secteur 13).

Les mesures urbanisation (UD) et les mesures environnement – paysage (EP) sont référencées par PACA (par exemple : UD5-1 pour la mesure d'urbanisation n°1 du PACA 5).



### **Horizon de réalisation**

- En cours ou réalisées (mesures surlignées en beige)
- Avant 2019 (mesures surlignées en gris)
- 2019-2022 (mesures A surlignées en orange)
- 2022-2026 (mesures B surlignées en jaune)
- > 2026

### **Financement**

- local: Canton de Genève (H 1 50, H 1 60, H 1 70, autres), Canton de Vaud, communes GE-VD-F, Régionyon, Intercommunalités, Départements 01 et 74, Région Auvergne Rhône-Alpes, Etat français, Union Européenne
- CH Agglo: partie « trafic d'agglomération » du fonds d'infrastructure
- CH autres fonds: autres parties du fonds d'infrastructure (suppression des goulets d'étranglement, etc.), financements des infrastructures ferroviaires FAIF, budgets ordinaires Confédération-CFF, autres.

### **Coûts**

Les coûts des mesures sont estimés en millions de francs suisses (MCHF), prix 2016 HT.

La conversion avec l'euro est faite sur la base de 1 euro = 1,10 CHF

## **4.2 Les mesures d'infrastructure A et B sollicitant un cofinancement**

Pour chaque secteur géographique, les mesures proposées en priorité A et B font l'objet de fiches détaillées par mesure présentant des informations précises.

### **4.2.1 Contenu des fiches mesures d'infrastructure A et B**

#### **Maître d'ouvrage et autres instances concernées**

Sont indiqués les partenaires engagés, avec mention explicite du maître d'ouvrage.

#### **Orientations stratégiques**

Selon les 7 orientations stratégiques

- Agglomération entière
  - OS1 : Tenir la multipolarité de l'agglomération entière, y compris au sein des agglomérations compactes
- Agglomération régionale
  - OS2 : Organiser, qualifier et tenir les agglomérations régionales
  - OS3 : Desservir les centres régionaux et locaux, leur bassin versant et l'espace rural
- Agglomération urbaine centrale
  - OS4 : Ossature principale de l'agglomération centrale
  - OS5 : Requalifications et valorisation de l'espace public dans l'agglomération centrale
  - OS6 : Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains de l'agglomération centrale
  - OS7 : Desserte et perméabilité MD de l'agglomération centrale

#### **Type ARE (Définition selon « message relatif à l'arrêté fédéral » (FI Trafic Agglo))**

- Tram: Tram
- TP\_Route: Aménagements pour les Transports Publics routiers

- TP\_Rail : Infrastructures ferroviaires
- Sécurité : Sécurisation de l'espace routier (comprend requalification)
- Plateforme : Plateforme / interface multimodale
- MD : Aménagements pour la Mobilité Douce
- TIM : Infrastructures routières pour les Transports Individuels Motorisés

#### **N° ARE**

Indication, le cas échéant, du N° ARE utilisé lors du PA2

#### **Description de la mesure**

Description textuelle, voire aussi à l'aide de plan, du projet de mesure, avec spécification du lien avec la vision d'ensemble et les stratégies sectorielles

#### **Inscription réglementaire ou planification directrice**

Indication des ancrages réglementaires des décisions arrêtées

#### **Priorisation et argumentaire**

Indication de la priorité PA3 retenue (A, Ae, B, Be, etc.) pour la mesure, suite à son évaluation, notamment son rapport coût-utilité.

Un argumentaire est décrit pour chaque mesure, selon les critères d'efficacité définis par la Confédération (CE1-4)

#### **Échéancier de réalisation et degré de maturité**

Est mentionné à minima l'horizon de début des travaux et le degré de maturité (directive ARE : 1, 2 ou non).

#### **Contribution environnementale.**

Pour les mesures infrastructurelles de grande envergure, une analyse complémentaire est fournie sur la contribution de la mesure du point de vue de la qualité de l'air (réduction des GES) et de la réduction des nuisances sonores.

#### **4.2.2 Mesures d'infrastructure A et B du PA3**

Une approche pragmatique combinant mesures infrastructurelles et programme de travail sur les actions non-infrastructurelles a été développée par le Grand Genève pour l'élaboration du Projet de territoire 2016-2030. Concernant les mesures d'infrastructure, la méthode d'évaluation mise en place a permis de resserrer la liste de projets avec demande de cofinancement fédéral au titre du fonds d'infrastructure. Mené à son terme, ce processus aboutit à un programme cohérent impliquant aussi bien les territoires genevois, vaudois que français, à savoir :

- **42 mesures A** représentant un volume d'investissement de 623,4 MCHF (valeur 2016 HT)
- **23 mesures B** représentant un volume d'investissement de 288,9 MCHF (valeur 2016 HT).

**La liste des mesures A et B, avec leur libellé et montant respectif,  
est disponible au chapitre 6.  
Les fiches descriptives par mesure sont annexées à la suite.**

### 4.3 Les mesures d'urbanisation

Afin de préciser le contenu et les objectifs des projets stratégiques de développement (PSD), les mesures d'urbanisation font l'objet de fiches détaillées. Les fiches urbanisation regroupent les différentes catégories de PSD selon leur typologie principale dans l'armature urbaine du schéma d'agglomération 3 : agglomération centrale, agglomération régionale, centre local, centre de rabattement...

Les fiches sont renseignées de la manière suivante :

#### **Description des typologies de PSD et lien à la vision d'ensemble :**

Dans la première partie des fiches, pour chaque catégorie/typologie de PSD, sont décrits les liens à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles, ainsi qu'un argumentaire concernant la contribution des PSD aux critères d'efficacité définis par la Confédération (CE1 à 4).

En complément, chaque PSD est renseigné de la manière suivante :

#### **Numéro et nom du PSD**

#### **Maître d'ouvrage et autres instances concernées**

Sont indiqués les partenaires engagés, avec mention explicite du/des maître(s) d'ouvrage.

#### **Orientations stratégiques/type de développement urbain**

- Densification
- Extension
- Mutation : secteurs en renouvellement urbain faisant aussi l'objet d'un changement d'affectation principale
- Espaces publics

#### **N° ARE**

Il s'agit des numéros ARE pour les mesures qui ont déjà fait l'objet d'une inscription aux accords sur les prestations des projets de 1<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> génération.

#### **Description de la mesure**

Description textuelle du projet de mesure, avec un plan<sup>1</sup> mentionnant le périmètre d'ensemble du PSD et les principaux périmètres d'aménagement identifiés lors du dépôt du PA3.

*A noter que les périmètres d'aménagement sont mentionnés à titre indicatif. Identifiés sur la base du plan des zones d'affectation simplifiées du Grand Genève et de l'état connu des projets et planifications, ils sont susceptibles d'évoluer. Ils concernent uniquement les opérations d'aménagement de plus de 50 logements ou 5000 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher économique. Les nombreuses opérations de densification de plus petite taille ne sont pas mentionnées.*

#### **Inscription réglementaire ou planification directrice**

Il s'agit de mentionner si le projet fait l'objet d'une inscription dans un document de planification cadre cantonale, intercommunale ou communale et le cas échéant l'état de coordination dans le plan directeur cantonal (pour Genève : la référence est le plan directeur en cours de mise à jour).

<sup>1</sup> Fonds de plan SITG

### ***Priorisation***

Indication de la priorité PA3 retenue (réalisé, en cours, A, B) pour la mesure en fonction de l'horizon de début de réalisation prévisionnel, et rappel de l'historique de priorité dans les PA précédents.

### ***Échéancier de réalisation***

Est mentionné à minima l'horizon de début de planification (étude urbaine et/ou inscription réglementaire localisée) et si possible l'horizon prévisionnel des travaux.

Les centralités vaudoises d'agglomération font l'objet d'une fiche séparée les regroupant afin de permettre l'analyse de leur adéquation au PDCn-VD.

## 5. LES ACTIONS, LE PROGRAMME DE TRAVAIL DU PROJET DE TERRITOIRE 2016-2030

Le programme de travail est un levier pour mettre en œuvre le Projet de territoire. Par ailleurs, il permet d'établir le budget du Grand Genève et les priorités d'actions année par année. Il est synthétisé sous la forme d'un tableau reprenant l'ensemble des actions.

Les actions qui constituent le programme de travail se concentrent sur :

- des actions dans les 3 grands domaines urbanisation, mobilité, environnement,
- des actions transversales sur les sujets phares,
- des actions supports : communication et monitoring.

Certaines actions ont déjà débutées, d'autres sont à amorcer. Les degrés de maturité sont donc divers, mais chacune passe par les étapes suivantes, qui correspondent aux différents rôles du Grand Genève :

1. Etudier l'opportunité et les modalités d'intervention
2. Proposer une stratégie
3. Animer
4. Accompagner la mise en œuvre par des projets
5. Communiquer et promouvoir

### Composition des fiches

- références PA1/PA2 le cas échéant
- illustration, éventuellement cartographique
- enjeux et objectifs,
- description de l'action
- instances concernées, échéancier de réalisation et financement
- priorité de l'action
- lien aux critères d'efficacité
- autre information

**Le programme de travail du Grand Genève est annexé à la suite.**

## 6. LISTES DES MESURES A ET B SOLLICITANT UN COFINANCEMENT FÉDÉRAL AU TITRE DU FONDS D'INFRASTRUCTURE

### 6.1 Liste des mesures A

Le tableau ci-dessous présente la liste des **mesures A** du Projet de territoire Grand Genève 2016-2030, qui, après la priorisation effectuée par le Grand Genève, sollicitent un cofinancement fédéral au titre du fonds d'infrastructure. Ces 42 mesures concernent tant le territoire genevois, vaudois que français et représentent un volume d'investissement de 623,4 MCHF (valeur 2016 HT).

Entités	Numéro de mesure	Intitulé de la mesure	Coût actualisé HT [MCHF]	Horizon réalisation PA3
Genève	12-17	Construction d'une passerelle MD à la gare de Versoix et réaménagement de l'interface	2.5	2019-2022
Genève	12-32	Aménagement d'une voie verte de Versoix à Prégny-Chambésy	1.5	2019-2022
Vaud	12-42	Amélioration de l'accessibilité MD à 11 arrêts TC (complément au programme TC) : comprenant le tronçon d'itinéraire cyclable en site propre Divonne - Nyon sur Crassier	3.7	2019-2022
Vaud	12-43	Réaménagement et sécurisation d'itinéraires cyclables sur la RC 19 (route Blanche) entre la jonction autoroutière de Nyon et le giratoire de la Gravette	1	2019-2022
Genève	12-46	Aménagement d'une liaison MD route de Bois-Chatton – route de Collex - route des Fayards	6.8	2019-2022
Vaud	12-47	Aménagement d'une liaison MD gare NStCM de l'Asse - route Blanche - site de Fléchères-nord	2.5	2019-2022
Genève	13-20	Construction d'un pôle d'échange multimodal et d'une place à Châtelaine	32.5	2019-2022
France	15-1	Réalisation du pôle d'échange multimodal de la gare de Reignier	6.38	2019-2022
France	15-11	Réalisation de l'interface et du pôle d'échange multimodal de la gare de La Roche-sur-Foron	3.11	2019-2022
France	15-25	Aménagements structurants MD en rabattement vers le pôle d'échange multimodal de Bonneville	3.49	2019-2022
France	16-20	Aménagement d'une ligne type BHNS sur la RD 1005- Sciez/Genève	20.9	2019-2022

France	16-33	Réalisation d'un pôle d'échange multimodal en gare de Bons-en-Chablais	5.2	2019-2022
France	16-37	Réalisation d'un pôle d'échange multimodal en gare de Perrignier	1.77	2019-2022
Genève	16-44	Aménagements MD route de Mon-Idée - route de Choulex	1.6	2019-2022
Genève	30-29	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin	30	2019-2022
Genève	30-31	Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture : secteur av. de l'Ain (y compris espace-rue)	9	2019-2022
Genève	30-32	Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture : secteur Etang (y compris espace-rue)	14.1	2019-2022
Genève	30-39	Construction d'une passerelle MD au-dessus de l'av. de l'Ain entre les quartiers Concorde et Libellules - Le Lignon	2.5	2019-2022
Genève	30-40	Restructuration du réseau routier dans le cœur d'agglomération : déploiement de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée	20	2019-2022
Vaud	31-12	Aménagement d'une liaison MD structurante Nyon - Gland (agglomération régionale), tronçon Prangins - Gland	4	2019-2022
Vaud	31-18	Requalification en faveur des TC et des MD du passage inférieur route de l'Etraz et requalification Etraz - St-Jean	14.5	2020-2021
Vaud	31-19	Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise : 1 <sup>ère</sup> étape tronçon Eysins	3	2019-2022
Vaud	31-22	Franchissement MD du Cossy à Nyon	4	2019-2022
Vaud	31-25	Aménagement d'un itinéraire MD en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise : 1 <sup>ère</sup> étape tronçon Nyon	3.8	2019-2022
Vaud	31-6	Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Gland : passage sous-voie ouest pont du Mont-Blanc	3	2019-2022
Vaud	31-7	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare à Nyon	7.3	2019-2022
Genève	32-1-14	Réaménagement de la place de Carantec (phase 2)	5.2	2019-2022
Genève	32-1-2	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics	122	2022
Genève	32-1-20	Construction d'une interface multimodale (tram/bus/MD/TIM) situé au niveau du P+R P47-P49, en coordination avec la réalisation de l'axe tram	10	2019-2022

Genève	32-2-13	Aménagements routiers pour l'amélioration de la desserte TC et des MD - façade sud-aéroport (section Ferney - Grand-Saconnex - aéroport)	17	2019-2022
Genève	33-13	Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier	58.7	2019-2022
Genève	33-15	Passerelle de mobilité douce entre les quartiers de l'Etang, de Blandonnet et la halte RER « Vernier »	20	2019-2022
France	33-25	Restructuration du réseau TIM et de l'interface TIM - TC dans le secteur Porte de France : passage dénivelé	22	2019-2022
Genève-France	33-7	Construction d'un axe tram entre le CERN et St-Genis-Pouilly - Porte-de-France	50.3	2019-2022
France	33-8	Aménagements routiers pour favoriser les TC de rabattement depuis Thoiry et Prévessin-Moëns vers St-Genis-Pouilly (connexion avec le tram)	3.3	2019-2022
France	35-10	Développement d'un réseau urbain de rabattement MD vers le pôle d'échange multimodal de St-Julien-en-Genevois	10.8	2019-2022
Genève	35-26	Requalification multimodale de la moyenne ceinture (tronçon Banc Bénit / Pond de Lancy / 1er août)	35	2021
France	36-1-11	Prolongement de l'axe tram du centre d'Annemasse au secteur Dusonchet-Perrier, y compris requalification des espaces publics	33	2019-2022
France	36-1-20	Construction d'une passerelle modes doux au-dessus des voies de chemins de fer entre Annemasse et Ambilly	3.3	2019-2022
France	36-3-20	Aménagement d'une voie verte en rabattement sur la gare d'Annemasse depuis Ville-la-Grand et Puplinge	2.75	2019-2022
France	37-13	Construction d'un pôle d'échange multimodal à la gare de Thonon-les-Bains	17.6	2019-2022
Genève	40-19	Aménagements pour cycles et piétons sur la route de Veyrier (tronçon Pinchat-Val d'Arve)	4.3	2022



## 6.2 Liste des mesures B

Le tableau ci-dessous présente la liste des **mesures B** du Projet de territoire Grand Genève 2016-2030, qui, après la priorisation effectuée par le Grand Genève, sollicitent un cofinancement fédéral au titre du fonds d'infrastructure. Ces 23 mesures concernent tant le territoire genevois, vaudois que français et représentent un volume d'investissement de 288,9 MCHF (valeur 2016 HT).

Entités	Numéro de mesure	Intitulé de la mesure	Coût actualisé HT [MCHF]	Horizon réalisation PA3
Vaud	12-27	Aménagements de priorisation TC ligne Maconnex - Divonne - Nyon (partie France)	3	2023-2026
Genève	16-31	Aménagements TC pour la mise en œuvre d'un axe structurant suburbain entre la gare des Eaux-Vives et la Pallanterie	5	2023-2024
Genève	30-28	Requalification de l'av. de la Praille : croix MD est-ouest (phase 2)	4	2023-2026
Genève	30-30	Aménagement en site propre pour TCSP entre Rive et Cornavin sur le pont du Mont-Blanc	24.2	2023-2026
Genève	30-41	Requalification rue Boissonas (PAV): Croix verte nord-sud, aménagements MD et paysagers	27	2024-2025
Genève	30-46	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve rue des Bains - PAV	8.5	2023-2026
Genève	30-48	Requalification PAV : promenade des Crêtes, av. Eugène Lance	6.8	2023-2026
Genève	30-54	Elargissement du pont CFF de l'av. de la Paix pour des aménagements en faveur des TC et des MD	2	2023-2026
Vaud	31-10	Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et des MD : av. Alfred Cortot et route de St-Cergue	8.6	2023 - 2026
Vaud	31-21	Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise (Eysins - Nyon – Prangins; en accompagnement de la RDU) : tronçon Nyon - Prangins	17	2023 - 2026
Vaud	31-24	Aménagement MD et espaces public dans le « Cœur de ville » de Nyon	7.9	2023-2026
Genève	32-2-15	Aménagements TC et MD façade sud Aéroport (ch. du Ruisseau – ch. des Ailes)	13.5	2023-2026
Genève	32-2-2	Aménagement d'un axe fort TC Grand-Saconnex -aéroport	42	2023-2026

France	33-21	Construction d'un axe tram entre St-Genis-Pouilly - Porte-de-France et St-Genis-Pouilly - centre	19.4	2023-2026
Genève	33-26	Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévost et les Batailles	10	2023-2026
Genève	34-13	Aménagement d'un axe TC en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines- Bernex	12.76	2025
Genève	34-14	Mise en site propre et développement de l'axe TC tronçon Cressy - Bernex avec re-qualification de l'espace-rue	29.52	2023-2026
Genève	35-28	Accessibilité du quartier des Cherpines : réaménagement du ch. des Mattines, carrefours (TIM+MD)	20	2023-2026
France	36-1-21	Aménagement d'un axe BHNS gare d'Annesses – Cranves-Sales - Bonne (phase 2)	11	2022-2025
Genève	36-1-27	Requalification de la rue de Genève entre la rue Fontaine et la rue Adrien-Jeandin	2.5	2022-2025
Genève	36-1-30	Réaménagement de la rue de la Terrassière avec fusion des arrêts TC	10.4	2023-2026
France	36-3-19	Aménagements pour la création et le prolongement d'une ligne TC entre le quartier des Communaux d'Ambilly et la gare d'Annesses (partie France)	2.2	2023-2026
France	36-3-7	Maillage MD entre le quartier des Communaux d'Ambilly et la ZAC Etoile-Annesses-Genève (partie France)	1.65	2023-2026

## LISTE DES FIGURES

Figure 1 :	Tableau synoptique des mesures et actions du Projet de territoire du Grand Genève par domaine d'intervention .....	4
Figure 2 :	Mesures des 3 générations de projet d'agglomération (610 mesures); répartition par thème et par territoire .....	10
Figure 3 :	Evolution des mesures du projet d'agglomération du Grand Genève, par typologie, entre la génération 3 et les générations 1 et 2.....	10
Figure 4 :	Evolution des montants et mesures retenues par la Confédération pour les PA1 + PA2 et synthèse des ambitions pour le PA3 .....	11
Figure 5 :	Vue d'ensemble des secteurs géographiques correspondant aux fiches de mesures .....	12
Figure 6 :	Liste des regroupements géographiques.....	13

## SIGLES ET ABRÉVIATIONS

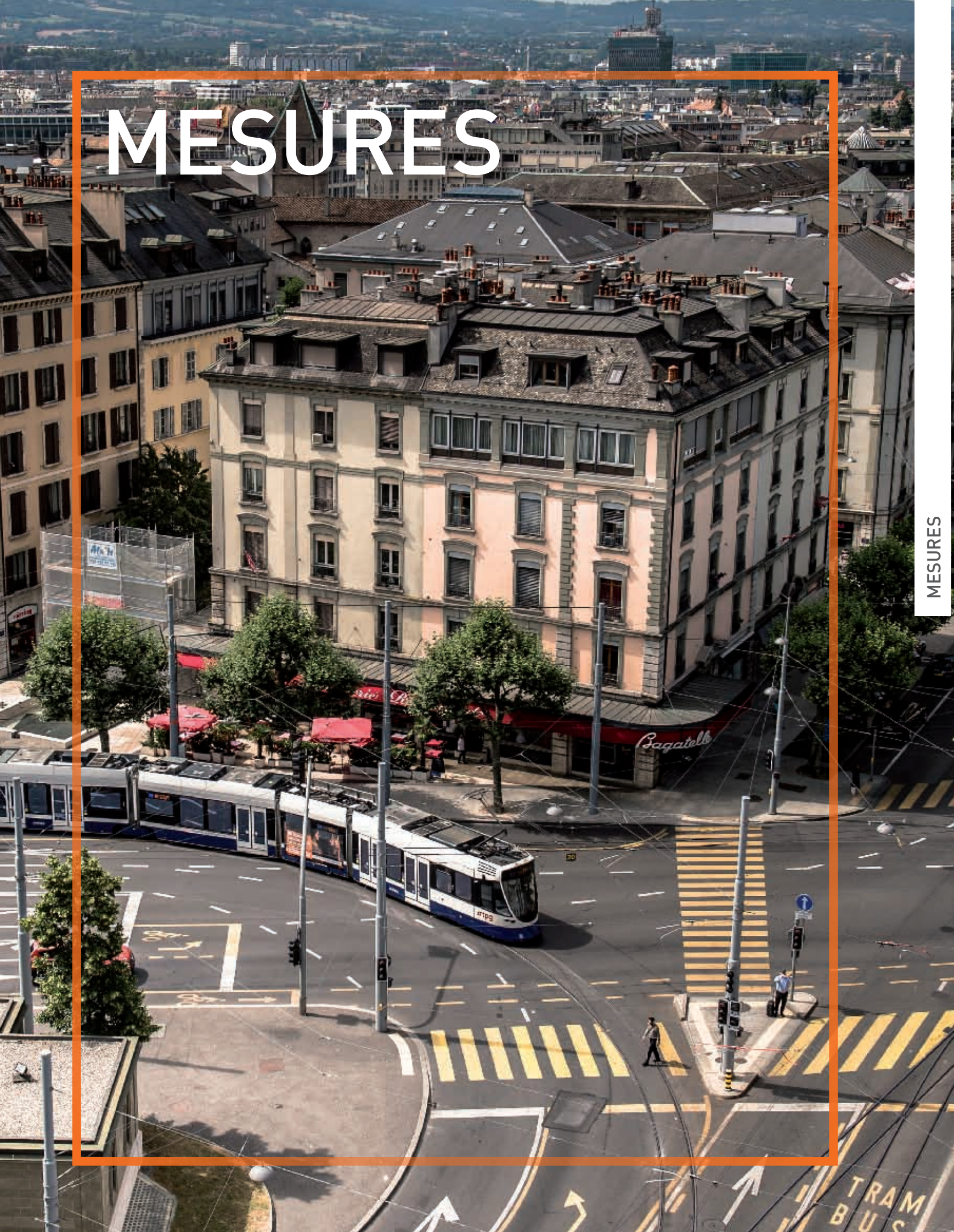
01	Département (français) de l'Ain
74	Département (français) de la Haute-Savoie
ALUR	Accès au Logement et à un Urbanisme Rénové
AOP	Appellation d'Origine Contrôlée
APPB	Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope (APPB)
ARC	ARC syndicat mixte, Assemblée Régionale de Coopération du Genevois
ARE	Office Fédéral du Développement Territorial
ATMB	Autoroutes du Mont-Blanc
AVAP	Aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine
BHNS	Bus à haut niveau de service
BUT	Bus urbains thononais
CBS	Carte de bruit stratégique
CDDRA	Contrat de Développement Durable Rhône-Alpes
CEVA	Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse
CFF	Chemins de fer fédéraux
CGN	Compagnie Générale de Navigation
CIPEL	Commission Internationale pour la protection des eaux du Léman
CNR	Compagnie Nationale du Rhône
CPER	Contrat de Plan Etat - Région (France)
CRFG	Comité Régional Franco-Genevois
CTeau	Communauté Transfrontalière de l'eau
CTEnergie	Communauté Transfrontalière de l'Energie
DAAC	Document d'Aménagement Artisanal et Commercial
DAC	Document d'Aménagement Commercial
DGM	Direction Générale de la Mobilité
EES	Evaluation Environnementale Stratégique
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
G²AME	Grand Genève Air Modèle Emissions
GE	Canton de Genève

GEMAPI	Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations
GES	Gaz à effets de serre
GG	Grand Genève
GLCT	Groupement Local de Coopération Transfrontalière
ICFF	Installations commerciales à forte fréquentation
IFF	Installations à forte fréquentation
IGP	Indication Géographique Protégée
INSEE	Institut National des Statistiques et Etudes Economiques (France)
IVS	Inventaire des voies historiques
LADE	Loi sur le développement économique
LIDAR	Light Detection and Ranging
MMT	Modèle Multimodal de Transports
NOx	Oxyde d'azote
OCSTAT	Office Cantonal de la Statistique
OFAC	Office Fédéral de l'Aviation Civile
OFS	Office Fédéral de la Statistique
OPB	Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit
OST	Observatoire Statistique Transfrontalier
P+R	Parkings-relais (Park + Ride)
PA1	Projet d'agglomération 1 <sup>re</sup> génération
PA2	Projet d'agglomération 2 <sup>e</sup> génération
PACA	Périmètres d'Aménagement Coordonnés d'Agglomération
PAEN	Périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (France)
PAP	Porte à porte
PAPI	Programme d'Actions et de Prévention des Inondations
PAV	Quartier Praille Acacias Vernets
PCAET	Plan Climat Air Energie Territorial
PCET	Plan Climat Energie Territorial
PDCn	Plan Directeur Cantonal
PDIPR	Plans Départementaux des Itinéraires de Promenades et de Randonnées (France)
PDR	Plan de Développement Régional

PDU	Plan de Déplacements Urbains
PEM	Pôles d'échanges multimodaux
PIB	Produit Intérieur Brut
PLH	Programme Local de l'Habitat
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUI	Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
PM10	Particules fines
PNR	Parc Naturel Régional
PPA	Plan de protection de l'air
PPBE	Plan de prévision du bruit dans l'environnement
PPDE	Politique des pôles de développement économique
PSADER	Projet Stratégique Agricole et de Développement Rural (France)
PSD	Projet Stratégique de Développement
PSIA	Plan Sectoriel de l'infrastructure aéronautique
PTGG	Projet de territoire du Grand Genève
PTU	Périmètre de transport urbain
REN	Réseau Ecologique National
SABRA	Service de l'Air, du bruit et des rayonnements non ionisants (Canton de Genève)
SAGE	Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SC <sup>2</sup> ET	Schéma de Cohérence Climat Energie Territoriale (France)
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDA	Surfaces d'assolement
SDT	Service du développement territorial (SDT)
SIAC	Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais
SIG	Services Industriels de Genève
SITG	Système d'Information Géographique du Canton de Genève
SMGN	Société des mouettes genevoises navigation
SNCF	Société nationale des chemins de fers français
SPAGE	Schémas de planification, d'aménagement et de gestion des eaux
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique (France)
TAC	Transports annemassiens collectifs

TEPOS	Territoire à énergie positive
TER	Transport Express Régional
TIM	Transports individuels motorisés
TP	Transports publics
TPG	Transports publics genevois
TPN	Transports publics de la région nyonnaise
TUB	Transports urbains bellegardiens
VD	Canton de Vaud
VLI	Valeur limite d'immission
VLS	Vélos en libre-service
VS	Canton du Valais
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZAE	Zones d'activités économiques
ZAP	Zones Agricoles Protégées (ZAP)
ZDAM	Zones d'activités mixtes
ZIA	Zones industrielles et artisanales
ZNIEFF	Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique
ZPPAUP	Zones de protection du patrimoine architectural

# MESURES



MESURES

TRAM  
BUS



# REGROUPEMENTS GÉOGRAPHIQUES ET MESURES MOBILITÉ A ET B

Regroupement géographique  <h1 style="font-size: 2em; margin: 0;">10</h1>	<h2 style="margin: 0;">1<sup>er</sup> développement majeur du réseau ferroviaire : Liaison Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse</h2>				
<b>Coûts des mesures infrastructurelles transport</b>					
<b>Total des mesures A : -</b>			<b>Total des mesures liste A+Ae : -</b>		
<b>Total des mesures B : -</b>			<b>Total des mesures liste B+Be : -</b>		
<b>Description des enjeux principaux</b>					
<p>Le réseau ferroviaire répond à de nombreux objectifs généraux et particuliers. Le développement de l'offre ferroviaire d'agglomération nécessite des développements successifs (voies de dépassement, extension gare de Cornavin, capacités ouest Genève, etc. - pour plus de détails cf. étude «PA-fer», sma-mrs, novembre 2011).</p> <p>La liaison CEVA constitue le premier développement décisif du réseau RER. Les mesures mobilité et urbanisation de ce secteur visent à maximiser les effets des investissements consentis dans la liaison CEVA. Les gares et interfaces CEVA sont des centralités structurantes du tissu urbain.</p> <p>Dans l'épaisseur du corridor Eaux-Vives – Annemasse, le territoire est structuré par le développement de plusieurs axes forts TC permettant le rabattement sur le CEVA (dans une moindre mesure aussi le tram) et les différentes centralités. L'aménagement de la voie verte mode doux ayant une forte composante paysagère est aussi un enjeu fort de ce secteur. Il est également nécessaire de garantir la fonctionnalité du maillage urbain qui se raccroche aux cours d'eau traversés (Rhône, Drize, Arve, Seymaz).</p>					
<b>Mesures infrastructurelles transport</b>					
No	Intitulé	Horizon de réalisation	Financement	Priorité PA3	Coût (total actualisé) [MCHF]
10-1	Construction de la liaison ferroviaire CEVA sur sol suisse	En cours	Local + CH autres fonds	R	
10-2	Construction de la liaison ferroviaire CEVA sur sol français	En cours	Local	R	
10-4	Construction d'une liaison souterraine MD entre l'Hôpital cantonal et la halte CEVA Genève-Champel	En cours	Local + CH agglo	R	
10-6	Voie verte d'agglomération: aménagement sur la tranchée couverte de la ligne ferroviaire CEVA (tronçon français)	En cours	Local + CH agglo	R	
10-11	Voie verte d'agglomération: aménagements MD entre Genève et Annemasse (phase 2 – tronçon France)	En cours	Local + CH agglo	R	1.65
10-7	Construction d'une Maison de la mobilité à la gare d'Annemasse (avec une vélostation)	En cours	Local	R	3.3
10-5	Construction d'un P+R au Bachet	2019	Local	Hors FI	7.50
10-10	Allongement des quais et reprise des traversées de voies en gare d'Annemasse en vue de la nouvelle offre RER	2019	Local	Hors FI	5.85
10-3	Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (gares/haltes de Genève-Pont-Rouge, Genève-Bachet, Genève-Champel, Genève-Eaux-Vives, Chêne-Bourg et Annemasse), amélioration de l'intermodalité	2016 – 2019	Local + CH agglo	A1	

10-8	Construction d'une vélostation à la gare des Eaux-Vives	2020	Local	Ae2	1.58
10-12	Requalification de l'espace public sur l'espace gare d'Annemasse	2019	Local	Ae2	3.74
10-9	Construction d'un P+R complémentaire au Bachet (Trèfle Blanc)	2019-2022	Local	Ae2	21
10-13	Construction d'une vélostation à la gare de Cornavin	>2026	Local + CH aggro	C	2.5
<b>Mesures urbanisation</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>				<i>Horizon de réalisation (1<sup>e</sup> opérations)</i>
UD5-01	Gare des Eaux-Vives				En cours
UD5-03	Etoile Annemasse Genève (cf. fiches 36-1, 36-2)				En cours
UD4-03	La Chapelle – Les Sciens (cf. fiche 35)				En cours
UD5-02	Chêne-Bourg - Chêne-Bougeries (cf. fiches 36-1, 36-3)				En cours
UD4-15	Bachet (cf. fiche 35)				En cours
UD4-01	Praille - Acacias - Vernets (cf. fiches 30, 35)				A
UD2-02	Cornavin Montbrillant (cf. fiches 11, 30)				C
<b>Mesures paysage et environnement</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>			<i>Horizon de réalisation</i>	<i>Coût [MCHF]</i>
EP5-01	MAP Foron (cf. fiches 36-1, 36-3)			2014-2019	2.6

Regroupement géographique  <b>11</b>	<b>2<sup>e</sup> développement majeur du réseau ferroviaire : Liaison Cornavin – Aéroport et connexion à la ligne de la Plaine</b>				
<b>Coûts des mesures infrastructurelles transport</b>					
<b>Total des mesures A : -</b>			<b>Total des mesures liste A+Ae : -</b>		
<b>Total des mesures B : -</b>			<b>Total des mesures liste B+Be : -</b>		
<b>Description des enjeux principaux</b>					
<p>Le réseau ferroviaire répond à de nombreux objectifs généraux et particuliers. Le développement de l'offre ferroviaire d'agglomération nécessite des développements successifs (voies de dépassement, extension gare de Cornavin, capacités ouest Genève, etc).</p> <p>Le deuxième développement décisif du réseau ferroviaire, la raquette vers l'aéroport permet des interconnexions dans le cœur du réseau ferroviaire mais principalement la mise en place d'une ligne diamétrale forte passant par tous les centres métropolitains de l'agglomération : Aéroport, Cornavin (Genève, gare centrale), PAV, Eaux-Vives (Genève-centre, rive gauche) et Annemasse.</p> <p>En complément au réseau ferroviaire, de nouveaux axes forts TC bus (Genève – Vernier, axes de ceintures, façade sud) viennent compléter le rabattement sur le réseau ferroviaire, tout en structurant les territoires desservis.</p> <p>Le développement urbain sera concentré autour des gares et haltes existantes et à créer, ainsi que des nouveaux axes forts TC.</p> <p>La création d'un maillage paysager dans le tissu urbain et la préservation des grandes pénétrantes de verdure du Rhône et des organisations internationales est nécessaire afin de garantir la qualité du secteur. Enfin, la réalisation de plusieurs franchissements en faveur des MD est également prévue dans ce secteur fortement contraint par les infrastructures, ce qui assurera également des rabattements de qualités vers les gares et haltes ferroviaires.</p>					
<b>Mesures infrastructurelles transport</b>					
No	Intitulé	Horizon de réalisation	Financement	Priorité PA3	Coût (total actualisé) [MCHF]
11-5	Augmentation de la capacité de la gare Cornavin, y compris enclenchements	2026 – 2030	CH autre fonds	Hors FI	
11-1	Construction d'une liaison ferroviaire avec haltes entre Genève-Cornavin et Genève-Aéroport et prolongement vers Meyrin/Zimeysa	>2030	À définir	Hors FI	
11-6	Réaménagement ou construction d'une nouvelle gare à Genève-Aéroport	>2030	À définir	Hors FI	
11-7	Réorganisation du réseau MD d'accessibilité aux haltes de la nouvelle liaison ferroviaire entre Genève-Cornavin et l'aéroport	>2030	À définir	Hors FI	
<b>Mesures urbanisation</b>					
No	Intitulé	Horizon de réalisation (1 <sup>e</sup> opérations)			
UD2-01	Jardin des Nations (cf. fiche 32-1)	En cours			
UD2-14	Mail Sud Aéroport (cf. fiche 32-2)	B			
UD2-15	Cointrin Vision (cf. fiche 32-2)	C			
UD2-02	Cornavin Montbrillant (cf. fiches 10, 30)	C			

<b>Mesures paysage et environnement</b>			
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Horizon de réalisation</i>	<i>Coût [MCHF]</i>
EP2-01	Mesure paysagère du domaine de Feuillasse (cf. fiche 32-2)	2017	1.4

Regroupement géographique

12

## Axe Genève – Nyon – Rolle et relations Lac Jura

### Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 18

Total des mesures liste A+Ae : 25.15

Total des mesures B : 3

Total des mesures liste B+Be :

### Description des enjeux

Un des enjeux de ce territoire consiste à améliorer le fonctionnement de la colonne vertébrale incarnée par le chemin de fer Léman Express et l'autoroute et ainsi organiser et développer les réseaux complémentaires et les rabattements vers les gares et haltes du réseau ferroviaire.

Afin de garantir l'efficacité des mesures de mobilité, il s'agit principalement d'organiser la densification et la concentration urbaine autour des gares et haltes des cœurs urbanisés bien desservis par les transports collectifs.

Favoriser l'usage de la marche à pied et des cycles, en ville, en liaison entre les localités et pour tous les usages, pendulaires, loisirs, etc., est un axe d'action important du PACA Genève-Rolle pour les prochaines années.

La préservation des césures vertes entre Jura et Lac, la mise en œuvre de réseaux agro-environnementaux et l'amélioration des connexions biologiques sont des enjeux forts de ce secteur.

### Mesures infrastructurelles transport

No	Intitulé	Horizon de réalisation	Financement	Liste PA3	Coût [MCHF]
12-5	Aménagement d'un réseau MD à Divonne-les-Bains	En cours	Local	R	
12-9	Amélioration de la capacité de la ligne RER Coppet - Genève: réalisation de deux points de croisement (cadence 1/4 h)	En cours	Local + CH aggro	R	
12-21	Construction de stationnements vélo à la gare de Versoix-Centre et à la gare de Pont-Céard et amélioration de l'intermodalité	En cours	Local	R	0.53
12-2	Aménagements de priorisation pour les bus de la ligne Gex - Divonne - Coppet	Réalisé	Local	R	
12-3	Sécurisation des gares: construction de doubles-voies et d'autres aménagements ferroviaires sur la ligne NStCM	En cours	CH autres fonds	R	13
12-4	Construction d'un P+R à Divonne-les-Bains	Réalisé	Local	R	
12-25	Réaménagement de la jonction autoroutière de Nyon à court et moyen terme	2017	CH autres fonds	Hors FI	
12-35	Construction d'une nouvelle interface rail-route entre Bursins et Prangins	> 2026	Local	Hors FI	
12-33	Amélioration de capacité de la ligne ferroviaire NStCM (phase 2 - cadence 1/4 h tronçon Genolier- St-Cergue)	> 2022	CH autres fonds	Hors FI	
12-26	Construction d'une nouvelle voie de dépassement fret entre Coppet et Nyon (cadence 1/4 h trafic voyageur)	2025	CH autres fonds	Hors FI	

12-24	Elargissement à 2x3 voies de l'autoroute sur le tronçon Coppet - Vengeron (suppression des goulets d'étranglement module II)	2025 - 2030	CH autres fonds	Hors FI	
12-36	Adaptation à long terme de la jonction autoroutière de Gland	>2026	CH autres fonds	Hors FI	100
12-37	Construction d'une nouvelle jonction autoroutière à Versoix	> 2026	CH autres fonds	Hors FI	
12-40	Amélioration de la capacité ferroviaire Lausanne-Genève (Léman 2030)	2030	CH autres fonds	Hors FI	
12-34	Elargissement à 2x3 voies de l'autoroute sur le tronçon Nyon - Coppet (suppression des goulets d'étranglement module III)	> 2030	CH autres fonds	Hors FI	
12-14	Construction d'un P+R grande capacité aux Tuileries et route d'accès avec jonction sur l'autoroute N1a	2023 - 2026	Local + CH autres fonds	Hors FI	57
12-15	Requalification de la route de Suisse (1 <sup>re</sup> étape)	2016 - 2017	Local + CH aggro	A1	
12-6	Construction de P+R à Coppet et à Gland	2017	Local	Ae1	1
12-7	Construction de la route de desserte du pôle de développement de la gare de Coppet	2019-2025	Local	Ae1	4
12-8	Aménagements pour les bus en rabattement vers les gares ferroviaires dans le canton de Vaud, intégrant l'amélioration du franchissement TC des jonctions autoroutières de Nyon, Gland et Rolle	2019	Local + CH aggro	A2	25
12-16	Requalification de la route de Suisse (2 <sup>e</sup> étape): tronçons Bellevue - Genthod et Founex –Perroy, y compris traversées de localités	2019 - 2021	Local + CH aggro	A2	4.8 (GE) 10 (VD)
12-18	Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Rolle : passages sous-voie est, ouest, Biguaire et Rupalet	2018 - 2019	Local + CH aggro	A2	5
12-19	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Rolle (1 <sup>re</sup> phase)	2019 - 2020	Local + CH aggro	A2	5
12-10	Amélioration de l'accessibilité à la gare de Coppet en faveur des MD : élargissement du passage sous-voie, construction d'un passage côté Genève	2020	Local + CH aggro	A2	6
12-11	Construction de P+Rail et P+R à Nyon, Rolle et sur la ligne NStCM	2016 - 2021	Local	Ae2	2
12-22	Construction de stationnements vélos dans les gares RE et RER (y compris sur la ligne NStCM) dans le canton de Vaud	2015 - 2018	Local	Ae2	1
12-23	Aménagements MD à Versoix section Molard – ch. de la Papeterie, construction d'une passerelle MD et renaturation de la Versoix (dernière section)	2015 - 2018	Local	Ae2	4.5
12-17	Construction d'une passerelle MD à la gare de Versoix et réaménagement de l'interface	2019 - 2022	Local + CH aggro	A3	2.5

12-32	Aménagement d'une voie verte de Versoix à Prégny-Chambésy	2019 - 2022	Local + CH agglo	A3	1.5
12-42	Amélioration de l'accessibilité MD à 11 arrêts TC (complément au programme TC) comprenant le tronçon sur Crassier de l'itinéraire cyclable en site propre Divonne-les-Bains - Nyon	2019 – 2022	Local + CH agglo	A3	3.7
12-43	Réaménagement et sécurisation d'itinéraires cyclables sur la RC 19 (route Blanche) entre la jonction autoroutière de Nyon et le giratoire de la Gravette	2019 – 2022	Local + CH agglo	A3	1
12-46	Aménagement d'une liaison MD route de Bois-Chatton – route de Collex - route des Fayards	2019 – 2022	Local + CH agglo	A3	6.8
12-47	Aménagement d'une liaison MD gare NStCM de l'Asse - route Blanche - site de Fléchères-nord	2019 – 2022	Local + CH agglo	A3	2.5
12-30	Requalification et réorganisation du réseau routier à Versoix: prolongement du ch. de la Scie (franchissement de la Versoix)	2019 – 2022	Local	Ae3	/
12-48	Construction d'un P+R à Sauverny en rabattement vers la ligne 814-10	2019 – 2022	Local	Ae3	1.1
12-50	Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre Maconnex - Divonne - Nyon : tronçon Crassier – Maconnex	2019 – 2022	Local	Ae3	2.2
12-51	Aménagement de l'itinéraire MD d'agglomération n°12 (Divonne-les-Bains – Ferney)	2019 – 2022	Local	Ae3	2.2
12-52	Aménagement de l'itinéraire MD d'agglomération n°39 (partie Gex-Divonne-les-Bains)	2019 – 2023	Local	Ae3	1.65
12-27	Aménagements de priorisation pour les bus de la ligne Maconnex - Divonne - Nyon (partie France)	2023 - 2026	Local + CH agglo	B3	3
12-39	Requalification et réorganisation du réseau routier à Divonne-les-Bains	2025	À définir	Be3	
12-44	Extension du P+R à Divonne-les-Bains	2023 – 2026	À définir	Be3	/
12-20	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Rolle (2 <sup>e</sup> phase)	2030	Local + CH agglo	C	5
12-28	Requalification de la route de Suisse (2 <sup>e</sup> étape): tronçon Founex - Perroy (2 <sup>e</sup> phase)	> 2026	Local + CH agglo	C	10
12-29	Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre Maconnex - Divonne - Nyon : tronçon Crassier - Eysins	> 2026	Local + CH agglo	C	3.1
12-38	Réorganisation du réseau routier en lien avec la nouvelle jonction autoroutière de Versoix (partie Suisse)	> 2026	Local + CH agglo	C	
12-49	Aménagement de traversées des communes Sauverny et Versonnex pour connexion vers la jonction autoroutière de Versoix (partie France)	> 2026	Local + CH agglo	C	0.55
12-45	Accessibilité MD à la halte des Tuileries	>2026	Local + CH agglo	C	/



<b>Mesures urbanisation</b>			
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Horizon de réalisation (1<sup>e</sup> opérations)</i>	
UD1-03	Versoix	En cours	
UD1-04	Coppet-Commugny	En cours	
UD1-07	Rolle - Mont-sur-Rolle	En cours	
UD1-09	Divonne-les-Bains	En cours	
UD1-01	Les Tuileries Bellevue	A	
UD1-08	Haltes du NStCM	A	
UD1-10	Haltes Léman Express Mies et Tannay	A	
UD1-11	Sauverny - Versonnex	A	
<b>Mesures paysage et environnement</b>			
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Horizon de réalisation</i>	<i>Coût [MCHF]</i>
EP1	Contrat corridors Lac-Pied du Jura (cf. fiche 31)	2016-2021	0.915
EP1/2	Contrat corridors Vesancy-Versoix (cf. fiche 32-1)	2014-2019	11.41

<b>Mesure 12-17</b>	<b>Construction d'une passerelle MD à la gare de Versoix et réaménagement de l'interface</b>	<b>Coût: 2.5 MCHF</b>  <b>Priorité PA3: A</b>
-------------------------	--	---

**Maître(s) d'ouvrage:** Canton de Genève (DGT), Ville de Versoix

**Autres instances concernées:** CFF



Ville de Versoix



Extrait du plan directeur communal des chemins pour piétons 2006

<b>Orientation stratégique de la mesure</b>	<b>Type ARE</b>	<b>N° ARE</b>
OS 3: Desservir les centres régionaux et locaux, leur bassin versant et l'espace rural	Plateforme	6621.2.007

**Description de la mesure:**

Construction d'une passerelle piétonne au nord de la gare de Versoix, sur voies; à l'origine, un passage sous-voies avait été prévu. Des considérations stratégiques et économiques ont amené à modifier l'aménagement en passerelle sur-voies. Les interfaces seront aménagées pour permettre un accès aisé et sécurisé à la passerelle, adapté aux personnes à mobilité réduite (ascenseur), depuis l'avenue Lachenal à l'ouest et depuis le chemin J.-J. Vandelle à l'est des voies.

Cette mesure participe au développement du quartier autour de la gare et permettra une nouvelle connexion interquartier. Elle améliorera sensiblement la perméabilité entre l'est de la Gare de Versoix (nouveau quartier de Versoix-Centre-Ville, aménagement finalisé au printemps 2016) et l'ouest de la Gare (avenue Lachenal, cycle des Colombières, école Lachenal), puisque les autres passages sont situés à 500 m au minimum du passage sous-voies existant. Cette nouvelle liaison en mode doux favorisera d'une manière plus générale la mobilité douce au centre de Versoix. Ce deuxième passage est important d'un point de vue urbanistique, mais également du point de vue de la promotion des mobilités douces. Elle renforcera les mesures communales visant à promouvoir la mobilité douce dans le quartier de la gare notamment: mise en zone de rencontre du nouveau quartier de Versoix-Centre-Ville, aménagements renforçant les axes piétons et vélos du sud au nord et de l'ouest à l'est de la Commune, construction d'une vélo-station à la gare de Versoix.

Cet aménagement accompagnera également la cadence au ¼ heure des liaisons ferroviaires avec l'agglomération du Grand Genève.

**Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :**

La mesure s'inscrit en cohérence avec le Projet de Territoire Grand Genève 2016-2030 et les stratégies sectorielles identifiées dans le PACA. La passerelle permettra d'optimiser l'attractivité du réseau structurant de mobilités douces, en offrant des rabattements efficaces et coordonnés à l'offre ferroviaire. Les développements et aménagements récents de Versoix permettent une pratique de mobilités favorisant les déplacements alternatifs aux TIM, avec un usage des cycles et autres MD. Les infrastructures liées à ces modes de déplacements participent également à la structuration d'espaces publics de qualité.

**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :**

Le principe d'une traversée des voies CFF est inscrit dans le Plan Directeur de Quartier communal n°29'486 « Versoix-Centre-Ville », approuvé par le Conseil d'Etat en 2006

Etude, avant-projet et devis estimatif réalisés en 2009 (2 variantes étudiées : passage sous-voies et passerelle sur voies)

**Financement :**

Ville de Versoix

**Priorisation :**

Priorité PA3 : A3

Historique priorité : B2

**Argumentaire (selon critères d'efficacité) :**

Cette mesure renforce la relation interquartier entre le haut et le bas de Versoix et favorise les rabattements MD et l'intermodalité à la gare de Versoix (CE1). Elle est importante d'un point de vue urbanistique, accompagnant les développements urbains en cours, mais également du point de vue de la promotion des mobilités douces. Elle permet une évolution favorable des parts modales MD, sécurise les déplacements MD et favorise une diminution globale du trafic motorisé (CE2, CE3 et CE4).

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 2.5 MCHF

Ce montant comprend les aménagements de l'interface



Coûts d'exploitation : 30'000 CHF/an

Nouvelle halte ferroviaire : nouvelle fréquence (au ¼ heure) de desserte de la gare de Versoix prévue dès 2018

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure :**

Etude et avant-projet réalisés

Développement de projet et réalisation 2019-2022

<p><b>Mesure 12-32</b></p>	<p><b>Aménagement d'une voie verte de Versoix à Prégny-Chambésy</b></p>	<p><b>Coût: 1.5 MCHF</b> <b>Priorité PA3: A</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Canton de Genève (OU) – Communes de Versoix, Bellevue, Genthod et Pregny-Chambésy</p>		<p><b>Autres instances:</b> Commune de Collex-Bossy, CFF</p>
 <p>Schéma cyclable 2030 du Grand Genève – extrait</p>		 <p>Plan de localisation de la voie verte (source: étude sur la voie verte Versoix – Pregny-Chambésy, Citec &amp; Atelier nou)</p>
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS 3: Desservir les centres régionaux et locaux, leur bassin versant et les territoires ruraux</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>MD</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>6621.2.151</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Augmentation de l'offre en itinéraires de MD par l'amélioration d'un cheminement existant complémentaire à l'itinéraire de l'axe Route Suisse – Rue de Lausanne, destiné aux cyclistes utilitaires. Ce tracé complémentaire existe déjà mais présente des défaillances fonctionnelles qui en limitent l'usage. Les nouveaux aménagements rendront l'itinéraire visible, efficace, continu et confortable, et permettront de généraliser son usage à toutes les typologies de cyclistes, et particulièrement d'intégrer des écoliers réalisant des parcours de courte distance entre les villages. Le projet de « voie verte » vise à privilégier l'accessibilité aux gares RER, desservies aux cadences de tous les quarts d'heure dès 2018, mais avant tout à desservir les centralités locales et villages le long du parcours ou situés à proximité. Cette voie verte, à différence de l'itinéraire sur la route cantonale, permet de desservir les densifications urbaines localisées au nord des voies CFF et les différents établissements scolaires des communes traversées. Les liens, nombreux, inter-quartiers et entre équipements - sportifs, culturels, du domaine du social et de la santé, de loisirs, etc.- et avec des entités naturelles – lac, Jura, bois, parcs -, avec les espaces agricoles, etc., sont également concernés.</p> <p>Les deux itinéraires parallèles (route Suisse et voie verte) formeront ainsi l'épine dorsale du réseau de mobilité douce, et en particulier cyclable, des communes de Versoix, Bellevue, Genthod et Collex-Bossy. D'autres itinéraires supplémentaires viendront compléter le réseau, l'objectif étant de créer un vrai maillage favorisant le développement de la mobilité douce. Ce réseau sera défini dans le cadre de la stratégie intercommunale de Versoix, Genthod, Bellevue et Collex-Bossy, ces deux itinéraires seront donc complétés par des relations perpendiculaires au lac, desservant l'ensemble des villages et points d'intérêt.</p>		

**Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :**

Desserte des haltes RER (Tuileries, Chambésy, Genthod-Bellevue, Creux de Genthod, Versoix-Gare, Point Céard), des villages historiques et des principaux points d'attraction des communes, tout en offrant un itinéraire adapté à l'ensemble des usagers de la mobilité douce, notamment les cyclistes moins expérimentés.

Le projet tient compte de l'environnement, de la culture et du patrimoine des sites traversés, valorisant les lieux qu'il longe ou traverse, tels que quartiers, voies historiques, friches industrielles, éléments naturels et tissu socioéconomique local, pourvoyant aux besoins de services tels que transports publics, restauration, commerces, hébergement, etc.

Par ailleurs, ce parcours, proposé aussi bien pour piétons que pour vélos, se raccorde aisément aux autres itinéraires par modes doux de la région, Suisse mobile, cantonaux et locaux, mais aussi transfrontaliers (France voisine) et inter-cantonaux (Vaud).

**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) ou décision/délibération spécifique :**

- Schéma directeur intercommunal de Versoix, Genthod, Bellevue et Collex-Bossy (en cours en 2016)
- Schéma cyclable 2030 du Grand Genève (juillet 2014)
- Plan Directeur Cantonal de Genève 2030 – Fiche B05: Promouvoir la mobilité douce (septembre 2013)

**Financement:**

Canton, Communes

**Priorisation :**

Priorité PA3: A

Historique priorité: -

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

La voie verte entre Versoix et Pregny-Chambésy est un axe structurant de la mobilité douce et possède une haute qualité paysagère. Elle offre un cheminement doux sécurisé, continu et attractif qui relie les centres urbains de Versoix, Genthod et Bellevue. Cette mesure assure un cheminement continu qui s'étend de la Commune de Versoix à la gare de Chambésy et relie les différentes haltes ferroviaires favorisant ainsi l'intermodalité (CE1). Elle permet une amélioration du sentiment sécurité du trafic cycliste non expert ainsi qu'une évolution favorable des parts modales vers la MD et indirectement vers les transports en commun (rabattement vers les gares) ayant pour effet une diminution de la pollution (CE1, CE3 et CE4).

L'intérêt de sa requalification en « voie verte » réside dans la relation qu'il crée entre les haltes RER, tout en offrant un itinéraire plus sûr et plus confortable que les bandes cyclables des routes du secteur, notamment la route cantonale supportant un important trafic. Par ailleurs, ce parcours relie les écoles, EMS et autres équipements publics des villages. D'autre part, le projet d'itinéraire associe aussi de nombreux projets bâtis proches ou bordiers, en cours de réalisation et prévus, de façon à respecter le principe de coordination entre circulations et urbanisation et de favoriser le recours aux modes doux et le transfert modal aux haltes RER du parcours à travers la requalification de l'espace public voué aux mobilités.

**Données chiffrées et éléments techniques complémentaires :**

Coûts d'investissements: 1.5 MCHF HT (dont environ 300'000 CHF pour l'acquisition de terrains)

Analyse foncière :

L'itinéraire proposé emprunte des parcelles classées majoritairement en domaine public communal et/ou cantonal et CFF ainsi que de nombreux biens-fonds propriété de l'Etat de Genève et, en partie, des communes concernées. La traversée de propriétés privées ne pose a priori pas de problème, dans la mesure où le parcours existe déjà, que son utilisation effective actuelle est publique, et ce, depuis de nombreuses années, avec ou sans servitude liée, et qu'il s'agit de l'améliorer sur le plan fonctionnel et de la sécurité. Cependant, sur certains tronçons, le domaine public actuel est légèrement trop étroit pour l'aménagement d'une voie verte confortable selon les gabarits standards. De ce fait, un coût estimatif pour le rachat de terrain sur certains secteurs ponctuels a été intégré. Si cela ne s'avère pas foncièrement possible, la voie verte reste viable, mais à gabarit moindre.

Synthèse des aménagements :

- Sécurisation des traversées des axes routiers ;
- Réaménagement fonctionnel de l'itinéraire ;
- Suppression des barrières architecturales (abaissements des trottoirs pour les PMR et vélos aux endroits d'accès au cheminement, modification des barrières en entrée des sites propres, etc.);

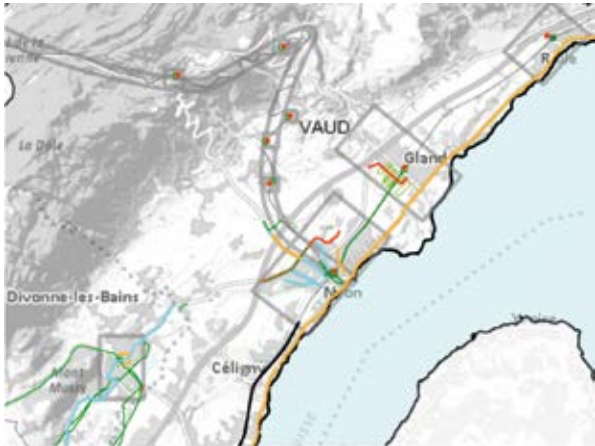

- Introduction de signalétique, éclairage public et aménagements paysagers adéquats selon un concept unitaire et un projet de qualité ;
- Valorisation didactique et promotion du parcours ;
- Coordination entre « voie verte » et projets de quartier : la densification autour des haltes RER et à proximité de la « voie verte » impliquent l'aménagement de raccords améliorés entre voies privées et cheminements publics de mobilité douce et entre ceux-ci et les arrêts TP, ferroviaires et TPG.

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure :**

Pré-étude de faisabilité effectuée par Citec et Atelier Nou en juillet 2016.

Début des travaux entre 2019 et 2022.



<p><b>Mesure 12-42</b></p>	<p><b>Amélioration de l'accessibilité MD à 11 arrêts TC (complément au programme TC) comprenant le tronçon sur Crassier de l'itinéraire cyclable en site propre Divonne-les-Bains - Nyon</b></p>	<p><b>Coût: 3.7 MCHF</b></p> <p><b>Priorité PA3 : A</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Begnins, Genolier, Coppet, Crassier, Divonne-les-Bains, Duillier, Gimel, Grens, La Rippe, Le Vaud et Vich.</p> <p><b>Autres instances concernées:</b> Régionyon</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"><i>Plan du réseau régional: les arrêts identifiés renforcent le réseau TP avec une logique de rabattement des lignes vers le réseau ferroviaire.</i></p>		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS3: Desservir les centres régionaux et locaux et leur bassin versant</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>MD</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>Nouvelle mesure PA3</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Amélioration de la sécurité et de l'accessibilité de 11 arrêts TC du district de Nyon afin de renforcer l'attractivité du réseau TC et ainsi augmenter sa fréquentation dans une région qui reste l'une des plus motorisées de Suisse. Depuis 2012, de nombreux efforts ont été engagés par les communes, Régionyon et le Canton de Vaud pour l'amélioration de ce réseau aussi bien en termes d'infrastructure que d'offre. Ces efforts se traduisent par une augmentation de la fréquentation des lignes de bus régionales de +20% entre 2012 et 2015. Les partenaires souhaitent désormais passer à une nouvelle étape par l'amélioration des conditions d'accessibilité et de sécurité aux arrêts qui se trouvent à proximité d'équipements d'intérêt régional (complexe scolaire, équipements de loisirs), pôles économiques ou de terminus de ligne situés dans des cœurs de village.</p> <p>La mesure concerne les 11 arrêts suivant : Begnins, Poste ; Coinsins, Mimorey (Genolier) ; Coppet, Les Rojalets ; Crassier, Ancienne Gare ; Divonne-les-Bains, gare ; Changins (Duillier) ; Gimel, La Vernette ; Grens, Fléchères Nord (à créer) ; La Rippe ; Le Vaud, Zoo et Vich, Poste.</p> <p>Dans les détails la mesure prévoit divers aménagements pour les 11 arrêts identifiés en fonction de leurs conditions actuelles :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement ou réaménagement de cheminements MD entre les arrêts et les équipements et/ou habitations à proximité.</li> <li>• Création d'aides à la traversée.</li> <li>• Création de stationnements vélo à proximité directe des arrêts.</li> <li>• Aménagement de quais conformes aux exigences de la LHand.</li> </ul> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>Cette mesure s'inscrit dans la continuité des mesures d'aménagement du programme régional de réorganisation des transports publics dans le district de Nyon (mesure 12-8 du PA2).</p> <p>Concernant l'arrêt Crassier, Ancienne Gare, les aménagements MD s'inscrivent dans la continuité de la voie verte réalisée de Divonne-les-Bains à Crassier et ils constituent le premier maillon de l'itinéraire cyclable en site propre reliant ensuite l'agglomération nyonnaise. Le deuxième tronçon, Crassier-Eysins, fait l'objet de la mesure PA3 12-29.</p>		



**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):**

Complément au programme TP validé par 51 communes du District de Nyon et alentours.

**Financement:**

Communes territoriales, Régionyon

**Priorisation:**

Priorité PA3: A

Historique priorité: Nouvelle mesure PA3

**Argumentaire (selon critères d'efficacité):**

La mesure vise à améliorer l'accessibilité et la sécurité des cheminements MD vers les arrêts TC ce qui renforce le réseau sur l'ensemble du district (amélioration de l'accessibilité et amélioration de trafic piétonnier et cycliste). Les aménagements prévus augmentent l'attractivité d'arrêts à fort potentiel de fréquentation pour les usagers pendulaires ou occasionnels, valorisant ainsi le réseau TC et favorisant un rabattement vers les gares régionales (amélioration de l'accessibilité et amélioration de l'intermodalité) (CE1).

Les arrêts identifiés sont pour la plupart situés dans des cœurs de villages, des secteurs d'activités ou proches d'équipements d'intérêt régional, répondant à une logique de développement orientée vers les TC (concentration des activités et de la population en coordination avec les systèmes de transports). La mesure prévoit le réaménagement de quais permettant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (LHand) aux arrêts TC et une meilleure organisation des flux sur les places de rebroussement contribuant à la requalification et à la sécurisation des espaces publics (amélioration de la qualité des espaces publics) (CE2).

La mesure vise à améliorer les conditions de sécurité à proximité d'arrêts TC jugés parfois dangereux, bénéficiant ainsi à la fois aux MD et au trafic routier, notamment par la création de cheminement et d'aide à la traversée. (CE3)

L'ensemble de la mesure favorise le report modal sur les TC, permettant ainsi d'améliorer la qualité environnementale par une diminution du trafic routier (amélioration de la qualité de l'air, réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO2 / réduction des immissions sonores) (CE4).



**Données chiffrées:**

Coûts d'investissements: 3.7 MCHF

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Une étude de faisabilité est réalisée pour les 11 arrêts et l'avant-projet est prévu pour 2017.

Réalisation dès 2019.

<p><b>Mesure 12-43</b></p>	<p><b>Réaménagement et sécurisation d'itinéraires cyclables sur la RC 19 (route Blanche) entre la jonction autoroutière de Nyon et le giratoire de la Gravette</b></p>	<p><b>Coût: 1MCHF</b></p> <p><b>Priorité PA3: A</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Canton de Vaud (DGMR)</p>		<p><b>Autres instances concernées:</b> /</p>
		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS3: Desservir les centres régionaux et locaux et leur bassin versant</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>Sécurité</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>Nouvelle mesure PA3</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Réaménagement et sécurisation des itinéraires cyclables sur la RC 19 (route Blanche), sur le tronçon situé entre la jonction autoroutière de Nyon et le giratoire de la Gravette au nord de Nyon. Dans le cadre de l'augmentation de la capacité de cette route cantonale au trafic automobile élevé, un projet routier d'adjonction d'une voie de circulation à la montée entre le giratoire de la Gravette et la jonction A1 est planifié. Les aménagements cyclables doivent être recréés et améliorés pour sécuriser les déplacements cyclistes sur ce tronçon: soit des nouvelles bandes cyclables (des deux côtés de la nouvelle chaussée) d'une largeur de 1.5m hors marquage.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>Cet itinéraire vélo est identifié dans le cadre de la phase 1 de la politique cyclable régionale du District de Nyon, dans le SDAN (Schéma directeur de l'agglomération Nyonnaise) et le PDRN (Plan directeur régional du district de Nyon). Située à la porte d'entrée de la ville de Nyon, la mesure se connecte avec la liaison modes doux route Blanche – gare de l'Asse (12-47) et rejoint également l'itinéraire cyclable en site propre du nord de l'agglomération nyonnaise constitué des mesures 31-19, 31-25, 31-21 et 31-27. Ce nouveau maillon d'un réseau cyclable permettra de développer l'usage du vélo sur des trajets plus longs et ainsi d'augmenter sa part modale dans des secteurs où celle-ci est encore particulièrement faible.</p> <p>Elle s'inscrit également en accompagnement de la mesure 12-25 qui verra l'OFROU réaménager à court terme la jonction de Nyon et permettre une augmentation de la capacité du trafic individuel motorisé sur cet axe afin de garantir une meilleure fluidité.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b></p> <p>L'amélioration des voiries d'accès et de la jonction à court terme est planifiée et inscrite dans le cadre général de la suppression des goulets d'étranglement de l'OFROU module III, qui verra une modification importante de la jonction de Nyon à long terme.</p> <p><b>Financement:</b></p> <p>VD, DGMR et Régionyon</p>		

**Priorisation :**

Priorité PA3 : A

Historique priorité : Nouvelle mesure PA3

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité) :

Le projet d'augmentation de la capacité de la RC19 est l'opportunité de bénéficier également d'une amélioration du trafic cycliste en offrant un itinéraire attractif renforçant le maillage du réseau cyclable (amélioration de trafic piétonnier et cycliste). La mesure se connecte à un itinéraire cyclable reliant un site défini comme stratégique dans le plan directeur cantonal (pôle de logements, commercial et d'emplois majeur, les secteurs RDU) (CE2).

Le projet de bandes cyclables permet d'assurer la sécurité des parcours cyclistes, en leur offrant un espace de circulation adapté, le long d'une voirie ayant des charges de trafic importantes (2015 : 29'250 véhicules/jour) (CE3).

Enfin, le projet de réaménagement des bandes cyclables favorise le report modal vers le vélo, mode de transports qui n'émet pas de polluant atmosphérique ni de nuisances sonores. (CE4).

En parallèle pour le projet routier l'augmentation de la capacité de la RC19 permettra de contenir les flux automobiles majeurs sur le réseau routier structurant et ainsi de ne pas augmenter les nuisances sonores sur le reste du réseau et notamment dans les zones urbanisées. De plus, la fluidité du trafic générée par l'augmentation de capacité, participera à l'assainissement de l'air dans le secteur de la mesure. (CE4).

**Données chiffrées :**



Coûts d'investissements : 1 MCHF pour la partie mobilité douce (5 millions pour le projet routier global)

Requalification : charges maximales à l'horizon 2020 : 30 000 à 37 000 uv/j selon l'ampleur des urbanisations dans le secteur.

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure :**

Avant-projet terminé

Réalisation de la mesure en 2020.

<b>Mesure 12-46</b>	<b>Aménagement d'une liaison MD route de Bois-Chatton – route de Collex - route des Fayards</b>	Coût: 6.8 MCHF Priorité PA3: A
<b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Canton de Genève (DGT)		<b>Autres instances concernées:</b> Commune de Collex-Bossy, commune de Versoix
		
<p><i>Schéma cyclable 2030 du Grand Genève – extrait</i></p>		<p><i>Plan de situation</i></p>
<b>Orientation stratégique de la mesure</b>	<b>Type ARE</b>	<b>N° ARE</b>
OS 3: Desservir les centres régionaux et locaux, leur bassin versant et l'espace rural	MD	/
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>La mesure vise à compléter les aménagements cyclables sur les tronçons suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Route de Bois Chatton – route de Collex: tronçons compris entre la douane de Bois Chatton et l'autoroute afin d'assurer une continuité à court terme de la piste cyclable existant entre Bossy et Collex jusqu'à Bellevue et de relier Bossy à Versonnex à moyen terme.</li> <li>• Route des Fayards, tronçon compris entre la douane de Vireloup et la route de Suisse. Ce tronçon fait partie de l'itinéraire Ferney-Voltaire – Versoix du schéma cyclable du Grand Genève.</li> </ul> <p>Ces tronçons sont situés sur domaine routier cantonal.</p> <p>La mesure est complémentaire à la mesure 12-32 «Voie verte de Versoix à Pregny-Chambésy».</p> <p>Les tronçons sont partiellement équipés. La mesure proposée permettra de compléter les aménagements existants en réalisant des pistes cyclables.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>La mesure, en lien avec le développement du schéma cyclable d'intérêt cantonal et le schéma cyclable du Grand Genève répond à un besoin de garantir les déplacements futurs par des modes de transports alternatifs aux TIM. La mise en œuvre d'un réseau MD continu et sécurisé permet de capter le maximum d'utilisateurs.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b></p> <p>LMD (loi genevoise sur la mobilité douce du 15 mai 2011 H 1 80)          Mobilités 2030. Stratégie multimodale pour Genève, DGM, 2013</p> <p><b>Financement :</b></p> <p>Canton de Genève</p> <p><b>Priorisation :</b></p> <p>Priorité PA3: A    Historique priorité: nouvelle mesure</p>		

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

Cette mesure assure une liaison modes doux efficace entre les localités en finalisant les aménagements cyclables, d'une part entre Bossy et Bellevue et d'autre part entre Ferney-Voltaire et Versoix, permettant de se connecter à la pénétrante cyclable d'intérêt cantonal de Versoix et à la voie verte de Versoix à Pregny-Chambésy (CE1). Elle assure également un rabattement efficace vers les gares de Versoix et de Genthod-Bellevue (CE1) et permet par ailleurs une amélioration importante de la sécurité du trafic cycliste (CE3) et ainsi une incitation à la pratique des modes doux (CE4).


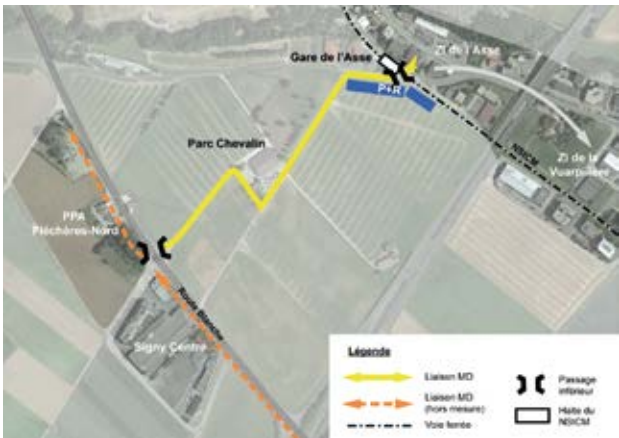
**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 6.8 CHF millions

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure :**

L'opportunité de la mesure est confirmée

Début des travaux entre 2019 et 2022

<p><b>Mesure 12-47</b></p>	<p><b>Aménagement d'une liaison MD gare NStCM de l'Asse - route Blanche - site de Fléchères-nord</b></p>	<p>Coût : 2.5 MCHF Priorité PA3 : A</p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Nyon, Signy-Avenex</p>		<p><b>Autres instances concernées :</b> Régionyon, autres partenaires en cours de négociation</p>
		 <p style="text-align: center;"><i>La liaison MD Asse-Route Blanche (source : Régionyon)</i></p>
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS3: Desservir les centres régionaux et locaux et leur bassin versant</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>MD</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>Nouvelle mesure PA3</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Création d'une liaison MD entre la Route Blanche, la halte du Nyon-Saint-Cergue-Morez à l'Asse. Cette liaison constitue un maillon important qui manquait au réseau cyclable régional en formant une transversalité entre deux des axes MD Jura-Lac. Par ailleurs, elle crée un lien entre deux secteurs d'activités d'importance régionale, à savoir le site du centre commercial de Signy Centre ainsi que le secteur Fléchères Nord en développement et les zones industrielles de l'Asse et de la Vuarpillière. Cet itinéraire favorisera les synergies entre ces secteurs (mutualisation des services : restaurant, bancomat, crèche) et permettra d'améliorer la gestion de la mobilité des sites d'entreprises (plans de mobilité de site).</p> <p>Dans les détails, la mesure prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un cheminement MD en site propre depuis la gare de l'Asse à travers le terrain du Parc Chevalin et débouchant sur le giratoire de Signy Centre.</li> <li>• Un passage inférieur MD à la gare de l'Asse permettant un franchissement sécurisé de la voie ferrée du NStCM et l'accès à la halte de l'Asse du NStCM et de son futur P+R.</li> <li>• Un passage inférieur MD au débouché du Parc Chevalin, situé au nord du giratoire de Signy Centre, permettant un franchissement sécurisé de la Route Blanche (projet privé – hors mesure).</li> <li>• Un cheminement MD le long de la Route Blanche en direction du Jura garantissant l'accès au secteur de Fléchères-Nord (projet privé – hors mesure – tracé orange, en continuité avec la mesure 12-43 (tracé orange Gravette-Signy Centre).</li> </ul> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>Cette mesure s'inscrit dans la continuité de la mesure 12-43 Réaménagement et sécurisation MD sur la Route Blanche. Par ailleurs, elle profitera des aménagements prévus d'ici 2020 dans le cadre de la mesure 12-25 « Réaménagement de la jonction autoroutière de Nyon », et 12-8 « Programme TP - Création d'une voie bus sur la Route Blanche ».</p> <p>La halte de l'Asse avec une cadence au quart d'heure aux heures de pointe, deviendra un site de rabattement attractif avec un P+R (projet), une liaison modes doux vers les sites d'activités (notamment le développeur du site de Fléchères nord envisage une desserte de navette autonome avec la halte)</p>		

**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :**

Axe MD identifié dans le cadre de la phase 1 de la politique cyclable régionale du District de Nyon

**Financement :**

Signy-Avenex, Nyon, Régionyon et autres partenaires en cours de négociation

**Priorisation :**

Priorité PA3: A

Historique priorité : Nouvelle mesure Pa3

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité) :

Cette liaison MD s'inscrit avant tout dans une logique de renforcement du réseau de mobilité douce, en lien étroit avec la politique cyclable régionale du district de Nyon (amélioration du trafic piétonnier et cycliste). Elle relie deux secteurs d'activités d'importance régionale, améliore leur accessibilité, permet la création de synergies et renforce l'offre pour les plans de mobilité de site. Elle consolide l'intermodalité de la halte de l'Asse (CE1).

La liaison MD permet d'assurer la sécurité des parcours cyclables et piétons, par le biais d'un cheminement en site propre et d'un passage inférieur sous une route cantonale à la charge de trafic conséquente (2015 : 27'800 véhicules/jour) (CE3).

Enfin, la liaison favorise le report modal MD et TC en diminuant la charge de trafic routier des pendulaires (amélioration de la qualité de l'air, réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO2 / réduction des immissions sonores) (CE4).

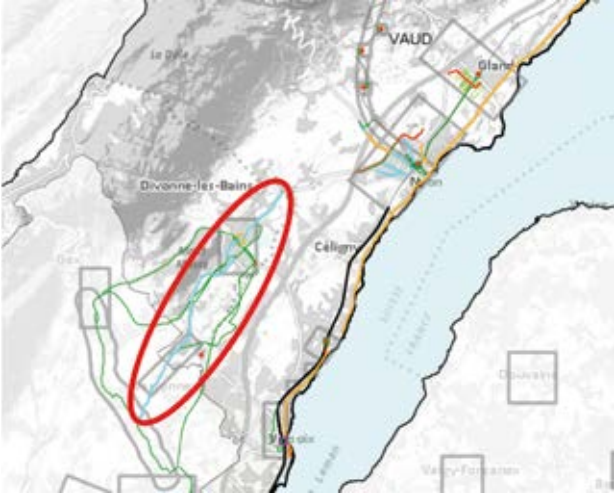
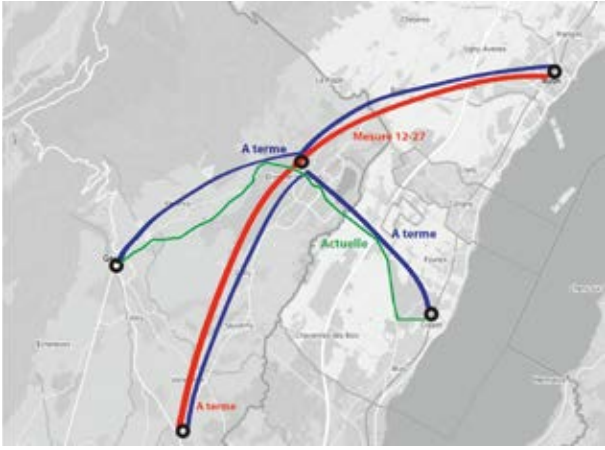
**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 2.5 MCHF

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure :**

Actuellement au niveau de l'étude de faisabilité (2016).

Le démarrage des travaux est prévu entre 2019 et 2022 (accords fonciers en cours, faisabilité réalisée).

<p><b>Mesure 12-27</b></p>	<p><b>Aménagements de priorisation pour les bus de la ligne Maconnex - Divonne - Nyon (partie France)</b></p>	<p>Coût: 3 MCHF Priorité PA3: B3</p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> CCPG / Département de l'Ain</p>		<p><b>Autres instances concernées:</b> Canton de Vaud, Régionyon, autres partenaires en cours de négociation</p>
		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS3 Desservir les centres locaux et régionaux, leur bassin versant et l'espace rural</p>	<p><b>Type ARE</b> TP_route</p>	<p><b>N° ARE</b> 6621.2.146</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Mesure visant à aménager une voie bus dédiée sur certaines sections du territoire entre Maconnex et Divonne-les-Bains. Ces aménagements ont pour but de sécuriser les arrêts et le passage du bus en traversée de village et en milieu urbain et également d'améliorer la vitesse commerciale de la ligne de bus Maconnex – Divonne – Nyon (tronçon sur France). Cette mesure permettra une meilleure fréquentation de la ligne et une diminution du trafic sur cette portion du territoire très congestionnée en heure de pointe. Elle participe de ce fait à une meilleure prise en compte de l'environnement dans les actions publiques.</p> <p>Il est envisagé la construction d'arrêts sur chaussée en milieu urbain, la priorisation du bus aux carrefours à feux, l'aménagement de voies dédiées sur certaines sections, l'agrandissement de la voirie notamment entre Divonne-les-Bains et la douane de Crassier.</p> <p>Calendrier de mise en œuvre des lignes transfrontalières :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actuellement en service la ligne Gex-Divonne-Coppet</li> <li>• Mise en service du tronçon Maconnex Divonne Coppet en 2018-2020</li> <li>• Mise en service Maconnex-Divonne-Nyon en 2025 avec la mesure 12-27</li> <li>• A terme (2030) une ligne Gex-Divonne-Nyon (potentiels emplois sur Nyon) et une ligne Maconnex-Divonne-Coppet. Le territoire est maillé, Divonne-les-Bains devient un nœud TC.</li> </ul> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>Mesure visant le rabattement vers le Léman Express et le maillage du territoire en transport en commun.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large)</b></p> <p>Ligne de transport en commun inscrite au schéma de développement des transports en commun du Pays de Gex acté par le conseil communautaire en septembre 2016.</p> <p>Groupe de travail transfrontalier réunissant tous les acteurs, y compris le GLCT transports, suit le développement de l'offre du secteur.</p>		



**Financement :**

CCPG

Département de l'Ain

**Priorisation :**

Priorité PA3: B3

Historique priorité: Be2

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

Cette mesure vient pérenniser l'offre de transport en commun sur le nord du Pays de Gex en direction du canton de Vaud et notamment du district de Nyon. Elle offre une alternative efficace à l'utilisation de la voiture et permet une connexion au Léman Express.

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements: 3 MCHF

2 765 000 € - taux de change 0.921

Coûts d'exploitation: 500 000 € / an (GLCT transports: Mécanisme TRV suisse, autorité organisatrice française)

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Actuellement, une étude d'opportunité a été réalisée pour une mise en service de la ligne de bus d'ici 2018-2020. Les aménagements routiers et urbains seront donc à prévoir à partir de 2023, mise en service 2024-2025

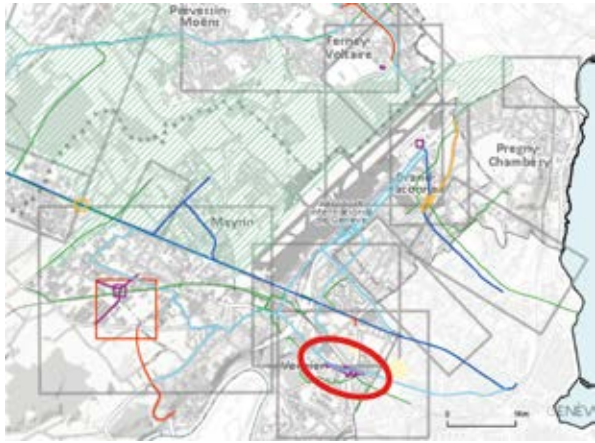

Cette mesure, par les aménagements qu'elle induira, devra permettre une utilisation plus importante des bus par rapport à l'utilisation de la voiture.

Elle aura un impact positif sur la qualité de l'air du fait de la diminution du nombre de véhicules individuels sur cette partie du territoire. Les nuisances sonores engendrées par les véhicules individuels aux heures de pointe seront également réduites, tout comme les émissions de gaz à effet de serre.

Les aménagements prévus pourront être réalisés en matériaux respectueux de l'environnement ou du moins en matériaux permettant une absorption du bruit (enrobé phonique). De plus, le traitement paysager des aménagements à l'intérieur des bourgs participera à amener de la nature en ville.

Regroupement géographique	<b>Couloir Bellegarde – Genève et Pays de Gex – sud</b>				
13					
<b>Coûts des mesures infrastructurelles transport</b>					
<b>Total des mesures A: 32.5</b>			<b>Total des mesures liste A+Ae: -</b>		
<b>Total des mesures B: -</b>			<b>Total des mesures liste B+Be: -</b>		
<b>Description des enjeux principaux</b>					
<p>Pour ce secteur, il s'agit de maximiser l'utilisation de la ligne ferroviaire Bellegarde-Genève comme colonne vertébrale des déplacements en augmentant sa capacité, en organisant les rabattements TP et MD et en garantissant la progression des lignes de bus secondaires.</p> <p>Les mesures d'urbanisation de ce secteur géographique doivent permettre de renforcer le poids et la structuration des centralités locales, principalement Satigny, des haltes desservies, ainsi que l'agglomération régionale de Bellegarde.</p> <p>A long terme, le Pays de Gex pourrait être connecté au réseau ferroviaire d'agglomération. L'opportunité, la faisabilité et le phasage des connexions envisagées doivent être approfondis avec la poursuite des études ferroviaires conduites à l'échelle de l'agglomération. La poursuite du développement des centres régionaux de Saint-Genis-Pouilly et surtout de Gex est ainsi à envisager par étapes. (cf. fiches 33 et 32-1).</p> <p>La préservation des éléments de la charpente paysagère (espaces agricoles et viticoles, Rhône, Allondon et leurs écosystèmes annexes) ainsi que des connexions entre le Jura et la plaine genevoise sont un enjeu fort de ce secteur. Les actions du contrat corridors et le projet de paysage prioritaire contribuent à y répondre.</p>					
<b>Mesures infrastructurelles transport</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Horizon de réalisation</i>	<i>Financement</i>	<i>Liste PA3</i>	<i>Coût (total actualisé) [MCHF]</i>
13-3	Aménagements de cheminements MD d'accessibilité aux arrêts TC à Pougny-Chancy et Challex	Réalisé	Local	R	
13-5	Modification de l'électrification et de la signalisation de la ligne ferroviaire Bellegarde - La Plaine	Réalisé	Local	R	61.10
13-4	Construction d'un P+R complémentaire à Bellegarde-sur-Valserine	Réalisé	Local	R	3.12
13-8	Construction d'un P+R et B+R à la gare de Pougny	2019	Local	Hors FI	0.20
13-10	Amélioration de la liaison routière Bellegarde - Collonges	Réalisé	Local	R	5.72
13-6	Cadence ¼ h sur la ligne Genève – La Plaine	> 2026	CH	Hors FI	130
13-7	Construction d'une halte ferroviaire à Châtelaine	> 2026	À définir	Hors FI	70
13-11	Allongement des quais sur la ligne RER Genève - La Plaine et modernisation des installations	2017-2019	Local + CH autre fonds	Hors FI	218
13-15	Remise en état de la ligne fret du pied du Jura Bellegarde - Gex pour pérenniser le transport de marchandises	> 2026	Local	Hors FI	13

13-16	Réouverture de la gare de Collonges	2030+	À définir	Hors FI	
13-17	Réactivation de la ligne du pied du Jura pour le transport de voyageurs	2030+	À définir	Hors FI	
13-18	Extensions ferroviaires vers le nord de l'agglomération (phase 1)	2030+	À définir	Hors FI	
13-19	Extensions ferroviaires vers le nord de l'agglomération (phase 2)	2030+	À définir	Hors FI	
13-12	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Satigny	2020	Local + CH agglo	A2	8.38
13-13	Prolongement de la piste cyclable sécurisée section Satigny - Russin	2015 – 2018	Local	Ae2	3
13-14	Travaux de sécurisation sur le passage à niveau de Fort-l'Écluse	2015 - 2018	Local	Ae2	13
13-20	Construction d'un pôle d'échange multimodal et d'une place à Châtelaine	2019 – 2022	Local + CH agglo	A3	32.5
<b>Mesures non-infrastructurelles transport</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>		<i>Maître d'ouvrage</i>	<i>Horizon de réalisation</i>	
	Mise en service d'une offre de transports à la demande en rabattement vers le tram, en complément de la mesure 33-8		CCPG	2016-2019	
<b>Mesures urbanisation</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>			<i>Horizon de réalisation (1<sup>e</sup> opérations)</i>	
UD3-03	La Plaine			En cours	
UD3-01	Bellegarde – centre-ville et gare (cf. fiches 14, 39)			En cours	
UD2-07	Châtelaine (cf. fiches 30, 33)			En cours	
UD2-16	Satigny			En cours	
UD2-09	ZIMEYSAVER (cf. fiche 33)			En cours	
UD3-08	Pougny-Chancy			A	
<b>Mesures paysage et environnement</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>			<i>Horizon de réalisation</i>	<i>Coût [MCHF]</i>
EP2/3	Contrat corridors Mandement Pays de Gex (cf. fiche 33)			2016-2021	12.5
EP3-0	PPP Piémont du Jura			2019-2022	/

<p><b>Mesure 13-20</b></p>	<p><b>Construction d'un pôle d'échange multimodal et d'une place à Châtelaine</b></p>	<p><b>Coût: 32.5 MCHF</b> <b>Priorité PA3: A</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Canton de Genève (DGT, DGGC, OU)</p>		<p><b>Autres instances concernées:</b> CFF (propriétaire Pont de l'Ecu) / Commune de Vernier</p>
		 <p style="text-align: center;"><i>Plan de situation</i></p>
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS 4 : Ossature principale de l'agglomération centrale</p>	<p><b>Type ARE</b> Plateforme</p>	<p><b>N° ARE</b> /</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Dès sa réalisation la mesure constitue un pôle du réseau TC urbain et, à long terme, un pôle entre TC urbain et offre ferroviaire avec le lien à la future halte de Châtelaine. Le projet de pôle d'échange multimodal est constitué des mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'aménagement d'une interface au croisement des deux axes forts de transport public et l'organisation de ses arrêts permettant une bonne cohérence de la desserte et des transbordements entre eux : axe tangentiel Carouge P+R P47 (mesure 30-55) et axe fort Genève-Vernier (mesure 33-13) ;</li> <li>• L'élargissement du Pont de l'Ecu afin de permettre l'implantation du transport public en site propre ;</li> <li>• La réalisation d'un espace public majeur à Châtelaine entouré d'une programmation à forte densité, d'une architecture remarquable, des équipements (centre culturel, école et cycle d'orientation). Cet espace public est composé des éléments suivants:             <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Le parvis en lien avec la pointe du PLQ « Voies CFF » et l'esplanade permettant d'améliorer les traversées cyclistes et piétonnes et le lien avec les arrêts TP</li> <li>2. Le parvis du centre culturel</li> <li>3. Parvis le long de l'avenue du Pailly, au nord du Pont de l'Ecu et à l'ouest de l'avenue du Pailly ;</li> <li>4. Passerelle sous voie ferrée reliant le centre culturel, la voie verte d'agglomération et l'avenue de Châtelaine ;</li> <li>5. Placette entre Ecole de Châtelaine et passerelle : Ce espace public participe à la création d'une nouvelle centralité régionale renforçant ainsi la multipolarité de l'agglomération.</li> </ol> </li> </ul> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>La planification du Pôle d'échange multimodal répond au besoin en déplacement de ce secteur et est en cohérence avec les développements urbains: concours centre culturel (réalisation 2018), PLQ Voie CFF (en cours d'adoption), PLQ Route de Vernier (adopté), projet d'extension Vertissa (en cours d'élaboration), modification des zones pour la réalisation du Cycle d'orientation de Balaxert (mise à disposition 2023), zone réservée Balaxert –Philibert de Sauvage (en cours), demande de renseignement de l'Eglise protestante.</p>		

La réalisation du pôle s'articule avec les projets connexes ci-dessous :

- Voie verte d'agglomération ;
- Axe fort TP radial Genève-Vernier (mesure 33-13);
- Axe fort tangentiel Carouge P+R P47 (mesure 30-55);
- Nouveau carrefour Ain-Simonet (mesure 30-26 du PA 2);
- Nouveau carrefour d'accès au quartier Balaxert sur l'avenue du Pailly.

#### Développement du réseau ferroviaire.

Ce pôle multimodal est également créé en préfiguration de la future halte RER à Châtelaine dont l'horizon de réalisation est prévu après la réalisation de l'agrandissement souterrain de la gare de Cornavin.

La nouvelle halte ferroviaire (mesure 13-7) complètera à terme le pôle multimodal en améliorant la complémentarité des modes de transport et bénéficiera de la desserte prévue au ¼ d'heure (mesure 13-6).

#### Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :

PDCant 2030

Grand Projet Châtelaine

PDQ Concorde

#### Financement :

Canton, Communes, tiers

#### Priorisation :

Priorité PA3 : A

Historique priorité :

(à préciser, lien à la structure interface) :  
décalage après la réalisation de Cornavin

#### Argumentaire (selon critères d'efficacité) :

Le pôle d'échange multimodal permet de répondre aux besoins urbains et de transports suivants :

- La mise en réseau des TC grâce au pôle de desserte en transport publics (axes forts TP tangentiel et radial avec la mise en site propre de l'axe fort TP Genève-Vernier et la mise en service du TOSA (mesure 30-55) – (CE1)
- L'accompagnement du développement urbain autour des des transports publics structurants (meilleure interconnexion au cœur de la nouvelle centralité créée par les nouveaux logements et équipements publics : 11'250 nouveaux habitants, 2500 nouveaux emplois ainsi qu'un centre culturel de 1500 spectateurs, nouveau cycle d'orientation de 900 élèves) (CE2);
- Le développement d'un espace public de qualité autour de la «place Châtelaine» offrant un lieu de vie et d'identité (CE2)..

Parallèlement, elle permet aussi d'améliorer tant la pénétrante cyclable sur la route de Vernier par l'élargissement du Pont de l'Ecu que les accès cycles et piétons aux différents programmes en cours de développement dans le secteur, avec pour objectif de participer à la diminution de la mobilité individuelle motorisée et au développement des modes doux et de leur sécurité (CE3 et CE4).

#### Données chiffrées :

Coûts d'investissements : 32.5 Millions CHF

- réaménagement des 6 tronçons : 20.8 MCHF
- parvis et placettes: 8.1 MCHF
- régulation des 5 carrefours: 1.75 MCHF
- ouvrages d'art: 1.8 MCHF

Coûts d'exploitation : Canton, commune.

Fréquence TC urbain : 7.5 min en HP

#### Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure :

Avant-projet : 2018

Procédure PAP : 2020

Travaux : 2021-2023

Regroupement géographique		<b>Couloir Bellegarde – St-Julien – Annemasse et Champagne – Genevois</b>			
<b>14</b>					
<b>Coûts des mesures infrastructurelles transport</b>					
<b>Total des mesures A : -</b>			<b>Total des mesures liste A+Ae : 1.32</b>		
<b>Total des mesures B : -</b>			<b>Total des mesures liste B+Be : -</b>		
<b>Description des enjeux principaux</b>					
<p>Ce couloir est à structurer autour de la ligne ferroviaire existante et de ces centres locaux existants Valleiry, Viry, Collonges-sous-Salève et des centres régionaux de Bellegarde et de Saint-Julien/Porte Sud (le centre régional de St-Julien-en-genevois est traité dans la fiche 35), ainsi que la constitution d'un centre local par le projet de couture urbaine entre Veyrier et Etrembières.</p> <p>Les mesures de ce secteur géographique visent à mettre à profit la desserte actuelle offerte par la ligne ferroviaire en améliorant notamment l'accessibilité aux gares. A plus long terme (2030+), il s'agira d'en augmenter la capacité, d'ouvrir ou de modifier les haltes, et de l'intégrer pleinement dans le réseau RER d'agglomération. Ces projets sont à approfondir dans le cadre des études ferroviaires conduites à l'échelle de l'agglomération.</p> <p>Le réseau de bus sera progressivement restructuré et renforcé, avec des rabattements vers les haltes ferroviaires, vers le centre régional de St-Julien et le tram ou encore directement vers celui de Bernex également desservi par le tram.</p> <p>A l'intérieur des centres locaux, des requalifications seront réalisées dans le but d'adapter les conditions de circulation au contexte traversé, de réaliser des voies réservées pour les TC, de sécuriser et développer les modes doux.</p> <p>La préservation des espaces agricoles ainsi que le maintien des césures vertes et connexions entre Salève et plaine genevoise (à étudier) et entre Vuache et plaine sont des enjeux forts de ce secteur.</p>					
<b>Mesures transport infrastructurelles</b>					
No	Intitulé	Horizon de réalisation	Financement	Liste PA3	Coût (total actualisé) [MCHF]
14-7	Construction du giratoire Pont de Combe : optimisation routière pour faciliter l'accès TC de la technopole d'Archamps	Réalisé	Local	R	5.46
14-2	Réactivation de la fonction voyageur de gares de la ligne Bellegarde – Annemasse dans le cadre du développement du réseau ferroviaire sud agglomération	> 2030	à définir	Av1	A définir
14-9	Aménagement de l'itinéraire cyclable ViaRhona : tronçon Valleiry - Chancy	2019	Local	Ae2	0.78
14-11	Aménagement de l'itinéraire cyclable ViaRhona : tronçon Etrembières - Valleiry	2015 – 2018	Local	Ae2	1.1
14-14	Fluidification du trafic ferroviaire à Etrembières	2015 - 2018	Local	Ae2	22.80
14-8	Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de la nouvelle offre RER : gares de St-Julien-en-Genevois et Valleiry	2019	F autres fonds	Hors FI	3.90
14-15	Aménagements pour favoriser le fret dans l'étoile ferroviaire d'Annemasse (Bellegarde - Thonon-Les-Bains - St-Gervais)	2019 - 2022	F autres fonds	Hors FI	19.5
14-12	Construction d'un nouvel échangeur autoroutier à Viry	2020	F autres fonds	Hors FI	22.10

14-3	Construction de doubles-voies et d'autres aménagements ferroviaires sur la ligne Annemasse - Bellegarde	2030+	F autres fonds	Hors FI	
14-18	Construction d'un shunt ferroviaire à Etrembières	2030+	F autres fonds	Hors FI	
14-13	Construction d'un P+R et parking de covoiturage à Viry	2019-2022	Local	Ae2	0.66
14-16	Aménagement de l'itinéraire cyclable Via Rhôna : tronçon gare d'Annemasse-Etrembières	2019 – 2022	Local	Ae3	1.32
14-17	Aménagements de priorisation TC sur la liaison Valleiry - Chancy - Pougny pour rabattement sur le réseau structurant d'agglomération (partie France)	>2026	à définir	C	A déterminer
<b>Mesures urbanisation</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>				<i>Horizon de réalisation (1<sup>er</sup> opérations)</i>
UD3-01	Bellegarde – centre-ville et gare (cf fiches 13, 39)				En cours
UD3-05	Viry				En cours
UD4-08	Chabloux (cf. fiche 35)				En cours
UD5-15	Veyrier couronne villageoise (cf fiche 40)				2017
UD4-07	Saint-Julien-en-Genevois gare (cf. fiche 35)				A
UD4-10	Archamps Technopôle - site PPDE (cf. fiche 14)				A
<b>Mesures paysage et environnement</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>			<i>Horizon de réalisation</i>	<i>Coût [MCHF]</i>
EP3/4	Contrat corridors Champagne Genevois (cf. fiches 34 et 35)			2012 - 2017	4.1
EP4-04	Pont biologique sur l'autoroute A40, la ligne SNCF et la route départementale au pied du Salève			2017	7.2

Regroupement géographique  <b>15</b>	<b>Couloir Annemasse – Reignier – Vallée de l'Arve</b>				
<b>Coûts des mesures infrastructurelles transport</b>					
<b>Total des mesures A : 12.98    Total des mesures liste A+Ae : 12.98</b>					
<b>Total des mesures B : -    Total des mesures liste B+Be : 1.75</b>					
<b>Description des enjeux principaux</b>					
<p>Les mesures de ce secteur géographique visent à développer la capacité et l'efficacité du réseau ferroviaire et de ses rabattements. Des mesures d'accompagnement de valorisation des interfaces et d'organisation des rabattements TC et MD sont nécessaires pour maximiser les investissements consentis sur le réseau ferroviaire. L'enjeu est de créer de véritables pôles d'échanges multimodaux tout au long de l'axe ferroviaire vers le cœur d'agglomération.</p> <p>La valorisation du potentiel d'urbanisation autour des gares est une priorité pour s'engager dans une coordination du développement urbain et des améliorations de capacités du réseau ferroviaire. Cette première priorité s'accompagne de la concentration du développement urbain dans les autres secteurs déjà urbanisés. Les centralités locales et régionales de l'axe s'engagent ainsi dans une densification de leur cœur.</p> <p>La préservation et le maintien des éléments de la charpente paysagère (espaces agricoles, Arve et affluents et leurs écosystèmes annexes) ainsi que la préservation des césures vertes sont des enjeux forts de ce secteur. Le projet de paysage du corridor de l'Arve ainsi que les mesures identifiées dans le contrat vert et bleu Arve-Porte-des-Alpes doivent être mises en œuvre.</p>					
<b>Mesures infrastructurelles transport</b>					
No	Intitulé	Horizon de réalisation	Financement	Liste PA3	Coût (total actualisé) [MCHF]
15-5	Aménagement de l'interface et du pôle d'échange multimodal de la gare de Bonneville	Réalisé	Local	R	
15-9	Aménagement de l'accès au P+R du nœud autoroutier de Findrol pour faciliter le passage des bus	Réalisé	Local	R	
15-19	Fluidification du trafic ferroviaire à Reignier	2019 – 2022	F autres fonds	Hors FI	14.20
15-10	Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de la nouvelle offre RER : gares de Reignier, La Roche-sur-Foron, St-Pierre en Faucigny et Bonneville	2015 – 2018	Local	Hors FI	8.45
15-4	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et La Roche-sur-Foron (phase 1) : point de croisement entre Reignier et La Roche-sur-Foron et aménagement des courbes entre Reignier et La Roche-sur-Foron	>2026	Local	Hors FI	56.86
15-7	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et La Roche-sur-Foron (phase 2) : aménagement des courbes et devers entre Evires et La Roche-sur-Foron et doublement de voie de St-Laurent (phase 1)	2030+	Local	Hors FI	53.3
15-8	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et La Roche-sur-Foron (phase 2) : aménagement des courbes et devers entre Evires et La Roche-sur-Foron et doublement de voie de St-Laurent (phase 2)	2030+	Local	Hors FI	55.09



15-16	Amélioration de l'offre ferroviaire entre La Roche-sur-Foron et Bonneville : point de croisement à St-Pierre-en-Faucigny, modifications de courbes et dévers entre La Roche-sur-Foron et St-Pierre-en-Faucigny et entre Bonneville et Marignier, signalisation entre Evires et Marignier (phase 1)	2030+	Local	Hors FI	52
15-17	Amélioration de l'offre ferroviaire entre La Roche-sur-Foron et Bonneville : point de croisement à St-Pierre-en-Faucigny, modifications de courbes et dévers entre La Roche-sur-Foron et St-Pierre-en-Faucigny et entre Bonneville et Marignier, signalisation entre Evires et Marignier (phase 2)	2030+	Local	Hors FI	53.17
15-14	Aménagement de liaisons MD sur les rives de l'Arve dans le PACA Arve - Porte des Alpes (Marignier - Bonneville - Annemasse)	2015 – 2018	Local	Ae2	4.55
15-15	Aménagement de la véloroute « Léman - Mont-Blanc » reliant Annemasse à Chamonix : tronçon Marignier, passerelles sur le Giffre et sur l'Arve, sections de voies vertes et de voies partagées	2015 – 2018	Local	Ae2	6.33
15-2	Développement du pôle d'échange multimodal de la gare de Reignier - requalification des espaces : développement des MD et aménagement des espaces publics autour du nouveau quartier de la gare (mesure redimensionnée)	2019 – 2022	Local	Ae2	2.2
15-1	Réalisation du pôle d'échange multimodal de la gare de Reignier	2020-2025	CH aggro + Local	A3	6.38
15-11	Réalisation du pôle d'échange multimodal de la gare de La Roche-sur-Foron	2019 – 2022	CH aggro + Local	A3	3.11
15-25	Aménagements structurants MD en rabattement vers le pôle d'échange multimodal de Bonneville	2019 – 2022	CH aggro + Local	A3	3.49
15-23	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve à Findrol	2023 – 2026	Local	Be3	1,75
<b>Mesures non-infrastructurelles transport</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>		<i>Maître d'ouvrage</i>	<i>Horizon de réalisation</i>	
	Mise en service d'une ligne de bus entre Findrol et Reignier en rabattement sur la gare de Reignier		SM4CC	2016	
	Renforcement de la fréquence de la ligne interurbaine Cluses – Annemasse (101)		A préciser	2020	
	Renforcement de la fréquence de la ligne suburbaine Annemasse – Findrol (TAC 5)		Agglo Annemasse/ SM4CC	2020	
<b>Mesures urbanisation</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>			<i>Horizon de réalisation (1<sup>e</sup> opérations)</i>	
UD6-03	St. Pierre-en-Faucigny (cf. fiche 38)			En cours	
UD6-05	Reignier : quartier Gare et centre-bourg			En cours	

UD6-08	Findrol		En cours
UD6-01	Bonneville - centre élargi (cf. fiche 38)		En cours
UD6-04	Marignier (cf. fiche 38)		A
UD6-02	La Roche-sur-Foron «centre-ville de demain», (cf. fiche 38)		A
<b>Mesures paysage et environnement</b>			
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Horizon de réalisation</i>	<i>Coût [MCHF]</i>
EP6	Contrat vert-bleu Arve Porte des Alpes (cf. fiche 38)	2017- 2021	4,65
EP6-01	Réalisation de l'Ecopôle de l'Arve	2019-2022	1,45



<p><b>Mesure 15-1</b></p>	<p><b>Réalisation du pôle d'échange multimodal de la gare de Reignier</b></p>	<p><b>Coût : 6,38 MCHF</b></p> <p><b>Priorité PA3 : A</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Communauté de Communes Arve et Salève</p>		<p><b>Autres instances concernées :</b> Commune de Reignier-Esery (p.ex: pilote des études préalables)</p>
 <p>Gares du Léman Express, Localisation du pôle d'échange de Reignier</p>		 <p>Le Pôle d'Echange Multimodal (Source : Etude pôle d'échange multimodal et urbanisation autour de la gare de Reignier-Esery (cabinet Relations urbaines et Indiggo))</p>
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS 3 : Desservir les centres régionaux et locaux, leur bassin versant et l'espace rural</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>Plateforme</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>/</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>La mesure vise la réalisation à la gare de Reignier-Esery d'un véritable pôle d'échange multimodal : espaces publics, cheminements piétons (cf également mesure 15-2), stationnements vélo, arrêt TP, arrêt minute, stationnements. Il sera ainsi possible, à 15 km de la gare de Cornavin, d'optimiser le fonctionnement du Léman Express à travers une gare de rabattement offrant tous le confort et les services attendus.</p> <p>L'enjeu est de créer une véritable gare de rabattement, à proximité immédiate de la ceinture de congestion automobile. Les disponibilités foncières nombreuses (2 ha) sont déjà reconnues dans les documents réglementaires et en cours de maîtrise.</p> <p>L'intégration du pôle d'échange dans le tissu urbain existant passe par plusieurs éléments : réalisation d'un ouvrage de franchissement des voies permettant d'effacer la « frontière » ferroviaire, mise en cohérence des espaces publics et liaisons vers les espaces urbains à proximité et mutualisation des usages et des fonctions avec les espaces privés et publics environnants.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>Le Projet de Territoire du Grand Genève promeut le développement d'une urbanisation compacte et multipolaire, qui se structure notamment autour de la colonne vertébrale du RER Léman Express. Reignier-Esery, première gare après celle d'Annemasse en direction de la vallée de l'Arve et du bassin annécien, est l'un des nœuds de cette colonne vertébrale, et permettra un fort report modal vers le RER Léman Express pour les frontaliers, dans leurs déplacements vers l'agglomération centrale. La réalisation d'un pôle d'échange multimodal en gare de Reignier concourt pleinement à l'atteinte des objectifs de mobilité et environnementaux du Grand Genève.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) ou décision/délibération spécifique :</b></p> <p>Inscription du projet dans le Schéma de Cohérence territorial Arve et Salève</p> <p>Délibérations du conseil communautaire validant le projet d'aménagement et les acquisitions foncières conséquentes (2015 03 034, 2015 04 045 et 2015 04 046).</p>		

**Financements tiers:**

Participation de la commune de Reignier-Esery, de l'intercommunalité, du Conseil Départemental 74 et soutien de la Région.

**Priorisation :**

Priorité PA3: A

Historique priorité: Ae1

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

Le développement d'une offre de ligne régulière reliant le Centre Hospitalier Alpes Léman (1600 salariés) à la Gare de Reignier permet de favoriser le rabattement vers le rail d'une partie de la population. De plus, le développement de liaisons modes doux, en cours de réalisation sur la commune de Reignier-Esery, permettra de renforcer l'attrait de l'équipement ferroviaire pour les personnes habitant à proximité de la gare. Enfin, plusieurs offres de transport existent déjà entre le territoire et le centre de l'agglomération: LIHSA, TAC (depuis le CHAL), TER.

Le quartier de la gare de Reignier est également identifié en tant que Pôle Stratégique de Développement. Il fait en effet l'objet d'une attention particulière, du fait de sa position stratégique sur le territoire et face à l'arrivée de la nouvelle offre de transport. Sa densification et la réalisation d'équipements publics (maison de retraite, école...) sont inscrites dans les documents de planification locaux. De plus, le traitement des espaces publics font l'objet de points spécifiques, en concertation avec la population. Il permet donc d'améliorer la qualité de vie des personnes résidant à proximité de l'infrastructure ferroviaire et participe à la concentration de l'urbanisation en lien avec l'offre ferroviaire.

En permettant de favoriser l'utilisation du Léman Express, cette mesure participe à la réponse apportée par celui-ci aux problèmes de circulation sur l'ensemble de l'agglomération. De plus, considérant le nombre de travailleur frontaliers résidant sur le territoire (5000 à horizon 2019), cette mesure participe d'autant plus à la réduction des problèmes de capacité identifiés au sein de l'agglomération centrale. Les disponibilités foncières permettent en effet d'envisager un grand nombre de possibilités, garantissant une diminution de la circulation dans l'agglomération, aussi du fait de la densification du quartier gare.

De plus, en renforçant l'impact du Léman Express, la mesure permet de concentrer les moyens mis sur l'infrastructure de mobilité majeure sur le territoire. Son développement permettra donc de ne pas identifier de besoin parallèle et donc de ne pas envisager le développement d'une infrastructure autre.

Enfin, la cohérence et la pertinence de ce projet sont également reconnues par différents partenaires qui participent au financement du projet. Ainsi, le Conseil Départemental de Haute-Savoie, la Région Auvergne Rhône Alpes et l'Etat (à travers le Contrat Plan Etat - Région) participe à la concrétisation du pôle d'échange multimodal en gare de Reignier.

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 5,8 millions d'€ (6.38MCHF)

- Ouvrage de franchissement : 1,5 millions d'€
- Espaces publics : 2,2 millions d'€
- Parvis et pôle bus : 1,5 millions d'€
- Modes doux : 0,6 millions d'€

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Maitrise d'œuvre et étude AVP 2017 –

Travaux dès 2019 – finalisation 2021-2022

**Contribution à la qualité de l'air:**

« Un véhicule particulier «standard» (représentatif du parc roulant francilien pour l'année 2012), émet 0,57 grammes d'oxydes d'azote par kilomètre parcouru » Air Paris

Ratio 1.3 personne par véhicule, 150 personnes donc 115 véhicules évités parcourent 3450 km par jour (15km entre la gare et le centre de Genève suivant l'itinéraire le plus court) Donc **1966.5 grammes d'oxydes d'azote évités par jour.**

**Réduction des nuisances sonores :**

Description qualitative, voire quantitative

**Adaptation au climat (réduction des GES)**

0.25 Kg CO<sup>2</sup> par Km (ADEME) soit **862.5 kg de CO<sup>2</sup> évités par jour.**

<b>Mesure 15-11</b>	<b>Réalisation du pôle d'échange multimodal de la gare de La Roche-sur-Foron</b>	Coût: 3.11 MCHF HT Priorité PA3 : A
-------------------------	--	--

**Maître(s) d'ouvrage:** Communauté de communes du Pays Rochois

**Autres instances concernées:** Ville de La Roche-sur-Foron



Gares du Léman Express, Localisation du pôle d'échange de La Roche-sur-Foron



Projet d'aménagement envisagé  
(source: Etude de définition du programme d'aménagement du PEM de la Roche sur Foron menée par CCPR (cabinet Passagers de Villes/Arcadis))

<b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS 2: Organiser, qualifier et structurer les agglomérations régionales	<b>Type ARE</b> Plateforme	<b>N° ARE</b> /
---	-------------------------------	--------------------

**Description de la mesure :**

Cette mesure vise à optimiser le fonctionnement du RER Léman Express en créant une gare bi-face à La Roche sur Foron. L'objectif est ainsi d'augmenter le nombre de voyageurs utilisateurs de la gare, notamment à destination du canton de Genève, et ainsi diminuer le trafic TIM dans les déplacements domicile travail vers le Canton. La mesure prévoit le développement d'un pôle d'échanges multimodal, l'amélioration des accès en modes doux et l'augmentation de la capacité du P+R. Le coût total de la mesure est de 3,11 MCHF plus 0,95 MCHF pour la création de P+R, hors demande de cofinancement.

La première livraison du projet concerne l'amélioration de l'accès pour les TP bus/cars, en développant l'accueil de la gare routière, ainsi que l'augmentation du report des TIM sur la gare, en augmentant la capacité du P+R. De cette façon la gare de la Roche-sur-Foron sera en capacité d'assumer l'augmentation de la fréquentation liée à l'arrivée du RER Léman Express (selon les estimations du MMT une augmentation de la fréquentation de +80% est prévisible à horizon 2020). Cette première phase de travaux coûtera 0,62M CHF HT pour la gare routière (maîtrise d'œuvre, démolition et aménagements).

Par ailleurs, il est envisagé une connexion directe modes doux entre les 2 quartiers situés de part et d'autre de la gare. Cette connexion se fera par une passerelle à créer qui permettra de desservir également les quais intermédiaires à l'intérieur de la gare pour les personnes à mobilité réduite. Le coût de cette deuxième phase s'élève à 2,49 M CHF HT pour la création de la passerelle et les espaces publics (études, acquisitions foncières, maîtrise d'œuvre, aménagements espaces publics et passerelle).

**Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :**

Le Projet de Territoire du Grand Genève promeut le développement d'une urbanisation compacte et multipolaire, qui se structure notamment autour des agglomérations régionales et de la colonne vertébrale du RER Léman Express.

La Roche-Sur-Foron, commune d'agglomération régionale, au carrefour de la Vallée de l'Arve et du Bassin Annécien, est l'un des nœuds de cette colonne vertébrale, avec sa gare qui permettrait un fort report modal vers le RER Léman Express pour les frontaliers, dans leurs déplacements vers le Canton de Genève. La gare de La Roche-sur-Foron joue un rôle structurant au sein du PACA Arve Porte des Alpes et pour l'ensemble du Grand Genève. Cette mesure d'aménagement de l'interface et du PEM participe pleinement au Projet d'agglomération n°3.

**Inscription réglementaire ou planification directrice :**

Le projet d'aménagement du pôle multimodal et la densification urbaine autour de la gare sont inscrits dans le schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Pays Rochois. Ces orientations seront traduites dans le document d'urbanisme (PLU) de la Roche sur Foron en cours de révision qui a identifié le secteur comme stratégique. Le secteur fait parti également du Projet Stratégique de Développement (PSD) du centre-ville de La Roche sur Foron. L'objectif de cette démarche est d'accompagner la ville vers la structuration des modes doux et la densification urbaine

**Financement :**

CCPR ; Ville de La Roche sur Foron ; Région Auvergne Rhône-Alpes (financement acquis : 345K€ ; autres financements en cours), Département de la Haute-Savoie

**Priorisation :**

Priorité PA3 : A

Historique priorité : C

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité) :

Aujourd'hui le Pays Rochois accueille environ 26 000 habitants dont 3 400 frontaliers. Les perspectives de croissance démographique dans les documents d'urbanisme prévoient une population de plus de 33 000 habitants en 2030. Ces dix dernières années le nombre de frontaliers du Pays Rochois a doublé (chiffres OCSTAT) représentant aujourd'hui 20% de la population active du territoire.

L'arrivée du Léman Express va proposer aux travailleurs frontaliers une vraie alternative à la voiture individuelle. Aujourd'hui le trajet en voiture entre La Roche sur Foron et Genève Cornavin est de 40 minutes minimum (hors période de pointe). D'un autre côté le trajet en transport en commun est beaucoup moins avantageux : jusqu'à Cornavin en train 1h37 (avec une correspondance en gare de Bellegarde) et en car jusqu'à la gare d'eaux vives 50 minutes minimum. Avec le Léman Express, le trajet en train sera de 40 minutes proposant ainsi une réelle offre en transports en commun compétitive pour les frontaliers du Pays Rochois.

Cette inflexion des comportements ne sera possible que si les usagers peuvent accéder à la gare facilement. Aujourd'hui presque 2000 montées/descentes ont lieu tous les jours à la gare de la Roche sur Foron. Les projections de fréquentation à horizon 2020 prévoient une augmentation de +80%.

La mesure prévoit l'amélioration des accès modes doux pour augmenter la part modale modes doux, laquelle est actuellement à 40%.

La part modale des TIM pour l'accès à la gare est de 20%, si on considère seulement les véhicules stationnés à proximité de la gare. L'aménagement prévu permettra d'absorber l'augmentation de véhicules sans prévoir une évolution à la hausse de la part modale des TIM.

De façon à ne pas augmenter la part modale de la voiture pour accéder à la gare, une ligne de transport en commun est mise en place desservant la gare et les chefs lieux de 3 communes du Pays Rochois ainsi que le centre-ville de La Roche sur Foron.

La densification urbaine autour de la gare permettra d'augmenter le potentiel des utilisateurs et d'épargner des secteurs aujourd'hui non urbanisés. Par conséquence ce projet urbain préservera des secteurs agricoles et naturels contribuant ainsi à la stratégie paysage de l'agglomération.

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 3.11 M€ CHF HT (taux de change utilisé 1,10) + 0,95 MCHF pour la création de P+R, hors demande de cofinancement.

Dépenses déjà effectuées : 0,43 M CHF HT HT (études préalables, premières acquisitions foncières)

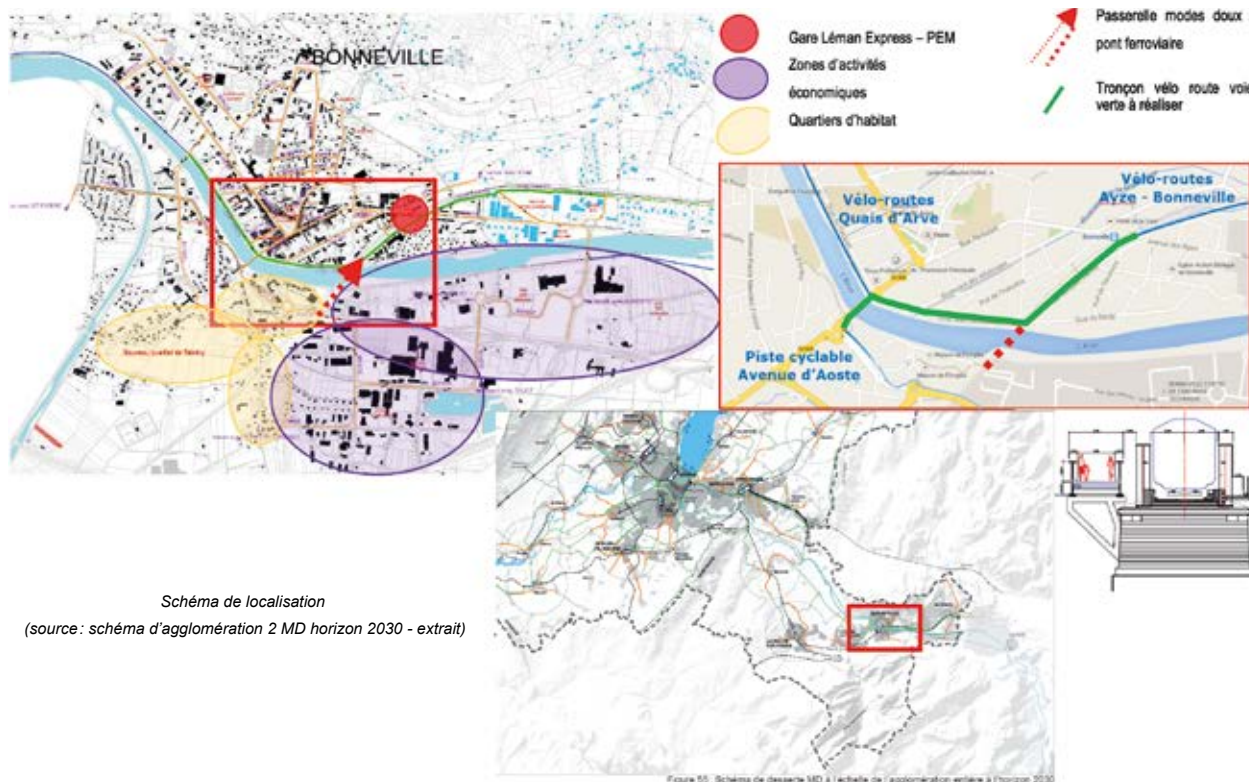
**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure :**

Actuellement au niveau étude de faisabilité. Etudes de maîtrise d'œuvre prévus en 2017 pour un démarrage des travaux prévu en 2018-2019. Mise en service progressive dès 2020 (liée à l'arrivée du Léman Express)

<b>Mesure 15-25</b>	<b>Aménagements structurants MD en rabattement vers le pôle d'échange multimodal de Bonneville</b>	<b>Coût : 3,49 MCHF</b>  <b>Priorité PA3 : A</b>
-------------------------	--	--

**Maître(s) d'ouvrage :** Communauté de communes Faucigny-Glières / Ville de Bonneville

**Autres instances concernées :**  
Région Auvergne - Rhône-Alpes, Département de la Haute-Savoie



<b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS 3 : Desservir les centres régionaux et locaux, leur bassin versant et l'espace rural	<b>Type ARE</b> MD	<b>N° ARE</b> /
--	-----------------------	--------------------

**Description de la mesure :**

Mesure visant à finaliser le maillage structurant modes doux au niveau de la centralité régionale de Bonneville, à travers des actions principales :

- La réalisation des tronçons manquants de la vélo-route / voie verte Léman Mont-Blanc compris en milieu urbain dense de Bonneville (tronçon n°158 et 159 du schéma cyclable Grand Genève)
- Le premier tronçon consistera à la réalisation des aménagements en quai d'Arve sur le boulevard des Allobroges et le quai JB Rey (tronçon n°159) dans la prolongation de la section déjà réalisée sur les quais des Francs-tireurs et sur le quai du Parquet (tronçon n°160) .
- Le second tronçon consistera à réaliser les aménagements le long des voies ferrées jusqu'au pôle d'échange multimodal en gare de Bonneville, et jusqu'à la limite avec la Commune d'Ayze (tronçon n°158), afin d'assurer le bouclage du tracé jusqu'à la voie verte existante.
- L'aménagement des franchissements modes doux de l'Arve au niveau du pont de l'Europe et du pont ferroviaire permettant une liaison rive gauche/rive droite de l'Arve et un rabattement sur le pôle multimodal et le Léman Express
- Le premier aménagement portera sur la réalisation d'une voie cyclable au niveau du pont de l'Europe
- Le second aménagement consistera à intégrer une passerelle modes doux au viaduc ferroviaire à l'occasion du remplacement de l'infrastructure programmé pour 2022 par SNCF Réseau.



**Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :**

Cette mesure s'inscrit en lien direct avec les objectifs de la stratégie sectorielle mobilité visant à répondre aux besoins de déplacements internes aux territoires de l'agglomération et en échange entre ceux-ci, à développer un effet réseau sur la base du Léman Express et des complémentarités des modes de transports, à apaiser les centres en valorisant les modes doux et les espaces publics.

**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :**

- Délibération 112-2015 et 041-2016 du conseil municipal de Bonneville en date du 08/06/2015 et 22/03/2016 relatives à l'autorisation de programme et crédits de paiements relative à l'aménagement de pistes cyclables au Bouchet
- Délibération 135.2016 du conseil communautaire de la Communauté de Communes Faucigny-Glières (CCFG) approuvant l'inscription des crédits relatifs à l'aménagement des pistes cyclables au budget principal
- Délibération 025.2016 du conseil municipal de Bonneville en date du 09/02/2016 approuvant le financement des études préliminaires à l'aménagement d'une passerelle modes doux jumelée au viaduc ferroviaire
- Délibération n°177-2016 du conseil communautaire de la CCFG en date du 28/09/2016 approuvant la convention de mandat à intervenir avec la commune de Bonneville concernant la vélo-route de Bonneville

**Financement :**

Coûts d'investissements HT : 3,2M € (soit 3,49 MCHF)

**Partenaires : Communauté de communes Faucigny-Glières, Ville de Bonneville, Etat, Département**

**Priorisation :**

Priorité PA3 : A

Historique priorité : Mesures 15-5, 38-2 et 38-3 du PA2

**Argumentaire (selon critères d'efficacité) :**

En finalisant le réseau structurant modes doux du centre urbain de Bonneville, cette mesure permet de créer une infrastructure modes doux attractive, offrant une facilité de rabattement vers le Pôle d'Echange Multimodal Bonneville et le Léman Express. Elle permet également d'assurer la continuité de la vélo route voie verte qui reliera à terme le territoire de Faucigny-Glières au cœur d'agglomération pour les déplacements cyclables – tronçons 158 et 159 du schéma cyclable Grand Genève (CE1).

Epine dorsale du pôle régional de Bonneville en matière de schéma modes doux. Elle est la première étape indispensable au déploiement d'un réseau alternatif aux TIM maillé à l'échelle du territoire Faucigny-Glières, et à celle de l'agglomération régionale, favorisant le report modal pour les déplacements opérés à l'intérieur de cette dernière (CE4).

A l'échelle de la centralité de Bonneville, elle permettra une liaison modes doux entre les quartiers d'habitat et les zones d'activités économiques situées en rive gauche de l'Arve à la rive droite et à sa gare Léman Express. Soit la garantie d'une liaison directe au pôle d'échange multimodal pour près de 1230 logements supplémentaires, ou l'équivalent de 3000 habitants, qui devraient voir le jour en densification du tissu urbain en rive gauche, dont près de 800 logements programmés au niveau du nouveau quartier de Benery. Les deux points de franchissements modes doux sont complémentaires dans l'objectif de rabattement en direction du pôle gare et de la vélo route (quart sud-est de la centralité pour la passerelle ferroviaire, et quart sud-ouest pour le pont de l'Europe). L'aménagement de la passerelle sur l'Arve a pour avantage d'offrir une voie réservée sécurisée pour les modes doux, tout en ramenant la distance de cheminement en direction du pôle gare pour la rive droite, à 500 mètres. Cette liaison directe est également très favorable au report modal pour les déplacements domicile-travail pour les actifs des zones d'activités économiques majeures du pôle régional. (CE1 et CE2)

Elle constitue un vecteur fort de densification du tissu urbain, et offre une accroche pour la réalisation d'espaces publics structurants dans les quartiers en renouvellement situés le long de l'axe ferroviaire, ainsi qu'une opportunité de valorisation des abords de l'Arve. En plus d'améliorer l'intermodalité et un report positif en faveur des modes doux, elle permet enfin une amélioration sensible de la sécurité du trafic cycliste (CE2 et CE3).

**Données chiffrées :**

- Pour les aménagements voie verte, coût total HT de 800 000€ et le taux de change (1,0916), avec dans le détail :  
  - Pour les tronçons n°158/159 du schéma cyclable (horizon 2017/2018) : coût total HT de 600 000€ et le taux de change (1,0916)
  - Pour le tronçon du pont de l'Europe (horizon 2019/2020) : coût total HT de 200 000€ et le taux de change (1,0916)

*Avec un cofinancement de l'Etat à hauteur de 213 793,41€, de la Région à hauteur de 146 259,13€, et du département à hauteur de 70 880€*

- Pour la passerelle modes doux (horizon 2021/2022) : coût total HT de 3 millions € et le taux de change (1,0916)

Gains estimés : 300 vélos par jour en remplacement de déplacements en voiture-solo, soit 1200km de voiture évités par jour, soit près de 440'000 km par an, ce qui représente 57 tonnes de CO<sup>2</sup> évitées par an, ou encore 233 200kWh évités/an.

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Aménagements voie verte : travaux programmés pour 2017/2018 en ce qui concerne les tronçons 158/159 du schéma cyclable, et pour 2019/2020 en ce qui concerne le pont de l'Europe.

Passerelle sur l'Arve : actuellement au niveau étude de faisabilité. Démarrage des travaux prévu en 2021/2022 en lien avec les travaux de remplacement de la passerelle projetés par SNCF Réseau.

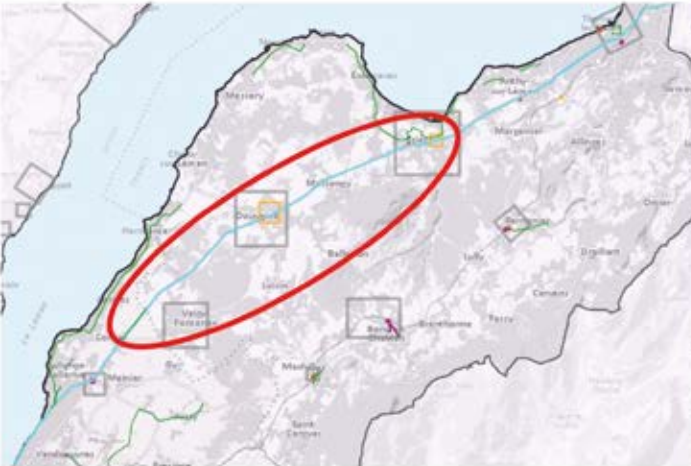





Regroupement géographique  <b>16</b>	<b>Couloirs Annemasse – Bons-en-Chablais – Thonon et Genève – Douvaine – Thonon</b>				
<b>Coûts des mesures infrastructurelles transport</b>					
<b>Total des mesures A : 29.47</b>			<b>Total des mesures liste A+Ae : 32.92</b>		
<b>Total des mesures B : 5</b>			<b>Total des mesures liste B+Be : 12.25</b>		
<b>Description des enjeux principaux</b>					
<p>Les mesures de ce secteur géographique visent à structurer l'urbanisation autour des TC sur les deux corridors principaux Annemasse – Bons-en-Chablais – Thonon et Genève – Douvaine – Sciez – Thonon et à renforcer l'offre TC en augmentant leur capacité, fréquence et qualité en générale.</p> <p>En complément, les rabattements bus vers les gares et haltes ferroviaires, ainsi que vers les arrêts du BHNS sont renforcés selon les principes définis dans la stratégie sectorielle. Les interfaces des gares et haltes sont réaménagées de manière à créer de véritables pôle d'échanges multimodaux, alors que dans les localités des requalifications routières permettent de valoriser l'accès aux arrêts TC, de prioriser ces derniers et d'améliorer les conditions de déplacements à pied et à vélos.</p> <p>Ces mesures mobilité sont liées au renforcement du poids et à la structuration des centralités locales des corridors. Ces centres doivent accueillir la majeure partie de la croissance urbaine, tout en définissant des limites claires à l'urbanisation et en apportant une attention particulière à la qualité de vie.</p> <p>La préservation et le maintien des éléments de la charpente paysagère (espaces agricoles, cours d'eau et leurs écosystèmes annexes) ainsi que la préservation des césures vertes sont des enjeux forts de ce secteur. Les mesures identifiées dans le contrat corridors Arve-Lac devront être mises en œuvre.</p>					
<b>Mesures infrastructurelles transport</b>					
No	Intitulé	Horizon de réalisation	Financement	Liste PA3	Coût (total actualisé) [MCHF]
16-3	Construction d'un P+R à Bons-en-Chablais	Réalisé	Local	R	
16-4	Construction d'un P+R à Perrignier	Réalisé	Local	R	
16-9	Renforcement de l'offre sur la ligne de bus Genève - Douvaine - Thonon-les-Bains - Évian : aménagements routiers	Réalisé	Local	R	
16-24	Balisage vélo de l'itinéraire «Balcon du lac» : tour du Léman Hermance – Corsier – Vézenaz – quais de la Rade	Réalisé	Local	R	
16-10	Construction d'une tranchée couverte routière à Vézenaz et réorganisation du réseau routier à Vézenaz	Réalisé	Local	R	
16-11	Construction d'un P+R à Veigy	Réalisé	Local	R	
16-12	Aménagement de la section routière Chasseurs-Machilly	Réalisé	Local	R	
16-15	Requalification de la route de Thonon-Les-Bains (RC1) sur le tronçon traversée de Vézenaz	Réalisé	Local	R	
16-18	Aménagement de la véloroute ViaRhona – sud Léman : tronçons sur Chens, Messery, Yvoire, Thonon	Réalisé	Local	R	2.54

16-21	Fluidification du trafic ferroviaire à Mésinges - Allinges	Réalisé	Local	R	17.42
16-13	Requalification de la route de Thonon-les-Bains (RC1) : tronçon ch. de Mancy - Pallanterie	2018 – 2020	Local	Hors FI	5.00
16-14	Aménagement de pistes cyclables route d'Hermance (RC20) entre la route de Thonon-Les-Bains - ch. de Margencel	2020	Local	Hors FI	2.00
16-16	Renforcement des navettes lacustres entre Thonon-les-Bains et Lausanne et entre Chens-sur-Léman et Nyon	En cours	Local	Hors FI	A déterminer
16-6	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et Thonon-les-Bains : points de croisement de Machilly, Bons-en-Chablais et Perrignier, aménagements des voies en gare de Thonon-les-Bains (phase 1)	2030+	F autres fonds	Hors FI	84.50
16-19	Allongement des quais et reprise des traversées de voies en vue de la nouvelle offre RER : gares de Machilly, Bons en Chablais, Perrignier et Thonon-Les-Bains les Bains	2019	F autres fonds	Hors FI	7.80
16-28	Construction d'un P+R à Chens Véreitre	2019 – 2022	Local	Hors FI	1.30
16-22	Construction d'un P+R à Perrignier (phase 2)	2015 - 2018	Local	Hors FI	0.65
16-39	Amélioration de la liaison routière entre l'A40 et le carrefour des Chasseurs	2019 - 2022	Local	Hors FI	115.5
16-40	Amélioration de la liaison routière Machilly - Thonon-les-Bains	2019 - 2022	Local	Hors FI	220
16-41	Construction d'un espace public de centralité et d'identité dans le futur quartier de la Pallanterie	>2030	Local	Hors FI	9.60
16-42	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et Thonon-les-Bains : points de croisement de Machilly, Bons et Perrignier et aménagements des voies en gare de Thonon-les-Bains (phase 2)	> 2022	à définir	Hors FI	84.68
16-1	Développement d'un réseau structurant MD à Perrignier	2020	Local	Av1	A déterminer
16-23	Requalification du centre-ville de Douvaine et du lieu-dit de Bonnaitrait (Sciez) en lien avec l'arrivée du BHNS sur la RD1005	2019 - 2022	Local	Av1	A déterminer
16-32	Aménagement d'un réseau structurant MD à Machilly	2019 - 2022	Local	Av1	A déterminer
16-2	Construction d'un P+R à Machilly (phase 1)	2019	Local	Ae1	2.15
16-25	Balisage vélo de l'itinéraire «Seymaz» (Jussy – Chevrier – Belle-Idée – Trois-Chêne)	En cours	Local	Ae2	A déterminer
16-26	Aménagement de pistes cyclables route de Thonon-les-Bains (RC1) sur le tronçon Corsier - douane	2018	Local	Ae2	1.94
16-27	Construction de P+R à Douvaine, Sciez et dans la ZAE Espace Léman (Anthy-Margencel), en lien avec le BHNS Genève - Sciez	2019 – 2022	Local	Ae2	5.07

16-29	Aménagement d'une liaison MD le long du lac (route d'Hermance) entre Vézenaz et Chens (partie Suisse)	2030+	Local	Ae2	8.13
16-30	Aménagement de la véloroute ViaRhona - sud Léman : tronçons sur Chens, Messery, Nernier, Excenevex, Sciez et Anthy	2019-2022	Local	Ae2	3.96
16-20	Aménagement d'une ligne type BHNS sur la RD 1005- Sciez/Genève	2019 – 2022	Local + CH agglo	A3	20.9
16-33	Réalisation d'un pôle d'échange multimodal en gare de Bons-en-Chablais	2019 – 2022	Local + CH agglo	A3	5.2
16-37	Réalisation d'un pôle d'échange multimodal en gare de Perrignier	2017	Local + CH agglo	A3	1.77
16-44	Aménagements MD route de Mon-Idée -route de Choulex	2019-2022	Local + CH agglo	A3	1.6
16-34	Aménagements MD pour la valorisation des abords de la gare de Bons-en-Chablais	2019 – 2022	Local	Ae3	1.95
16-35	Aménagement d'une véloroute (entre Annemasse et le Chablais) – tronçon Ville-la-Grand - Machilly	2019 - 2022	Local + CH agglo	Ae3	1.5
16-31	Aménagements TC pour la mise en œuvre d'un axe structurant suburbain entre la gare des Eaux-Vives et la Pallanterie	2023 - 2024	Local + CH agglo	B3	5
16-5	Construction d'un P+R à Machilly (phase 2)	2023 – 2026	Local	Be3	0.65
16-43	Aménagement de la voie verte (entre Annemasse et le Chablais) – tronçon Machilly – Bons en Chablais	2023 – 2026	à définir	Be3	A déterminer
16-46	Extension du P+R à Bons-en-Chablais	2023 – 2026	Local	Be3	6.6
16-36	Aménagement multimodal du secteur de la Pallanterie	>2030	Local	C	4.02
16-38	Maillage MD et aménagements paysagers du futur quartier Pallanterie en lien avec les centralités voisines (Collonge-Bellerive, Meinier, Corsier)	>2030	Local	C	6.6
<b>Mesures non-infrastructurelles transport</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>		<i>Maître d'ouvrage</i>	<i>Horizon de réalisation</i>	
	Développer le réseau de rabattement TC sur les gares du Léman Express.				
	Etudier le développement de lignes TPG sur la partie française et optimiser la tarification des transports en commun (billettique BHNS, lignes transfrontalières TPG)				2019
	Coordonner les stratégies de régulation de la mobilité TIM dans le cadre du développement des infrastructures majeurs (autoroute du Chablais, traversée du lac)				2019
	Veiller à la coordination de l'offre de stationnement P+R par corridor				2019
	Assurer les continuités des itinéraires MD structurants (via Rhona et voie verte d'agglo) et leurs connections.				

<b>Mesures urbanisation</b>			
No	Intitulé	Horizon de réalisation (1 <sup>e</sup> opérations)	
UD7-04	Bons-en-Chablais	En cours	
UD7-06	Sciez	En cours	
UD7-07	Douvaine	En cours	
UD7-03	Perrignier	En cours	
UD7-05	Machilly	2017	
UD7-10	Veigy-Foncenex	A	
UD7-01	Thonon-Les-Bains centre et gare (cf. fiche 37)	A	
UD7-09	Collonge-Bellerive Nord	A	
UD7-08	La Pallanterie	C	
<b>Mesures paysage et environnement</b>			
No	Intitulé	Horizon de réalisation	Coût [MCHF]
EP5/7	Contrat corridors Arve-Lac (cf. fiche 36-2)	2012 - 2017	10.3
EP7-02	Restauration des connexions biologiques au sein des bois de Jussy (contrat corridors Arve-Lac)	2017-2018	2.1
EP7-01	Aménagements paysagers en limite du quartier Pallanterie, mesures de transition avec la zone agricole et couture avec les quartiers existants	> 2030	/

<p><b>Mesure 16-20</b></p>	<p><b>Aménagement d'une ligne type BHNS sur la RD 1005- Sciez/Genève</b></p>	<p><b>Coût: 20.9 MCHF</b> <b>Priorité PA3: A</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Département de la Haute- Savoie, Thonon Agglomération</p>		<p><b>Autres instances concernées:</b> GLCT TP pour l'exploitation</p>
		
		<p><i>Extrait AVP avril 2016- secteur Douvaine Création de couloirs d'approche de part et d'autre des entrées d'agglomération</i></p>
		<p><i>Extrait AVP avril 2016- secteur Massongy Création de couloirs d'approche</i></p>
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS 1 : Tenir la multipolarité de l'agglomération entière, y compris au sein des agglomérations compactes</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>TP_route</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>6621.2.017</p>



### Description de la mesure :

Mesure visant à développer l'offre de transport collectif existant T71 en la qualifiant de ligne de transport à haut niveau de service (BHNS).

La ligne régulière transfrontalière transalis T71 du Conseil Départemental de Haute-Savoie, dont l'exploitation est gérée par le GLCT Transports publics (Groupement Local de Coopération Transfrontalière), emprunte aujourd'hui l'itinéraire Evian/Genève. Sa fréquentation est en forte augmentation depuis plusieurs années (+80% en 3 ans suite à la fermeture de la liaison ferroviaire, mais également en forte progression les années précédentes : environ 125'000 voyageurs en 2009 ; 135'000 en 2010 ; 150'000 en 2011 ; 231'000 en 2012) soit une croissance moyenne de 23 % par an.

Véritable alternative à la voiture, cette ligne capte des usagers sur l'ensemble des communes du Bas Chablais situées sur l'axe de la RD 1005 telles que Sciez, Douvaine, Veigy Foncenex et sur la presqu'île du Léman... Elle est majoritairement utilisée par des travailleurs pendulaires situés sur la partie nord du Bas Chablais – presqu'île et le long de la RD 1005 – se rendant à Genève le matin et revenant dans le Bas Chablais le soir. De plus, elle capte les usagers en direction de Thonon-les-Bains et d'Evian : scolaires et autres usagers commerciaux, car la fréquence de la ligne est intéressante (30mn).

L'enjeu de développer cette ligne vers un BHNS est primordial dans la stratégie de desserte du territoire et son raccordement à Genève. A l'horizon du Léman Express, il ne s'agira pas d'une ligne concurrente à la liaison ferroviaire entre Thonon-les-Bains et Genève, mais bien d'une offre complémentaire permettant de desservir des communes importantes situées sur le corridor du BHNS, qui sont en dehors des zones de chalandise des gares SNCF.

Les éléments techniques/objectifs nouveaux par rapport au PA2 et qui justifient une demande de réévaluation de la mesure pour le PA3 :

Un dossier avait été déposé pour le projet d'agglomération de deuxième génération qui permettait la création d'aménagements routiers spécifiques sur l'axe de la RD 1005, de giratoires et d'un parking relais facilitant le trajet de la T71. Une étude de faisabilité a été menée par la CCBC en 2012/2013. Un dossier INTERREG France-Suisse entre le Canton de Genève et le CD74 a été accepté en 2015 pour les études préparatoires du BHNS Chablais sur le tronçon Sciez-Genève. Ce dossier correspond aux aménagements prévus dans le cadre de cette fiche-projet pour le PA3. Par rapport au dossier initial proposé au PA2, le dossier actuel propose des aménagements supplémentaires d'infrastructures (notamment plus de sites propres) et les équipements du matériel roulant, ce qui permettra de garantir la priorisation du car dans les secteurs les plus contraints de la ligne. De plus, le projet est dans une phase plus avancée, les études étant déjà en partie déjà réalisées. Cette évolution des ambitions, en termes d'aménagements et d'efficacité du projet, participe d'une augmentation correspondante de l'investissement prévu.

### Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :

La stratégie sectorielle « mobilité » déployée dans le cadre du Projet de territoire du Grand Genève doit permettre de répondre aux besoins d'un territoire multipolaire pour des déplacements internes au territoire (relier les principales communes vers l'agglomération régionale de Thonon-les-Bains et vers l'agglomération centrale de Genève) et en échange (y compris hors du périmètre de l'agglomération transfrontalière). Pour cela, les moyens mis en œuvre visent à développer deux corridors parallèles de transport public l'un avec Léman Express l'autre avec BHNS aux offres complémentaires. Le BHNS Chablais entre dans la mise en réseau des axes forts visée par le projet de territoire.

### Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) ou décision/délibération spécifique :

Inscription du projet dans les différents documents : schéma d'agglomération n°2 et 3, inter Scot, SCoT Chablais et Plan local d'urbanisme intercommunal.

En 2017, la transformation en communauté d'agglomération permettra un transfert de la compétence Transport à la nouvelle agglomération (CCBC/CCCL/ville de Thonon-les-Bains).

Délibération de la Commission permanente du CD74 au mois de septembre 2016 pour l'inscription au PA3.

### Financement :

Les travaux seront financés par la nouvelle agglomération CCBC+CCCL+Thonon-les-Bains, le Département de Haute-Savoie sera sollicité pour accorder une participation financière du fait des aménagements sur la route départementale.

### Priorisation :

Priorité PA3 : A

Historique priorité (à préciser, lien à la structure interface) : Ae2

## 1. Argumentaire :

La RD 1005 doit devenir un axe efficace pour les TP, la mesure prévue permet d'augmenter la vitesse commerciale et créer ainsi une véritable ligne rapide interurbaine entre l'agglomération régionale de Thonon-les-Bains et Genève en desservant les localités non desservies par le RER. Ce projet s'accompagne par une concentration de l'urbanisation autour des arrêts de la ligne rapide, lui permettant d'assurer une cohérence entre le réseau de transports et le développement des logements.

### • Pertinence de la mesure pour l'agglomération et le projet d'agglomération

Le BHNS Sciez /Genève entre pleinement dans la stratégie voulue par le Grand Genève en ce qu'il répond à un besoin de déplacement sur le secteur du Chablais et complètera l'offre proposée par le Léman Express. En effet, le Léman express dessert un bassin de population différent de celui du BHNS. Le BHNS permettra de desservir l'axe de la RD 1005 depuis Sciez et l'ensemble de la presqu'île situé au nord du projet. Les études de modélisation menées dans le cadre du projet de BHNS démontrent que le secteur de Sciez constitue une zone de basculement des usagers entre le Léman express et le BHNS, en direction de Genève. Le BHNS présente donc un double intérêt : permettre le déplacement des usagers situés entre Sciez et la frontière vers la suisse ; et proposer un rabattement depuis Sciez et Thonon-les-Bains vers le Léman express.

Le BHNS permet :

- une augmentation de l'offre (fréquence de 10 minutes en heure de pointe), celle-ci étant adaptée aux besoins en déplacement du Chablais ;
- la mise en place d'un service prenant en compte plusieurs dimensions comme l'environnement, l'urbanisation et l'amélioration du trafic routier ;
- l'amélioration du temps de trajet (gain de temps de 15 minutes, soit 45 minutes environ sur le trajet Sciez/Genève à comparer à plus de 60 minutes en heure de pointe actuellement).

Le BHNS permettra d'augmenter la part TP sur le Chablais grâce au report modal. En effet, celle-ci n'est actuellement que de 2 %, il existe donc une forte marge de progression sur ce secteur.

### • Rapport coût/utilité de la mesure

#### CE1 Amélioration de la qualité des systèmes de transports

L'axe de la RD 1005 constitue un fort potentiel pour le report modal au vu de la population actuelle et future ainsi que des différents projets urbains qui voient le jour. Il constitue un itinéraire d'accès direct vers l'agglomération centrale et le centre-ville de Genève depuis Thonon-les-Bains, est l'un des axes les plus empruntés du Chablais avec des trafics moyens journaliers dépassant les 23 000 véhicules/jour (source DDT 74 2010). Mais surtout ces flux sont marqués par des déplacements pendulaires transfrontaliers en heures de pointe, effectués essentiellement en TIM, dont il convient de noter l'augmentation continue.

En effet, le nombre de frontaliers est en constante augmentation. Aujourd'hui environ 50% des actifs résidant au sein de la CC du Bas-Chablais travaillent en Suisse. 19 300 passages sont comptabilisés à la frontière dans les deux sens chaque jour dont seulement 2% en transport collectif sur les 550 000 passages de frontière quotidien avec le Canton de Genève. L'enjeu est donc primordial pour structurer en TP cette zone frontalière actuellement congestionnée, avec des mouvements pendulaires qui ne cessent de croître.

#### CE2 Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

Le SCOT du Chablais, document de planification qui a été approuvé en février 2012, organise, à l'image d'un Plan Directeur Cantonal, l'aménagement du territoire sur les communes traversées par le BHNS, et s'impose aux Plans Locaux d'Urbanisme. Cette planification est totalement cohérente avec le PACA Chablais et les PSD qui le déclinent.

Le SCoT du Chablais régit ainsi l'accueil de population et le développement de l'urbanisation pour les communes situées sur le territoire du PACA Chablais. Parmi les nombreuses prescriptions, deux peuvent être soulignées ici :

#### Le renforcement de l'accueil de la population pour les communes desservies par le BHNS

En 2010, la population totale de la CC du Bas-Chablais et de Thonon-les-Bains était de 71 500 habitants. A l'échéance 2030, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Chablais prévoit un total de 97 000 habitants pour ce même territoire.

Parmi ces 25 500 habitants supplémentaires, 18 200 sont prévus uniquement sur les communes directement desservies par le BHNS (Veigy, Douvaine, Massongy, Sciez, Anthy-sur-Léman, Thonon-les-Bains) et 3 800 sont prévus dans la commune de Bons-en-Chablais desservie par le Léman Express. Il y aura donc en 2030 environ 71 200 habitants situés sur les communes ayant au moins un point d'arrêt du BHNS. Il s'agit donc d'un accueil de population important, et volontairement concentré autour de l'axe du BHNS et de celui du Léman Express. Ces chiffres d'accueil sont confirmés dans l'étude du PACA Chablais.

### **L'obligation de densification de l'urbanisation pour toutes les communes**

Pour chaque commune, il est demandé une réduction des zones d'urbanisation futures afin de limiter l'étalement urbain. En revanche, il est exigé une augmentation de la densité dans les centres-villes et centres-villages. Chaque commune doit ainsi concentrer son développement sur maximum trois pôles. Ces pôles de développement sont prioritairement des secteurs desservis par des transports en commun. Les pôles locaux devront au minimum avoir 55% de leur parc de logement en logements collectifs, soit près de 66 logements /ha.

La densification est assurée par des Orientations d'Aménagement qui déterminent l'organisation des zones en développement.

Elle aura également la compétence Urbanisme. Lier ces deux compétences permettra une densification autour de l'axe de transport.

Le PLUi qui sera élaboré entre 2016 et 2019 intégrera des zones d'urbanisation en lien avec le projet de BHNS, ceci permettra de concentrer les activités et la population dans un secteur favorable et en coordination avec le TC avec pour effet :

- la réduction de la dispersion de l'urbanisme
- l'amélioration de la qualité des espaces publics
- la structuration de l'urbanisation : Modification de l'armature urbaine de sciez
- la concentration des emplois et des populations
- l'augmentation du potentiel de densification autour de l'axe

### **Les communes du PACA Chablais mettent déjà en application ces prescriptions, affichant une forte volonté de développer une urbanisation en lien avec les transports en commun :**

Le territoire réorganise, en cohérence avec l'urbanisation, un réseau de transport multimodal hiérarchisé pour une organisation optimale des déplacements. Le BHNS sera la colonne vertébrale de cette urbanisation.

### **CE3 Accroissement de la sécurité du trafic**

Au niveau national, le transport par car ou bus est nettement moins accidentogène que le transport par voiture de tourisme. Le projet de BHNS permettra d'augmenter le report modal vers le TC et donc sécurisera le trajet de ses voyageurs. Le projet prévoit aussi des aménagements routiers redistribuant l'espace en faveur des modes transports en commun et modes doux ce qui contribue à la pacification du trafic. Des bandes cyclables sont prévues lorsque la largeur de la route le permet. Une piste cyclable sera également réalisée à Sciez. Les traversées piétonnes seront équipées de signaux lumineux.

De plus, la sécurisation de l'ensemble des arrêts de bus sur le RD 1005 sera une source de diminution du risque d'accident aux arrêts et sur l'ensemble des espaces publics.

### **CE4 Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources**

Le projet permettra une diminution des émissions polluantes du fait du report modal qu'il occasionnera.

Le matériel roulant devra être acquis spécifiquement pour cette ligne. Le gestionnaire pourra étudier l'intérêt de s'équiper de bus économes en énergies de type bus hybrides diesel-électrique, Bus électrique autonome, Bus au biogaz, éthanol ou GPL.

Selon le type de véhicule, l'impact environnemental peut être diminué de part :

- la réduction de la consommation de carburant et de CO2 : - 25 à 100 %
- La réduction des émissions de NOx : - 50 à 100%
- La réduction du bruit : - 3 ou 4 dB en particulier aux arrêts

Le projet permettra une diminution des émissions polluantes du fait du report modal qu'il occasionnera.

Le projet permet un report des TIM vers les TP. L'impact environnemental n'a pas encore fait l'objet d'une analyse détaillée mais globalement la mesure participe à réduire les émissions de polluants atmosphériques et de GES. Le projet s'inscrit toutefois dans une démarche cruciale qui doit permettre d'amorcer un report modal dans cette région peu desservie grâce au développement d'un réseau performant de TP.

Le projet n'aura pas d'impact significatif du point de vue du bruit.

- **Période où la mesure est prête à être réalisée et où son financement est garanti**

Démarrage des travaux finançables au titre du PA3 prévu en 2019 et mise en service 2020. Les études nécessaires aux aménagements prévus sont en cours, les études préliminaires AVP et DUP ayant été finalisées en juin 2016. Les prochaines étapes sont : l'enquête publique prévue au 3<sup>e</sup> trimestre 2017 ; et le lancement du projet au 2<sup>e</sup> semestre 2017.

- **Démonstration de la nature transfrontalière de l'objet et de son impact sur le territoire suisse, et donc de son caractère finançable**

Le projet permet d'améliorer et de développer l'offre de transport collectif vers le territoire suisse et l'agglomération centrale en particulier. Il permettra également de développer l'intermodalité entre le BHNS et l'offre de transport urbaine de Genève. Il permet de limiter les déplacements en véhicule individuel dans l'agglomération genevoise et le Bas-Chablais.

Le financement de l'infrastructure est assuré par la future agglomération de Thonon-les-Bains avec cofinancement du Département de la Haute-Savoie.

## 2. Données techniques et chiffrées

Coûts d'investissements sur le tronçon Sciez/Genève: 19.01 M € HT comprenant les travaux d'infrastructure entre Sciez et la frontière et le système d'aide à l'exploitation et information voyageur ainsi que la billettique. Les principaux postes de dépenses sont les travaux préparatoires à hauteur de 2 550 383 €, la voirie et réseaux divers pour 11 092 587€ et les équipements THNS (P+R stations, signalisation) pour 5 368 200€. Ne comprend pas le matériel roulant, le Systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV) et la billettique à bord.

### Coûts d'exploitation :

Les hypothèses prises en compte sont les suivantes :

- Fréquentation : base 2020 issue du modèle multimodale de transport (MMT), à savoir une fréquentation annuelle de : 346 558 voyages.
- Services : la grille de services de base est celle présentée dans la partie précédente (voir tableau ci-dessous) ; elle intègre des amplitudes différentes par sens, et des fréquences différentes par tranches horaires et entre la semaine et le week-end.
- Longueur de la ligne entre Sciez et Genève : 28 Km
- Matériel : nous retenons pour cette approche des cars Low Entry dont le coût d'exploitation se situe entre 2,5 et 3,5 €/km ; nous avons retenu la valeur haute de 3,5 €/km.

Service jour de semaine Thonon-Genève				
Plage horaire	5h30-6h	6h-8h	8h-8h30	8h30-19h
Durée de la plage horaire en minutes	30	120	30	630
Fréquence en minutes	15	10	15	30
Nombre de services	2	12	2	22

Le tableau ci-dessous présente une comparaison des bilans d'exploitation de la ligne en 2014 sur la ligne T71 actuelle et en 2020 avec projet BHNS. Cette estimation est basée sur l'hypothèse basse de fréquentation en 2020.

Le détail financier de l'année 2014 est issu du rapport d'activités du GLCT pour les lignes Transalis dont fait partie la ligne T71.

COÛT	2014	2020 10'
Services régulier		
Nombre de véhicules nécessaires	12,5	15
Véhicules de réserves		4
Coût achat LE	-	350 000 €
Nombre de services hebdomadaires	-	437
Nombre de services annuels	-	22 724
Nombre de kilomètres commerciaux annuels	471 964	749 892
Coût exploitation au km (€/km)	3,95 €	3,50 €
Coût annuel	1 862 103 €	2 624 622 €
Services scolaires		
Nombre de véhicules nécessaires	4,5	4,5
Nombre de kilomètres annuels	14 565	14 565
Coût exploitation au km (€/km)	17,72 €	17,72 €
Coût annuel	258 114 €	258 114 €
COÛT TOTAL	2 120 217 €	2 882 736 €
Coût achat véhicule	-	6 650 000 €
RECETTES		
Recettes complémentaires scolaires	278 000 €	278 000 €
Recettes hors scolaire	865 200 €	1 625 357 €
Fréquentation annuelle	372 140	346 558
Ticket moyen (2014)	2,32 €	4,69 €
RECETTE TOTAL	1 143 200 €	1 903 357 €
R/D	54%	66%
DIFF R-C	- 977 017 €	- 979 379 €

source étude préliminaire SCE -2015

Pour arriver à un coût pour la collectivité similaire au coût de la ligne actuelle T71 actuelle, le prix de vente moyen pour un voyage devra être de 4.69 € TTC pour les usagers. Ce tarif devra toutefois être voté en assemblée du GLCT TP, il est préconisé qu'il soit compatible avec le tarif du Léman Express.

#### Réduction de la consommation foncière et revitalisation des espaces naturels et paysagers

D'une manière générale, le projet de BHNS s'inscrit au droit du domaine public, toutefois, ponctuellement, des emprises sur des parcelles privées seront nécessaires. Le projet d'aménagement nécessitera donc l'acquisition de quelques surfaces supplémentaires. Les acquisitions nécessaires des terrains privés se feront dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Trois habitations devront être démolies dans le cadre de la réalisation du BHNS. Le projet intègre la reconstruction des limites de propriétés riveraines qui seraient affectées. Le projet n'impacte toutefois pas de manière significative les surfaces agricoles.

#### Offre actuelle sur l'axe :

Nombre de services actuels par jour: 24 par sens dont 16 en heure de pointe du matin (vers Genève) et du soir (vers Sciez).

#### Nouvelle offre de service/Fréquentation attendues

##### Services :

- 40 services/j/sens
- 17 services de 5h30 à 8h30 vers Genève
- 17 services de 16h30 à 19h30 vers Sciez
- 16 services/sens le samedi
- 4 services/sens le dimanche

##### Plage horaire :

- de 5h30 à 23h00 en semaine
- de 6h30 à 22h30 le samedi
- de 7h30 à 21h00 le dimanche

Fréquence : 10 min en période de pointe

Selon les hypothèses envisagées, la fréquentation annuelle en 2020 peut être évaluée entre une fourchette basse de 350 000 et haute de 721'000 voyageurs (à comparer à 320'000 de septembre 2014 à septembre 2015) selon les méthodes d'évaluation de la fréquentation. Cela représente un potentiel de clientèle supplémentaire non négligeable. Il a toutefois été démontré la faisabilité économique du projet même en situation de fréquentation basse (pas d'augmentation du déficit par rapport à la ligne actuelle). Le coût d'exploitation pour 2020 est estimé à environ 979 000 € HT.

Le potentiel de clientèle interne au Chablais (côté français) représente actuellement 20% des voyageurs de la ligne. L'amélioration de l'offre prévue dans le cadre de la mise en service du BHNS (fréquence de 10 min en heure de pointe) ainsi que l'amélioration des services pour les voyageurs visent à augmenter l'attractivité des transports publics dans ce secteur.

Les hypothèses de fréquentation prennent en compte l'ouverture du Léman Express et le retour d'une partie de la clientèle au train en 2019. Pour autant, la ligne reste attractive avec, à l'horizon Léman Express, une estimation de l'augmentation de clientèle située entre 8 et 16 % par rapport à une situation avant le début des travaux (mars 2013).

Route de délestage (charges actuelles de trafic sur l'axe avec et sans projet):

Les résultats des comptages effectués en 2015 mettent en avant :

- un trafic se situant aux alentours de 6 000 uvp/JO/sens sur la RD1005 au niveau de Veigy-Foncenex,
- un trafic de l'ordre de 10 500 uvp/JO/sens au niveau de la commune de Sciez,
- Un trafic équilibré dans chacun des deux sens de circulation.

A l'horizon 2023, les trafics sur le secteur situé entre Veigy et Douvaine seraient augmentés de 10 % environ, alors que ceux du secteur de Massongy /Sciez devraient diminuer d'environ 5 % du fait de l'ouverture du Léman Express. Le BHNS n'a quant à lui que peu d'impact sur la fluidité du trafic (40 bus par jour et par sens sur la RD).

#### Synthèse des aménagements

Les mesures mises en place avec effet sur le temps de parcours entre les arrêts sont les suivantes:

- Des couloirs de bus en approche des carrefours, combinés à une logique de contrôle d'accès ; (3.9 km sur l'ensemble de l'itinéraire);
- La détection des bus aux feux pour leur donner la priorité ;
- L'aménagement des arrêts sur chaussée (et non en encoche).

Les mesures visant à réduire le temps aux arrêts sont les suivantes :

- Réduire le nombre d'arrêts ; (14 arrêts sur le territoire français contre 21 actuellement) ;
- Supprimer la vente à bord des bus ; (vente à quai au niveau des P+R et billettique automatique embarquée dans le BHNS) ;
- Avoir un système de validation performant (cartes magnétiques) ;
- Utiliser un matériel roulant performant pour les montées et descentes des voyageurs (cars Low Entry disposant de places assises et debout).

Les aménagements liés au BHNS sont une opportunité de requalification des espaces urbains en particulier dans Douvaine et Sciez/Bonnatrait, mais aussi l'occasion de compléter le maillage cyclable existant.

Cette ligne s'inscrit dans une logique de mobilité durable pour le territoire sur un axe routier qui atteint ses limites de capacité. Les stations sont implantées près des zones où la densité de population est importante. Les usagers pourront se rendre aux arrêts à pied ou en vélo.

L'offre est complétée par l'implantation de 6 parkings relais sur l'itinéraire permettant une logique de rabattement des usagers.

#### Réduction des émissions sonores

Le projet de la ligne du BHNS s'accompagne sur la majeure partie du tracé d'un réaménagement de la plateforme routière existante sauf sur quelques secteurs où plusieurs aménagements de site réservés sont considérés en voie nouvelle. Le projet n'a pas d'impact négatif au regard de la réglementation en vigueur. L'impact sur la santé peut donc être considéré comme négligeable.

### Qualité et image des TP: stations et matériel roulant

Sur l'ensemble du tracé du BHNS, le traitement architectural des stations sera identique pour tous les arrêts créant ainsi une identité sur l'ensemble du territoire traversé. Les stations seront clairement identifiables et repérables afin d'être facilement perçus par chaque utilisateur parmi l'ensemble des services de lignes de transports en commun proposées sur le territoire.

La mise en place d'un abri identitaire répond en partie à cet objectif. Les abris sont ainsi constitués d'un abri couvert aux formes épurées : le modèle proposé à partir d'un catalogue fournisseur (photo ci-contre) est constitué d'une structure en métal de type aluminium et des panneaux vitrés. Le choix d'une gamme de mobilier unitaire sur l'ensemble du tracé est également préconisé. Il s'agit des bancs, lisses de protection et corbeilles. Le « banc – totem » est associé à l'abri et marque le jalonnement des stations. Ce totem est un élément signalétique intégrant un éclairage ou dispositif de vidéo-surveillance.



Le projet de BHNS s'inscrit sur un itinéraire existant, le paysage sera faiblement impacté. Néanmoins, de nombreuses actions sont prises dans le cadre du projet pour mettre en scène l'itinéraire, mettre en valeur les différentes séquences paysagères et favoriser la création d'une identité à la nouvelle ligne de transports en commun.

<b>Mesure 16-33</b>	<b>Réalisation d'un pôle d'échange multimodal en gare de Bons-en-Chablais</b>	<b>Coût : 5.2 MCHF</b>  <b>Priorité PA3 : A</b>
-------------------------	---	---

**Maître(s) d'ouvrage :** Commune de Bons-en-Chablais, Communauté de communes du Bas-Chablais - Thonon Agglomération à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017

**Autres instances concernées :** Région Auvergne - Rhône-Alpes, Département de la Haute-Savoie



Plan du réseau Léman Express – localisation de la gare de Bons en Chablais (source : Grand Genève)



Périmètres d'intervention de l'interface multimodale (source : Communauté de communes du Bas Chablais)

<b>Orientation stratégique de la mesure</b>  OS 3 : Desservir les centres régionaux et locaux, leur bassin versant et l'espace rural	<b>Type ARE</b>  Plateforme	<b>N° ARE</b>  6621.2.156
--	-----------------------------------	---------------------------------

**Description de la mesure :**

La mesure vise à faire de la gare un réel point focal pour la mobilité dans ce secteur de l'agglomération en créant une véritable interface multimodale afin que ce périmètre réponde aux enjeux et objectifs de mobilité et ainsi renforcer l'attractivité de la gare lors de la mise en service du Léman Express. Ainsi la mesure comprend la réorganisation des circulations devant la gare afin de mieux gérer les différents usages et améliorer la sécurité du trafic pour tous les modes (TIM, TC, MD), la requalification des espaces publics autour de la gare, la création d'une gare routière, l'amélioration du stationnement en fonction des utilisations (dépose-minute, parking-relais, accès commerces) et des aménagements pour les modes doux en directions des pôles d'habitations et d'emplois à proximité.

**Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :**

Cette mesure s'inscrit en lien direct avec les objectifs de la stratégie sectorielle mobilité visant à répondre aux besoins de déplacements internes aux territoires de l'agglomération et en échange entre ceux-ci, à développer un effet réseau sur la base du Léman Express et des complémentarités des modes de transports, à apaiser les centres en valorisant les modes doux et les espaces publics.

**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):**

Déclaration d'utilité publique (DUP) Réserves foncières pour les acquisitions foncières en lien avec l'EPF, Etablissement Public Foncier de Haute-Savoie.



OAP (Orientation d'aménagement et de programmation) du Plan Local d'urbanisme (PLU) de la commune de Bons-en-Chablais, puis intégration dans le PLUI, Plan Local d'urbanisme intercommunal porté par la CCBC, qui sera adopté en 2019 et qui permettra à l'ensemble des communes d'avoir un seul document de planification.

**Financement :**

Commune de Bons-en-Chablais, Communauté de communes du Bas Chablais - Thonon Agglomération à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017.

Département de la Haute-Savoie

**Priorisation :**

Priorité PA3 : A

Historique priorité : Be

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

Le centre local de Bons en Chablais va se renforcer aussi bien en nombre d'habitants (+450 logements) que d'emplois (+1000 emplois) dans les années à venir. En conséquence l'attractivité liée au pôle gare va croître, et ce, sur un périmètre dépassant l'échelle communal et il est nécessaire que cette fonction de centralité s'accompagne d'aménagements à la fois qualitatif et efficaces.

En ce sens la structuration des circulations et l'amélioration de la gestion des différents usages (TIM, MD, stationnement, gare routière) aux abords de la gare permet de renforcer la qualité du système de transport dans son entier (CE1). L'aménagement de cette interface permet d'assurer l'intermodalité et la continuité de déplacement à destination et au départ de ce centre local .Il permet d'accroître la couverture territoriale et d'augmenter la qualité d'utilisation ainsi que le nombre d'usagers depuis la branche « Chablais » du Léman Express. La mesure s'inscrit dans la logique de structuration du développement urbain de la commune par densification et mutation foncière à proximité de la gare (notamment ZAC «Pré de la colombière» dans le périmètre de 500m autour de la gare). Aussi la création de surface de logements, d'activités tertiaire et de commerces répond au nécessaire développement urbain vers l'intérieur (CE2). Une séparation de certains flux est également prévu afin d'améliorer l'accessibilité à la gare et augmenter la sécurité des déplacements (CE3). L'action sur le pôle gare de Bons en Chablais permet d'améliorer l'attractivité du Léman Express et participe ainsi à réduire les atteintes à l'environnement grâce au report modal des TIM vers les TC (CE4).

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 4.72 M€ HT (soit 5.2MCHF avec un taux de 1.1)

Offre ferroviaire 2 liaisons par heure (cadence 1/2h)

3 trains sur 4 directs

1 train sur 4 en correspondance à Annemasse

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Actuellement au niveau étude de faisabilité. Démarrage des travaux prévu en 2019 en lien avec la mise en service du Léman Express.

Mise en service 2020-2021

<b>Mesure 16-37</b>	<b>Réalisation d'un pôle d'échange multimodal en gare de Perrignier</b>	<b>Coût: 1.77 MCHF</b>  <b>Priorité PA3: A</b>
-------------------------	---	--

**Maître(s) d'ouvrage:** Commune de Perrignier, Communauté de communes des Collines du Léman - Thonon Agglomération au 1<sup>er</sup> janvier 2017

**Autres instances concernées:** Région Auvergne - Rhône-Alpes, Département de la Haute-Savoie

RER franco-valdo-genois  
Plan du réseau  
Horizon ouverture CEVA

Gares du Léman Express, Localisation du pôle d'échange de Perrignier

Vue aérienne du PEM

<b>Orientation stratégique de la mesure</b>	<b>Type ARE</b>	<b>N° ARE</b>
OS 3: Desservir les centres régionaux et locaux, leur bassin versant et l'espace rural	Plateforme	6621.2.160

**Description de la mesure :**

Située à l'interface de plusieurs infrastructures de déplacement structurantes existantes (voie ferrée, RD 903, contournement de Thonon) et à venir (Léman Express, 2x2 voies de désenclavement du Chablais Machilly-Thonon avec échangeur prévu à Perrignier, rabattement TIM depuis le secteur montagne, suppression des passages à niveaux ; la mesure vise à faire de la gare un point focal pour la mobilité en créant une véritable interface multimodale dans un territoire sous influence directe de la Suisse (1200 frontaliers recensés en 2014 sur l'intercommunalité de la CC Collines du Léman) et en complémentarité avec les gares de Thonon (rabattement TC) et Bons (rabattement TIM). Ainsi la mesure comprend les actions suivantes :

- Création de modes doux entre la gare et le futur parc d'activités mais également entre la gare et le centre bourg de Perrignier (1-2 km)
- Installation de bornes de recharge pour véhicules électriques
- Implantation de places d'autopartage
- Aménagement paysager en lien avec les espaces publics
- Aménagement/Sécurisation des passages à niveau 65 et 66
- *Création d'un P+R de 400 places (hors demande de cofinancement)*

**Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :**

Cette mesure s'inscrit en lien direct avec les objectifs de la stratégie sectorielle mobilité visant à répondre aux besoins de déplacements internes aux territoires de l'agglomération et en échange entre ceux-ci, à développer un effet réseau sur la base du Léman Express et des complémentarités des modes de transports, à apaiser les centres en valorisant les modes doux et les espaces publics.

**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):**

Délibération 2016 du conseil communautaire de novembre 2016

**Financement :**

Commune de Perrignier, Communauté de communes des Collines du Léman - Thonon Agglomération au 1<sup>er</sup> janvier 2017

Région Auvergne-Rhône-Alpes et Département de la Haute-Savoie pour la partie de la gare routière

Département de la Haute-Savoie

**Priorisation :**

Priorité PA3 : A

Historique priorité : Be

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

Le centre local de Perrignier va se renforcer aussi bien en nombre d'habitants que d'emplois dans les années à venir. En conséquence l'attractivité liée au pôle gare va croître, et ce, sur un périmètre dépassant l'échelle communale, il est nécessaire que cette fonction de centralité s'accompagne d'aménagements à la fois qualitatifs et efficaces.

Ainsi, situé sur la «branche» ferroviaire du Chablais (Evian-Annemasse), la gare de Perrignier entamera un programme d'amélioration de la gestion des différents usages (TIM, MD, stationnement, gare routière) aux abords de la gare permettant de renforcer la qualité du système de transport dans son entier (CE1). L'aménagement de cette interface permet d'assurer l'intermodalité et la continuité de déplacement à destination et au départ de ce centre local. Il permet d'accroître la couverture territoriale et d'augmenter la qualité d'utilisation ainsi que le nombre d'utilisateurs depuis la branche «Chablais» du Léman Express. Aussi le développement de la zone d'activité «Planbois» situé dans le périmètre des 500m autour de la gare répond au nécessaire développement d'emploi vers l'intérieur (CE2). L'action sur le pôle gare de Perrignier permet d'améliorer l'attractivité du Léman Express et participe ainsi à réduire les atteintes à l'environnement grâce au report modal des TIM vers les TC (CE4).

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements prévisionnels : 1 610 000 € (1 464 000CHF)

- Acquisition foncier : 200 000 €
- Création voie d'accès parking : 200 000 €
- Aménagement du parvis de la gare dont aire d'arrêt pour transport en commun : 310 000 €
- Création de 2 ronds-points (2) et de voiries d'accès : 900 000 €



Offre ferroviaire : 2 liaisons par heure (cadence ½ heure), 3 trains sur 4 directs, 1 train sur 4 en correspondance avec Annemasse

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Calendrier :

Début des travaux 2019

Mise en exploitation en 2022

<p><b>Mesure 16-44</b></p>	<p><b>Aménagements MD route de Mon-Idee – route de Choulex</b></p>	<p><b>Coût: 1.6 MCHF</b> <b>Priorité PA3: A</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Canton de Genève <b>Autres instances concernées:</b> Commune de Vandoeuvres, commune de Puplinge, commune de Thônex</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"><i>Schéma cyclable 2030 du Grand Genève – extrait</i>                      <i>Plan de situation</i></p>		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS 7 : Desserte et perméabilité MD de l'agglomération compacte</p>	<p><b>Type ARE</b> MD</p>	<p><b>N° ARE</b> /</p>
<p><b>Description de la mesure :</b> Mesure visant à compléter les aménagements cyclables sur la route de Choulex et la route de Mont-Idee, Tronçon compris entre la douane de Mont-Idee et la route de Meinier. Ce tronçon, sur domaine routier cantonal, fait partie du réseau de maillage à équiper du schéma cyclable d'intérêt cantonal. Le tronçon allant de la douane à la route de Jussy fait par ailleurs partie de la tangentielle du schéma cyclable du Grand Genève. Le tronçon est partiellement équipé de bandes cyclables. La mesure proposée permettra de compléter les aménagements existants en réalisant de pistes cyclables.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b> La mesure, en lien avec le développement du schéma cyclable d'intérêt cantonal et le schéma cyclable du Grand Genève répond à un besoin de garantir les déplacements futurs par des modes de transports alternatifs aux TIM. La mise en œuvre d'un réseau MD continu et sécurisé permet de capter le maximum d'usagers.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• LMD (loi sur la mobilité douce du 15 mai 2011 H 1 80)</li> <li>• Mobilités 2030. Stratégie multimodale pour Genève, DGM, 2013</li> </ul> <p><b>Financement :</b> Canton de Genève</p>		
<p><b>Priorisation :</b> Priorité PA3: A                                      Historique priorité: Nouvelle mesure</p> <p><b>Argumentaire</b> (selon critères d'efficacité): Cette mesure assure une liaison modes doux efficace permettant de relier les itinéraires déjà aménagés en direction de la halte CEVA de Chêne-Bourg ainsi que la Voie Verte. Elle permet par ailleurs une liaison efficace de rabattement vers la gare d'Annemasse (intermodalité) et relie l'itinéraire «traversée Nord-Sud d'Annemasse du schéma cyclable du Grand Genève (CE1).</p>		


Plusieurs points noirs et lieux d'accidents piétons et vélos sont répertoriés sur ce tronçon. La mesure permet ainsi une amélioration importante de la sécurité (CE3) et participe à l'évolution des parts modales en faveur des TP et de la MD (CE4).

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 1.6 MCHF

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure :**

L'opportunité de la mesure est confirmée. Début des travaux entre 2019 et 2022

<p><b>Mesure 16-31</b></p>	<p><b>Aménagements TC pour la mise en œuvre d'un axe structurant suburbain entre la gare des Eaux-Vives et la Pallanterie</b></p>	<p><b>Coût: 5 MCHF</b> <b>Priorité PA3: B</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Canton de Genève (DGT), Ville de Genève, Communes de Colony et Collonge-Bellerive</p> <p><b>Autres instances concernées:</b></p>		
		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS6: Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains de l'agglomération</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>TP_route</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p><b>6621.2.128</b></p>
<p><b>Description de la mesure:</b></p> <p>Les développements prévus dans le secteur de la Pallanterie à moyen terme (2'000 emplois sur la ZDIA Pallanterie) et à plus long terme (Grand projet Pallanterie) rendent nécessaires la réalisation d'aménagements visant à améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports collectifs de manière à permettre la mise en œuvre d'une liaison TC efficace pour relier ce secteur au centre de Genève d'une part et à la gare des Eaux-Vives d'autre part. Si entre Genève-Plage et le centre de Genève, l'offre et la vitesse commerciale des transports collectifs sont performantes, le tronçon entre Genève-Plage et la Pallanterie n'est que partiellement équipé d'aménagements TC lui permettant une stabilité de sa vitesse commerciale.</p> <p>Pour améliorer cette situation, la mesure consiste en l'aménagement de voies réservées et / ou de mesures de gestion dynamique du trafic (site propre bus virtuel) permettant une priorisation des bus dans les zones de congestion. Dans un premier temps, cette mesure se limite au quai de Coligny: les possibilités d'acquisition foncière dans le secteur ne permettant pas de créer une voie réservée pour les bus sur l'entier du tronçon, la réalisation de systèmes de by-pass gérés par des feux est préconisée.</p> <p>La mesure servira à améliorer l'offre urbaine et suburbaine, tout comme l'offre interurbaine en direction de Veigy, Douvaine et Thonon.</p> <p>La mesure s'inscrit dans la continuité de la mesure 16-13 « Requalification de la route de Thonon (RC1) sur le tronçon ch. de Mancy – Pallanterie ».</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles:</b></p> <p>La mesure permet d'améliorer les conditions de déplacements sur un axe à fort enjeux.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire et planification directrice:</b></p> <p>Mobilité 2030, loi sur la mobilité cohérente et équilibrée</p> <p><b>Financement:</b></p> <p>L'aménagement des voies et les mesures de régulation sont financés par le Canton de Genève.</p>		

**Priorisation :**

Priorité PA3: B

Historique priorité: B2

**Argumentaire :**

La mesure permet d'aménager des voies réservées et / ou de gestion dynamique du trafic (site propre bus virtuel) permettant une priorisation des bus dans les zones de congestion. Les aménagements prévus permettent d'améliorer la vitesse commerciale des bus et une meilleure lisibilité de l'offre (CE1).

Elle participe à l'urbanisation du secteur et à la qualité de vie en milieu urbain (CE2)

Les aménagements permettent également d'améliorer la sécurité des déplacements dans des lieux dangereux (CE3).

En outre, la mesure participe à l'amélioration de la part modale des TP (CE4)

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements: 5 MCHF

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Etude d'opportunité

Réalisation : 2023-2026

Regroupement géographique  <b>30</b>	<b>Cœur d'agglomération</b>				
<b>Coûts des mesures infrastructurelles transport</b>					
<b>Total des mesures A : 75.6</b>			<b>Total des mesures liste A+Ae : 186.5</b>		
<b>Total des mesures B : 72.5</b>			<b>Total des mesures liste B+Be : 72.5</b>		
<b>Description des enjeux principaux</b>					
<p>Dans le cœur de l'agglomération, les mesures identifiées permettent d'améliorer l'efficacité du réseau TC, de renforcer la qualité des modes doux et de réorganiser le réseau TIM en lien avec les autres modes.</p> <p>En matière de TC, les mesures visent à créer de nouveaux axes forts TC (p. ex. axe tangentiel de moyenne ceinture), à améliorer les conditions globales de tous les TC (vitesse commerciale, capacité, stabilité des horaires, etc.) et valoriser les interfaces d'échanges. En matière de modes doux, il s'agit surtout d'améliorer l'accessibilité et la perméabilité des quartiers, ainsi que d'augmenter la qualité urbaine des espaces publics par une redistribution des priorités entre modes, notamment en termes d'aménagements extérieurs et en lien avec l'accessibilité TC. Les mesures liées aux TIM visent à réorganiser l'accessibilité TIM selon la nouvelle «Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée», dans le but de rendre possible la mise en œuvre des autres mesures.</p> <p>L'urbanisation du cœur d'agglomération est déjà dense et se poursuit ; il s'agit principalement de conduire des opérations de mutation et de renouvellement urbain, tout en veillant particulièrement au maintien des particularités des quartiers et à la qualité urbaine globale du centre métropolitain de Genève.</p> <p>Ces réaménagements «liés» entre eux grâce à un maillage d'espaces publics offriront au tissu dense une qualité urbaine à l'image des ambitions d'une ville «verte». Ce maillage des Grands parcs et d'espaces publics connecté aux pénétrantes de verdure du Rhône, de l'Arve ainsi que le lac apportera des qualités biologiques et paysagères au centre métropolitain.</p>					
<b>Mesures infrastructurelles transport</b>					
No	Intitulé	Horizon de réalisation	Financement	Liste PA3	Coût (total actualisé) [MCHF]
30-7	Construction d'une passerelle MD de franchissement du faisceau des voies CFF à Sécheron	Réalisé	Local + CH agglo	R	
30-9	Construction de 100 couverts à vélos en ville de Genève	Réalisé	Local	R	0.37
30-12	Franchissement MD du Rhône: pont de la Jonction	En cours	Local	R	
30-24	Requalification du quai de Cologny (RC1): tronçon Genève-Plage - ch. Nant d'Argent	Réalisé	Local	R	15
30-13	Aménagements pour la mise en place des vélos libre-service	Avant 2015	Local		
30-5	Aménagement de pistes cyclables sur les axes pénétrants de la ville de Genève (complément aux itinéraires balisés)	2017 – 2018	Local + CH agglo	A1	
30-2	Aménagements piétonniers d'accès à la ligne de tram TCOB dans le quartier de la Jonction	2017	Local + CH agglo	A1	
30-3	Construction d'une passerelle piétonne et/ou aménagements MD pont du Mont-Blanc	2018	Local + CH agglo	A1	



30-4	Voie verte d'agglomération Annemasse - St-Genis-Pouilly: tronçon gare des Eaux-Vives – Hôpital cantonal	2017 – 2020	Local + CH agglo	A1	
30-6	Requalification de l'espace public dans le PAV: promenade des Crêtes, de la route de Chancy au Bachet-de-Pesay	2019	Local + CH agglo	A1	2.79
30-11	Aménagement d'une liaison MD entre la Voie verte d'agglomération et la voie verte de Bernex: secteur de la Jonction	2015 - 2018	Local + CH agglo	A2	8
30-14	Axe fort tangentiel petite ceinture (Ring PAV), requalification urbaine et amélioration vitesse commerciale TC (Jonction - stade de la Praille)	2020 – 2022	Local + CH agglo	A2	18.50
30-15	Requalification de l'av. de la Praille (PAV): Croix verte Est-Ouest (1 <sup>re</sup> phase) - rond-point des Noirettes - rue de Monfalcon	2020 – 2021	Local + CH agglo	A2	3.60
30-17	Réaménagement de places publiques dans le Cœur d'agglomération: place des Eaux-Vives	2020	Local + CH agglo	A2	5.72
30-19	Axe fort tangentiel petite ceinture: requalification de l'axe place des Nations - place des Charmilles	2019 – 2022	Local + CH agglo	A2	19
30-21	Voie verte d'agglomération: section tranchée couverte Ville de Genève - centre de Vernier	2020	Local + CH agglo	A2	6
30-16	Réaménagement des interfaces TC du cœur de réseau (Rive, Stand, Plainpalais)	2015 - 2018	Local	Ae2	9
30-18	Réaménagement de places publiques dans le Cœur d'agglomération: place du Pré l'Evêque	2019-2020	Local	Ae2	5.10
30-20	Requalification de l'espace-rue liée à la MD «Mail Rhône-Lac»: av. Henri-Golay y compris place de la Concorde	2015 - 2018	Local	Ae2	9.80
30-22	Construction d'un passage inférieur MD sous la route du Grand-Lancy	2020 - 2021	Local	Ae2	9
30-23	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Genève-Pont-Rouge	2015 - 2018	Local	Ae2	50
30-26	Réorganisation de l'accessibilité routière au quartier de la Concorde	2015 - 2018	Local	Ae2	0.89
30-27	Restructuration du réseau routier structurant dans le Cœur d'agglomération (Etape 2015-2018): application du Plan directeur du réseau routier du Canton de Genève	2021 – 2022	Local	Ae2	4
30-29	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin	2019 - 2022	Local + CH agglo	A3	30
30-31	Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture: secteur av. de l'Ain (y compris espace-rue)	2019 - 2022	Local + CH agglo	A3	9
30-32	Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture: secteur Etang (y compris espace-rue)	2019 - 2022	Local + CH agglo	A2	14.1
30-39	Construction d'une passerelle MD au-dessus de l'av. de l'Ain entre les quartiers Concorde et Libellules - Le Lignon	2019 - 2022	Local + CH agglo	A3	2.5

30-40	Restructuration du réseau routier dans le cœur d'agglomération : déploiement de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée	2019 - 2022	Local+ CH agglo	A3	20
30-33	Réorganisation du réseau routier dans le PAV : modification du passage inférieur sous le carrefour de l'Etoile, nouveaux carrefours et nouveaux barreaux d'accessibilité	2022 - 2025	Local	Ae3	92.40
30-50	Aménagements MD et balisage sur le «U» lacustre	2019 - 2022	Local	Ae3	
30-51	Aménagement TC (y compris ligne aérienne) pour mise à double-sens bus et trolleybus dans la rue du Rhône	2019 - 2022	Local	Ae3	
30-53	Amélioration multimodale de la moyenne ceinture (av. de l'Amandolier – ch. Rieu - av. L. Aubert, entre la rte de Chêne et l'av. de Miremont)	2019 – 2022	Local	Ae3	3.5
30-55	Axe tangentiel TP Carouge - P+R P47 : électrification de la ligne pour véhicule TOSA	2019 - 2022	Local	Ae3	15
30-28	Requalification de l'av. de la Praille : croix MD est-ouest (phase 2)	2023 - 2026	Local + CH agglo	B3	4
30-30	Aménagement en site propre pour TCSP entre Rive et Cornavin sur le pont du Mont-Blanc	2023 – 2026	Local + CH agglo	B3	24.20
30-41	Requalification rue Boissonas (PAV): Croix verte nord-sud, aménagements MD et paysagers	2023 – 2026	Local + CH agglo	B3	27
30-46	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve rue des Bains - PAV	2023 – 2026	Local + CH agglo	B3	8.5
30-48	Requalification PAV : promenade des Crêtes, av. Eugène Lance	2023 – 2026	Local + CH agglo	B3	6.8
30-54	Elargissement du pont CFF de l'av. de la Paix pour des aménagements en faveur des TC et des MD	2023 – 2026	Local + CH agglo	B3	2
30-42	Construction d'une interconnexion tram entre Rive et Cornavin sur le pont du Mont Blanc	>2026	A définir	C	
30-44	Construction de la Traversée du lac et mesures d'accompagnement	2030+	CH autres fonds	C	
30-45	Optimisation de l'accessibilité à la gare de Genève-Cornavin (phase 2)	>2026	Local + CH agglo	C	
30-47	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve ch. de la Gravière - PAV	>2026	A définir	C	8.5
30-49	Requalification PAV Etoile - Grosselin : croix MD nord-sud, aménagements MD et paysagers	>2026	A définir	C	27
30-52	Construction d'un transport par câble urbain entre les Cherpines et l'aéroport	2030+	Local + CH agglo	C	90
<b>Mesures urbanisation</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>			<i>Horizon de réalisation (1<sup>e</sup> opérations)</i>	
UD2-07	Châtelaine (cf. fiches 13, 33)			En cours	

UD4-01	Praille - Acacias - Vernets (cf. fiches 10, 35)		A
UD2-02	Cornavin Montbrillant (cf. fiches 10 et 11)		C
<b>Mesures paysage et environnement</b>			
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Horizon de réalisation</i>	<i>Coût [MCHF]</i>
EP4-08	Aménagement des espaces publics le long des rives (Rhône)	2021-2022	8.29
EP4-09	Aménagement des espaces publics le long des rives (Arve)	2021-2022	6.85
EP4-10	Réaménagement du parc de la Pointe de la Jonction	2021-2022	1.66

<b>Mesure 30-29</b>	<b>Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin</b>	<b>Coût : 30 MCHF</b>  <b>Priorité PA3 : A</b>
-------------------------	--	--

**Maître(s) d'ouvrage :**

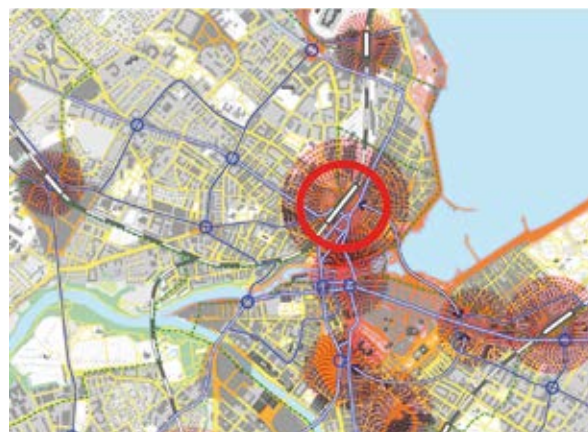
Ville de Genève

**Autres instances :**

Canton de GE (DALE & DGT), Fondation des parkings, CFF, TPG



Schéma d'agglomération 3 (extrait)



Trame des espaces publics du cœur d'agglomération



Plan de situation (extrait étude d'orientation 2016)

<b>Orientation stratégique de la mesure</b>	<b>Type ARE</b>	<b>N° ARE</b>
OS4: Ossature principale de l'agglomération compacte	Plateforme	6621.2.130

**Description de la mesure :**

La gare de Cornavin, en plein centre-ville de Genève, est la gare principale de l'agglomération. Les espaces publics situés aux abords de la gare doivent être réaménagés, l'interface avec les réseaux TP doit être réorganisée et l'accessibilité multimodale améliorée.

Le contexte a cependant évolué de manière significative depuis la mise au point et le dépôt du PA2 en 2012. A l'époque, il n'était encore question que de la mise en service vers 2017-19 du Léman-Express. Depuis lors, avec l'adoption par le Conseil national des fonds FAIF, les enjeux sur la gare de Cornavin ont pris une nouvelle dimension. Deux extensions de la gare sont envisagées, l'une vers 2027 avec la création de deux quais supplémentaires en souterrain et une autre vers 2050 avec la création d'encore deux autres quais. Ces extensions sont nécessaires pour garantir le nouvel horaire des CFF et elles feront entrer la gare de Cornavin dans une ère nouvelle qui n'avait pas été envisagée en 2012.

Dans le cadre de la planification des infrastructures prises en compte dans le PA3, deux échéances, correspondant à des sauts de capacité de voyageurs, seront déterminantes. La première sera la mise en service du Léman express en 2019 qui verra une augmentation de 20'00 voyageurs par jour. La seconde qui consistera en la construction de deux quais supplémentaires souterrains vers 2027 sera marquée par une seconde augmentation d'environ 30'000 voyageurs par jour. Progressivement, l'espace dédié aux déplacements de piétons deviendra nettement insuffisant (passages inférieurs sous les voies), les points de conflits (traversées piétonnes des rues) vont augmenter, l'organisation des correspondances vers les TPG (Tram et bus) deviendra de plus en plus confuse si rien n'est entrepris.

Dans une première étape, la Ville et le Canton de Genève ont d'abord réalisé une étude d'orientation, achevée fin 2015, dans le but de prendre la mesure des enjeux des déplacements générés autour de la gare (TC, MD et TIM), de préciser les objectifs d'aménagement des espaces publics situés de part et d'autre de la gare mais aussi des passages sous voies permettant le franchissement des ouvrages ferroviaires ainsi que des voiries permettant la diffusion des flux piétons dans le tissu urbain proche.

Dans une seconde étape, la Ville de Genève a décidé d'organiser un mandat d'études parallèles (MEP) dont les résultats, attendus pour le mois de mars 2018, permettront de disposer d'une vision cohérente de l'ensemble des mesures de réorganisation des interfaces TC et d'aménagement des espaces publics.

Ce n'est qu'à l'issue de ce MEP que ces mesures seront connues et pourront être chiffrées puis mises en œuvre dans un ordre de priorité largement conditionné par les phases de travaux de réalisation de la gare souterraine. Il est ainsi prévu de les organiser en deux groupes, en fonction des futures échéances :

- **Groupe 1** : Les mesures dites de « première étape » à mettre en œuvre entre 2019 et 2022. Ce sont des mesures destinées à accompagner la mise en service du « Léman Express » et à permettre d'améliorer le fonctionnement des espaces desservant la gare. **Ces mesures, entreprises de manière définitive hors des emprises du futur chantier de l'extension de la gare, font l'objet de la présente fiche.**
- **Groupe 2** : les mesures dites de « deuxième étape » destinées à accompagner la mise en service après 2027 de l'extension souterraine de la gare de Cornavin ne pourront, pour des raisons techniques, être entreprises qu'après la fin du chantier de la gare. Elles font l'objet d'une mesure séparée dont l'échéance est fixée en priorité C (mesure 30-45)

#### Liste des interventions :

1. Aménagement des espaces publics : reprise des revêtements de sols de façade à façade sur la place de Montbrillant et la place de Cornavin. Intégration de l'esplanade de l'église Notre-Dame. Remplacement de l'éclairage public et du mobilier urbain, signalétique.
2. Aménagement des passages sous-voies : 5 passages sous voies existants sont concernés (Servette, ancienne rue des IV-Saisons, Grottes, Montbrillant et rue des Alpes). Il est prévu d'améliorer le confort du passage pour les piétons afin de délester les deux passages situés à l'intérieur de la Gare. Bordures, revêtements de sols, éclairage, revêtements des murs, signalétique.
3. Amélioration du pôle TPG: le but est de donner plus de lisibilité et d'optimiser le fonctionnement de l'interface TP de la Gare : réorganisation des lignes de bus, repositionnement des quais et des arrêts, mobilier, éclairage, signalétique.
4. Réorganisation complète de tout le stationnement en ouvrage pour les deux roues, deux roues motorisés, taxis et livraisons, avec un accroissement de l'offre, notamment pour les vélos. Réaffectation du premier niveau du parking de Cornavin.
5. Priorisation des TC et MD sur le pôle de Cornavin. Piétons remis au cœur du système. Suppression du trafic en transit dans « le cœur d'agglomération rive droite », grâce à une moyenne ceinture par les quais / avenue de la paix/rue Wendt /Hoffmann/Motta (cf. fiche 30-40). Nouvelle accessibilité du cœur d'agglomération rive droite par poche, et accessibilité TIM de la gare uniquement par l'Est avec notamment la mise à double sens de la rue des Alpes.
6. Sécurisation aux carrefours : aménagement des traversées piétonnes sur le carrefour des rues de Chantepoulet, de la Servette et des Alpes dans le but de sécuriser les traversées tout en prenant en compte l'augmentation des flux piétons sur ces carrefours.
7. Parking de Cornavin : reprise des ouvrages en superstructure et suppression de certains ouvrages en vue de supprimer les barrières architecturales constituant des obstacles pour le cheminement des piétons.

**Inscription réglementaire ou planification directrice :**

Résultats de l'étude dite d'orientation (décembre 2015) validés par le Conseil d'Etat et le conseil administratif de la Ville; accord commun de lancer un MEP en 2016.

**Financement :**

Ville de Genève pour la majeure partie des investissements (propriétaire du domaine public)  
Canton de Genève pour les adaptations des infrastructures TC.

**Priorisation :**

Priorité PA3: A3 Historique priorité: B2

**1. Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

- Pertinence de la mesure pour l'agglomération et le projet d'agglomération et lien vers «l'effet réseau»

La réorganisation de l'interface TC et des espaces publics dédiés aux piétons et aux MD est d'importance majeure pour l'ensemble de l'agglomération. De sa mise en œuvre dépend le bon fonctionnement de la gare, des flux qu'elle va générer et du report de ces voyageurs vers les modes de déplacements urbains notamment les TPG ainsi que vers les autres modes de déplacements: taxis, marche à pied, cycles.

L'efficacité de l'ensemble des réseaux TC connectés à la gare dépend donc de la mise en œuvre de la mesure.

- Efficacité de la mesure (Rapport coût/utilité)

La mesure ne prendra sa totale efficacité qu'après la réalisation de la mesure 30-45 qui porte l'essentiel de l'investissement. Toutefois, afin de répondre aux pressions qui seront sensibles dès 2019, il s'agit d'engager les mesures d'ores et déjà définitives qui peuvent être mises en place sans attendre l'achèvement de la construction de la gare souterraine. Ces mesures portent sur l'organisation des mobilités, les interfaces et les liaisons vers les différents quartiers de la ville.

L'amélioration de l'accessibilité MD/TC permet de renforcer la qualité du système de mobilité dans son ensemble (CE1). Les aménagements prévus permettent d'améliorer l'espace public (CE2) ainsi que la sécurité du trafic dans un périmètre élargi autour de la gare (CE3). Enfin la mesure participe à l'amélioration des parts modales en faveur des MD et TC (CE4).

- Période où la mesure est prête à être réalisée (et information sur la garantie de financement)

2021-24: soumissions et réalisation des travaux

- Démonstration du caractère cofinancé de la mesure

Ces travaux destinés à faciliter l'accessibilité des usagers à la gare CFF en toute sécurité sont directement liés à son fonctionnement et entrent dans les critères des directives.

**2. Données chiffrées et éléments techniques complémentaires**

Coûts d'investissements :

30 MCHF

Analyse foncière

La majorité des emprises foncières fait partie du domaine public communal. Au nord-ouest de la gare seules deux parcelles sont en mains privées, dont une propriété des CFF dans le périmètre du PLQ 29'383 (qui est compris dans le périmètre d'étude du MEP et sera révisé sur la base du projet lauréat)

Accroissement de la sécurité du trafic

Traitement de plusieurs points noirs spécifiques: carrefour rue Chantepoulet / place de Cornavin / place des 22-Cantons à traiter prioritairement en première étape compte tenu de l'engorgement des flux piétons annoncé par l'étude d'orientation en 2015. Amélioration de l'accessibilité multimodale du site et sécurisation des points noirs, notamment piétons.

### Synthèse des aménagements

#### Types d'intervention:

- Traitement de l'espace public et rôle du projet dans le contexte urbain : dans le but de donner plus de place aux déplacements MD, principalement les piétons (60 000 mouvements annoncés pour 2019), lisibilité de l'espace public et orientation des usagers.
- politique des arrêts/stations (interstation, implantation): objectif de donner plus de lisibilité à l'organisation des arrêts, enjeu à traiter de répartition des arrêts sur les deux faces de la gare


#### **Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Mars 2018 : désignation d'un lauréat du MEP

2018-19 : identification et évaluation du coût des mesures de première étape

2019-21 : dépôts des autorisations de construire et demande de crédit d'investissement

2021-24 : soumissions et réalisation des travaux

<p><b>Mesure 30-31</b></p>	<p><b>Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture : secteur av. de l'Ain (y compris espace-rue)</b></p>	<p><b>Coût : 9 MCHF</b> <b>Priorité PA3 : A</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton de Genève (DGGC)</p>		<p><b>Autres instances concernées :</b> Canton de Genève (OU, DGT)</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"><i>Plan guide GP Châtelaïne (en rouge développements prévus)</i></p>		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS 4 : Ossature principale de l'agglomération centrale</p>	<p><b>Type ARE</b> TP_Route</p>	<p><b>N° ARE</b> 6621.2.132</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>La construction d'un axe fort tangentiel reliant le sud du canton à l'aéroport répond aux besoins d'aménagements routiers facilitant la desserte TC des quartiers suivants : Concorde, Nouvelles Libellules, Actaris, Michée Chauderon, Secteur Voie CFF, l'Etang, Vernissa ainsi que la Zone industrielle du Lignon.</p> <p>Plus précisément cet axe TC bénéficiera d'un accès prioritaire au carrefour de l'Ecu et d'aménagements sécurisés pour un nouvel arrêt au droit du Centre Culturel de la commune de Vernier.</p> <p>Ainsi, environ 11'800 habitants existants et 4'000 habitants supplémentaires seront localisés à proximité de l'axe fort à l'horizon 2023 (dans une bande de terrain approximative de 300m de largeur de part-et-d'autre de l'axe fort entre les Ponts de l'Ecu et Butin).</p> <p>La requalification de l'espace public le long du tracé permettra de structurer l'urbanisation, de faciliter les mobilités douces, d'encourager au report modal, de définir la centralité de Châtelaïne en lien avec le pôle multimodal.</p> <p>Ainsi, une voie bus devra être aménagée sur une grande partie de l'axe, en bonne coordination avec les mesures 30-20 (axe Henri-Golay et place de la Concorde), 30-39 (passerelle au-dessus de l'avenue de l'Ain, reliant les quartiers Concorde et Libellules), et 30-26 (réorganisation de l'accessibilité routière au quartier Concorde), et avec l'augmentation de fréquence de l'axe tangentiel (PDTC).</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>La planification de l'axe fort prend en compte de nombreux projets urbains (GP Châtelaïne, PDQ Concorde, Nouvelles Libellules, Actaris, PLQ Michée Chauderon, PLQ Route de Vernier, PLQ Voie CFF) et de nouveaux équipements (Centre Culturel de Châtelaïne, école Primaire et maison de quartier de Libellules et de la Concorde).</p> <p>Le périmètre du grand projet Châtelaïne à l'horizon 2030 accueillera environ 11'150 nouveaux habitants, 2'500 nouveaux emplois, un centre culturel avec 1'500 spectateurs, une école primaire avec 300 élèves et deux maisons des quartiers. L'ensemble de ces nouveaux habitants ainsi que ces nouveaux équipements bénéficieront du renforcement de l'offre.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b></p> <p>Plan d'action des transports collectifs 2019-2023 Rapport technique du Grand projet Vernier – Meyrin – Aéroport Grand Projet Châtelaïne</p>		



**Financement :**

Canton de Genève

**Priorisation :**

Priorité PA3 : A

Historique priorité : B

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité) :

La réalisation d'une voie bus sur un périmètre significatif de l'avenue de l'Ain permettra de rendre la desserte tangentielle fluide et régulière de façon à rendre cet itinéraire attractif pour les usagers (CE1), en vue d'opérer un report modal vers les TP et ainsi réduire les atteintes à l'environnement (pollution et bruit) (CE4). A noter que l'électrification de la ligne jusqu'à l'aéroport permet la circulation de bus 100% électrique qui viendra remplacer une ligne exploitée aujourd'hui au diesel (amélioration de la qualité de l'air) et qu'une meilleure régulation des carrefours, notamment pour prioriser les bus, permettra une plus grande fluidité des transports publics (réduction nuisances sonores) (CE4).

La mesure permettra également de requalifier des aménagements routiers et favoriser des améliorations de la sécurité pour l'ensemble des modes (CE3).

Enfin, le développement de cet axe tangentiel constitue l'ossature de nombreux développements urbains du cœur d'agglomération et son aménagement permet de valoriser ces accroches avec les quartiers en développement (CE2)

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements

4 MCHF HT pour l'aménagement du transport à haute performance (hors tranche comprise par le pôle multimodal Châtelaine qui fait l'objet de la mesure 13-20)

5 MCHF HT pour le réaménagement de l'espace-rue (Aménagement MD, amélioration de la sécurité du trafic, aménagement paysager, éclairage public, système de récolte et évacuation d'eaux de surface, bordure et éléments de délimitation, revêtement de surface).

Coûts d'exploitation

Management du trafic : charges actuelles de trafic sur l'axe et nb de bus : TJOM : environ 57 000 UV / J (Pont-Butin, comptages permanents) – bus : lignes 22, 23 (tangentes Zippo – aéroport et Carouge – Nations)

Requalification : charges de trafic prévues ; surface à requalifier

Nouvelle offre de service / population desservie / Fréquentation attendues

TOSA : un départ toutes les 10 minutes aux heures de pointe à partir de chaque station.

Analyse foncière

Les planifications en cours le long de cet axe ont pris des mesures des précautions permettant la création d'une réserve d'emprise (Concours Centre Culturel, Concours secteur L, Concours secteur T, PLQ Michée Chauderon)

**Mesures connexes**

13-20 Réalisation d'un pôle d'échange multimodal et place publique à Châtelaine

13-33 Construction d'un axe fort TC entre Genève et Vernier



30-20 Requalification de la rue Henri Golay y compris place de la Concorde

30-26 Réorganisation de l'accessibilité routière des quartiers Concorde (aménagements prévus U-Turn Pont-Butin / Lignon, nouvel accès Aire / Ain, giratoire de la Concorde, nouvel accès Ain / Simonet).

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure :**

Actuellement au niveau étude de faisabilité. Nécessité d'approfondir les études de mobilité pour la partie ouest de l'avenue de l'Ain (sens Nord-Sud).

Démarrage des travaux prévu en 2019.

<p><b>Mesure 30-32</b></p>	<p><b>Axe fort TC tangential moyenne ceinture : secteur Etang (y compris espace-rue)</b></p>	<p>Coût: 14.1 MCHF  Priorité PA3 : A</p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton de Genève (DGT) – Commune de Vernier - CFF</p>		<p><b>Autres instances concernées:</b> Commune de Meyrin ; Privé</p>
		 <p>Desserte TC du quartier de l'Etang (source : rapport RIE PLQ du quartier de l'Etang)</p>
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b>  OS 4 : Ossature principale de l'agglomération centrale</p>	<p><b>Type ARE</b>  TP_route</p>	<p><b>N° ARE</b>  6621.2.133</p>
<p><b>Description de la mesure :</b>          La construction d'un axe fort tangential reliant le sud du canton à l'aéroport répond aux besoins d'aménagements routiers facilitant la desserte TC des quartiers suivants : Concorde, Nouvelles Libellules, Actaris, Michée Chauderon, Secteur Voie CFF, l'Etang, Vertissa ainsi que la Zone industrielle du Lignon.          Plus précisément la mesure prévoit la création d'une nouvelle ligne de bus à cadence urbaine pour desservir le nouveau quartier de l'étang (248'000 m<sup>2</sup> de SBP dont 1'000 logements, début des travaux 2017, densification de la Zone de développement 3) avec deux arrêts proposés sur le chemin de l'Etang ; des aménagements sont prévus pour favoriser la progression de cette ligne (mise en site propre en sorties de quartier, priorisation). Dès sa mise en service la ligne utilisera une technologie TOSA (bus 100% électrique et sans ligne de contact).          L'aménagement de cet axe comprend des aménagements en faveur des TP, la création de cheminements doux et la réalisation d'aménagements paysagers. Il constitue le complément de la mesure 30-31 pour la création d'un axe fort tangential dans un secteur au caractère aujourd'hui urbanisé mais peu qualitatif et en pleine mutation.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b>          La planification de l'axe fort répond aux besoins de développement de nombreux projets urbains: GP Châteline, PDQ Concorde, Nouvelles Libellules, Actaris, PLQ Michée Chauderon, PLQ Route de Vernier, PLQ Voie CFF.          A cela s'ajoutent de nouveaux équipements: Centre Culturel de Châteline, école Primaire et maison de quartier de Libellules et de la Concorde.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan d'action des transports collectifs 2019-2023</li> <li>• Rapport technique du Grand projet Vernier – Meyrin – Aéroport</li> <li>• PLQ du quartier de l'Etang</li> <li>• Vote du Grand Conseil du PL 11758 le 29.01.2016</li> </ul> <p><b>Financement :</b>          Canton de Genève (DGT) – Communes de Vernier et de Meyrin - CFF - Privé</p>		
<p><b>Priorisation :</b>          Priorité PA3: A          Historique priorité: B</p>		

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

La réalisation d'aménagement prioritaire pour les bus dans le secteur de l'Etang permet un gain de temps de parcours important et une desserte tangentielle fluide et régulière de façon à rendre cet itinéraire attractif pour les usagers (CE1), en vue d'opérer un report modal vers les TP et ainsi réduire les atteintes à l'environnement (pollution et bruit) (CE4). A noter que le passage de la ligne à la technologie TOSA jusqu'à l'aéroport permet la circulation de bus 100% électrique qui viendra remplacer une ligne exploitée aujourd'hui au diesel (amélioration de la qualité de l'air) et qu'une meilleure régulation des carrefours, notamment pour prioriser les bus, permettra une plus grande fluidité des transports publics (réduction nuisances sonores) (CE4).

La mesure permettra également d'adapter le réseau routier à son contexte de quartier et améliorer la sécurité de l'ensemble des modes (CE3), ainsi que de développer et qualifier les liaisons de mobilité douce (CE1).

Le développement de cet axe tangentiel, qui constitue l'ossature de nombreux développements urbains du cœur d'agglomération, permet de compléter la desserte existante du quartier avec une liaison directe à l'aéroport et à Carouge. Les aménagements de l'axe contribuent enfin à valoriser les accroches urbaines du quartier sur le réseau TC (CE2).

Arrêts de bus sur chaussée >> modération de la vitesse du trafic  
avec des connectivités aux réseaux tram et bus existants

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 14.1 MCHF qui se répartissent comme suit:

- contribution cantonale à la réfection du pont CFF sur le chemin Ph. De-Sauvage : 4.3MCHF
- réaménagement du carrefour route de Vernier/chemin PH.-de-Sauvage : 3.3MCHF
- réaménagement du carrefour route de Meyrin/chemin de l'Etang /jonction A1 : 5.1 MCHF
- installation d'une signalisation lumineuse à trois carrefours à l'intérieur du quartier : 1.4 MCHF

Coûts d'exploitation : ils sont intégrés dans l'exploitation de la ligne 23, mais ils diminueront du fait d'un raccourcissement de l'itinéraire et d'une fiabilisation des temps de parcours grâce aux aménagements futurs (difficultés de progression actuellement sur la route de Pré-Bois)

Fréquence du bus : 7.5 min en HP

Inter distance des arrêts : env. 300m

Longueur des voies propres bus : env. 300m

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Demande définitive d'autorisation de construire des infrastructures et espaces extérieurs du quartier de l'Etang en cours d'instruction.

début des travaux: dès 2019

<p><b>Mesure 30-39</b></p>	<p><b>Construction d'une passerelle MD au-dessus de l'av. de l'Ain entre les quartiers Concorde et Libellules - Le Lignon</b></p>	<p><b>Coût: 2.50 MCHF</b></p> <p><b>Priorité PA3: A</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Ville de Vernier, Canton de Genève (OU)</p>		<p><b>Autres instances concernées:</b> Canton de Genève (DGT)</p>
 <p><i>Plan directeur de quartier (PDQ) de la Concorde (adopté par le Conseil d'Etat le 25 septembre 2013)</i></p>		 <p><i>Profil en travers de la passerelle au-dessus de l'avenue de l'Ain (secteur L à droite et quartier des Libellules à gauche) Avant-projet</i></p>
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS 7 : Desserte et perméabilité MD de l'agglomération compacte</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>MD</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p><b>6621.2.165</b></p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>La création de la passerelle est une mesure du PDQ Concorde qui vise l'amélioration des liens inter-quartiers entre le quartier Ecu-Libellules et le quartier de la Concorde ; cette mesure s'inscrit également dans une logique d'une meilleure mise en connexion de quartiers denses dans un périmètre plus large.</p> <p>La nouvelle passerelle doit permettre de faciliter l'accès des habitants du quartier Ecu-Libellules vers les nouveaux équipements prévus sur le quartier de la Concorde (centre culturel, pôle commercial de proximité et nouveau groupe scolaire), l'accès des habitants de la Concorde au quartier des Libellules (commerce de proximité, nouveau parc, école primaire) ainsi qu'au pôle d'équipements sportifs du Bois des Frères (gymnase, terrains de foot et de tennis...).</p> <p>Cette passerelle créera un lien permettant aux piétons et aux cyclistes de franchir l'avenue de l'Ain (40'000 véhicules/jours) en toute sécurité et de façon rapide. Dans le cadre du projet du secteur L, la position de l'ouvrage d'art est déjà fixée.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>Faciliter les liens inter-quartier (Concorde, Ecu, Libellules, Bois des Frères, etc.).</p> <p>Proposer une continuité de mobilité douce (piétons et cycles) alternative et complémentaire du parcours principal de la Voie Verte d'Agglomération et de celui du passage inférieur de l'avenue de l'Ain.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b></p> <p>GP Châtelaine : Passerelle validée par le Comité de pilotage du 17 octobre 2014; le franchissement de l'axe de l'avenue de l'Ain figure au plan guide (version 1 du 10 novembre 2014)</p> <p>PDQ Concorde (PDQ 29816), adopté par le Conseil d'Etat le 25 septembre 2013</p> <p><b>Financement :</b></p> <p>Ville de Vernier et privé</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p>Priorité PA3: A</p> <p>Historique priorité: Be2</p>		

**Argumentaire :**

Le plan directeur de quartier Concorde prévoit une liaison piétonne entre les quartiers Henri-Golay (secteur L PDQ Concorde, à l'est de l'avenue de l'Ain) et des Libellules (à l'ouest de l'avenue de l'Ain), en passant au-dessus de l'avenue de l'Ain (passerelle à créer). La présente mesure vise ainsi à améliorer les connexions MD entre les quartiers (CE1, CE2); en effet, en relation avec le réaménagement du parc des Libellules, la continuité des cheminements piétons/vélos en direction du Lignon est garantie par l'élargissement du chemin reliant l'avenue des Libellules à la route de l'Usine-à-Gaz. De plus la mesure permet de sécuriser les déplacements dans ce secteur (CE3).

Cet ouvrage contribuera à la transformation du secteur en connectant entre eux les développements en cours en les revalorisant (réhabilitation du bâtiment «Nouvelles Libellules»- 1 200 habitants) et le futur quartier de la Concorde (1'500 habitants supplémentaires, 10'200 m<sup>2</sup> d'activités commerciales, d'une école primaire, d'un centre culturel, de 2 maisons de quartier).

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 2.5 MCHF

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

2016-2017 : Etude du projet d'ouvrage

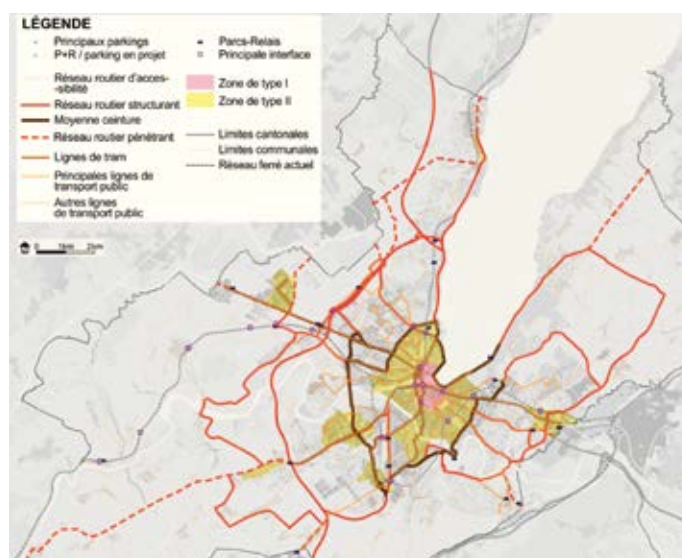
2019 : Début des travaux

<b>Mesure 30-40</b>	<b>Restructuration du réseau routier dans le cœur d'agglomération : déploiement de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée</b>	Coût: 20 MCHF  Priorité PA3: A
-------------------------	---	--------------------------------------

**Maître(s) d'ouvrage:** Canton de Genève - DETA (DGT/ DGGC) / Communes

**Autres instances concernées:** OU (Office de l'urbanisme)

Périmètre d'intervention: canton de Genève



Zones identifiées dans la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée

<b>Orientation stratégique de la mesure</b>  OS6: Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains	<b>Type ARE</b>  sécurité	<b>N° ARE</b>  6621.2.166
---	---------------------------------	---------------------------------

**Description de la mesure :**

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée plébiscitée par le peuple le 5 juin et entrée en vigueur le 2 juillet 2016 fixe les principes d'organisation des réseaux de transport à l'échelle du canton selon une logique de zone à l'intérieur desquelles les modes de transport sont priorisés. Ainsi, dans le centre, la loi donne la priorité aux mobilités douces et aux transports publics: le but est de garantir de manière durable l'accès au centre tout en renforçant son attractivité, en faveur des commerces comme des habitants: en déchargeant le centre et l'hyper-centre du trafic de transit la circulation des transports publics, des vélos et des professionnels s'améliorera.

En dehors du centre, la loi identifie clairement un réseau d'axes structurants qui fluidifie le trafic automobile et les transports publics, sur lequel des ondes vertes multimodales et des bus à haut niveau de service sont progressivement mises en œuvre.

La mise en œuvre de cette loi va se faire dès 2017 à travers plusieurs mesures ayant trait au fonctionnement des carrefours à feux, au jalonnement, visant à abaisser la vitesse de circulation ou à pacifier les circulations ou bien encore à des aménagements de la voirie tels que des créations de voies réservées TC, des réaffectations de voie de circulation ou bien encore des élargissements ponctuels. En parallèle un développement des transports publics transfrontaliers et des parcs-relais est prévu.

**Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :**

Les actions visant à restructurer le réseau routier au cœur d'agglomération permettent de répondre aux attentes et critiques soulevées par la Confédération lors de l'évaluation du PA2. En effet dans le cœur d'agglomération cette mesure vise à prioriser transport public et mobilité douce au détriment du trafic de transit.

Concernant le trafic transfrontalier, l'objectif est de développer de nouveaux bus à haut niveau de service pour rationaliser le trafic automobile pénétrant dans le canton. En accompagnement, un développement des parcs-relais (P+R) est prévu à hauteur de 5'800 places supplémentaires d'ici à 2020. En dehors de ces axes structurants, il s'agit de protéger les quartiers du trafic de transit et de ses nuisances.

**Base légale et planification directrice :**

Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (Contreprojet à l'IN 154) (11769) du 4 décembre 2015  
Mobilités 2030.

**Financement :**

Canton de Genève et communes

**Priorisation :**

Priorité PA3: A

Historique priorité: Be2

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

Cette mesure se place dans la logique d'organiser le territoire en zones et hiérarchiser le réseau routier de façon à améliorer les conditions de déplacement et fluidifier les réseaux de transport. Elle vise à améliorer le système de transport grâce à une priorisation des transports publics et de la mobilité douce dans les secteurs les plus urbanisés du canton (CE1). Elle permet également d'accompagner les développements futurs de l'agglomération et concrétise la coordination urbanisation transport. En effet en améliorant le réseau de TP et de MD on renforce l'attractivité du centre-ville (CE2).

Avec une action sur plusieurs points noirs du réseau (notamment MD) la mesure permet une augmentation de la sécurité objective (CE3).

Au final cette mesure permettra d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports publics dans le centre et sur les principales pénétrantes du canton, d'améliorer la sécurité et le confort des modes doux (vélos et piétons). Cela permettra également d'améliorer l'accessibilité du cœur d'agglomération en le déchargeant du trafic de transit. La mise en œuvre de cette loi sur la mobilité permet de concrétiser le fonctionnement préconisé par la Confédération dans le cadre de son plan sectoriel des transports.

Cette mesure permettra de réduire le trafic dans le cœur d'agglomération et d'avoir comme effet induit l'amélioration de la qualité de l'air et des nuisances sonores (CE4).

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements: 20 MCHF

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Etude de faisabilité: en cours

Réalisation: 2019-2023

<p><b>Mesure 30-28</b></p>	<p><b>Requalification de l'avenue de la Praille : croix MD est-ouest (2<sup>e</sup> étape)</b></p>	<p><b>Coût : 4 MCHF</b> <b>Priorité PA3 : B</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Ville de Carouge</p>		<p><b>Autres instances concernées :</b></p>
		 <p style="text-align: center;"><i>Croix MD est-ouest (source : carte de synthèse du plan directeur de quartier Praille Acacias Vernets N°29951 approuvé le 01.04.2015)</i></p>
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS 5: Requalifications urbaines dans l'agglomération compacte</p>	<p><b>Type ARE</b> TP</p>	<p><b>N° ARE</b> 6621.2.129</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Mesure visant à finaliser la croix de mobilité douce est-ouest (qui verra également le passage d'un bus à cadence urbaine) du projet de renouvellement urbain Praille Acacias Vernets (PAV). Cette mesure constitue la continuité de la mesure 30-15 « Requalification de l'avenue de la Praille : croix verte est-ouest (1<sup>re</sup> étape) - du rond-point des Noirettes à la rue de Monfalcon » (mesure PA2) qui se raccorde à la mesure 10-3 « réaménagement des interfaces de la ligne CEVA, amélioration de l'intermodalité » (mesure PA1) de la gare de Lancy - Pont-Rouge.</p> <p>Pensée en relation avec le territoire, la croix de mobilité douce constitue l'ossature principale des espaces publics voués à la mobilité douce de l'ensemble du périmètre du PAV. Elle permet de relier les quartiers existants et futurs entre eux, et avec les deux futures stations du CEVA (Lancy - Pont-Rouge et Carouge - Bachet). Elle tisse également des liens entre les grandes entités naturelles existantes (l'Aire, la Drize, l'Arve, les forêts et ripisylves).</p> <p>La Croix mobilité douce, 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 cumule les usages de transports collectifs venant de Genève-sud en rabattement sur la gare de Lancy-Pont-Rouge et de mobilité douce. Il connecte le quartier des Minoteries, Carouge et la gare Lancy - Pont-Rouge. Son aménagement permet sa requalification fonctionnelle et paysagère. Sur le principe, les transports individuels motorisés seront exclus (sauf exception pour certains accès riverain). Au carrefour, la priorité sera donnée aux transports publics.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>Le développement du réseau de mobilité douce et de transports collectifs dans le projet Praille Acacias Vernets répond à un besoin de garantir les déplacements futurs par des modes de transports alternatifs aux TIM. La mise en œuvre d'un réseau MD au maximum en dehors du trafic motorisé répond à des exigences de sécurité et de rapidité des déplacements afin de permettre de capter le maximum d'usagers.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice:</b> Plan directeur de quartier Praille Acacias Vernets N°29951 approuvé le 01.04.2015</p> <p><b>Financement :</b> Ville de Carouge 50%, Etat de Genève 50%</p>		
<p><b>Priorisation :</b> Priorité PA3 : B Historique priorité : B2</p>		



**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

Cette mesure continue la requalification et l'aménagement d'un espace public majeur (Croix MD est-ouest) pour le projet PAV. Elle permet ainsi une amélioration des cheminements MD, notamment de rabattement vers la gare de Lancy-Pont-Rouge (intermodalité) et une réorganisation du réseau TP, notamment en connexion avec la gare de Lancy-Pont-Rouge (CE1). Elle permet de préfigurer les développements futurs de l'urbanisation du secteur, de mettre en lien des espaces publics existants ou à l'étude et de favoriser un maillage vert à l'échelle de l'agglomération centrale (CE2).

Elle a un effet majeur sur la sécurité des déplacements (CE3) et les parts modales MD (CE4) au sein d'un secteur essentiel pour la dynamique de l'agglomération.

**Données chiffrées :**



Coûts d'investissements : 4 MCHF

Bus : cadence 6-8 min

Requalification : charges bus et accès riverains env. 1'000 uvj. longueur à requalifier 1km, largeur env. 20m

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Lancement des études d'avant-projet en 2018 pour les 2 mesures 30-15 et 30-28. Démarrage des travaux prévu en 2023 en lien avec le développement du secteur de l'Etoile. Mise en service dès 2024.

<p><b>Mesure 30-30</b></p>	<p><b>Aménagement en site propre pour TCSP entre Rive et Cornavin sur le pont du Mont-Blanc</b></p>	<p>Coût : 24.2 MCHF</p> <p>Priorité PA3 : B</p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton de Genève (DGT/ DGGC)</p>		<p><b>Autres instances concernées :</b> Ville de Genève</p>
		 <p style="text-align: center;"><i>Plan de situation</i> (source : Etat de Genève)</p>
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS4 : Ossature principale de l'agglomération centrale</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>TP_route</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>6621.2.131</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Pour répondre à la demande future de déplacements TP au centre-ville, mais aussi pour ne pas saturer les points actuels de franchissement du Rhône au centre-ville (essentiellement les ponts de l'île et de la Coulouvrenière) au risque de paralyser l'ensemble du réseau TP, il est nécessaire de prévoir une amélioration de la voie réservée aux bus sur le pont du Mont-Blanc pour y constituer de façon progressive un axe fort TP. Cet axe de 2,2km devra relier le rond-point de Rive à la Place des 22-Cantons et pourra être emprunté par des nombreuses lignes, comme par exemple une ligne de ceinture bouclant complètement le centre-ville.</p> <p>Elle pourra surtout servir à un prolongement de l'axe fort TC Eaux-Vives-MICA vers Vernier, un des axes manquant actuellement de capacité TC.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>La qualité de la desserte TC de cet espace est un enjeu majeur pour l'attractivité du cœur d'agglomération.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice:</b></p> <p>Mobilités 2030 Plan directeur cantonal</p> <p><b>Financement :</b></p> <p>Canton</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p>Priorité PA3 : B</p> <p style="text-align: right;">Historique priorité : B2</p>		

**Argumentaire :**



La mesure permet de compléter le système des axes forts TP urbains. Elle garantit la stabilité de l'horaire au centre-ville, permet d'accroître les capacités de transport et augmente la lisibilité de l'offre. (CE1) Elle participe à l'amélioration de l'attractivité du cœur de l'agglomération en tant que principal centre de l'agglomération (CE2). Elle permet une amélioration de la sécurité des déplacements par la requalification de l'espace public et participe à l'amélioration des parts modales TP (CE3 et 4)

**Données chiffrées :**

24.2MCHF

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Réalisation : 2023 à 2025

<p><b>Mesure 30-41</b></p>	<p><b>Requalification PAV rue Boissonas : croix verte nord-sud aménagements MD et paysagers</b></p>	<p><b>Coût : 27 MCHF</b></p> <p><b>Priorité PA3 : B</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Ville de Genève</p>		<p><b>Autres instances concernées :</b></p>
		 <p><i>Croix MD nord-sud section espace public de Boissonnas (source : carte de synthèse du plan directeur de quartier Praille Acacias Vernets N°29951 approuvé le 01.04.2015)</i></p>
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS 5: Requalifications urbaines dans l'agglomération compacte</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>MD</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>/</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Mesure visant à réaliser la croix de mobilité douce nord-sud du projet de renouvellement urbain Praille Acacias Vernets. Mesure liée à la mesure 30-46 « Passerelle des Bains » (mesure B3) et à la mesure 30-49 « Croix verte nord-sud (PAV), section sud » (mesure C). Considérant le contexte industriel et artisanal de ce secteur, la mesure consiste en une mutation des voiries actuelles utilisées par les transports individuels et poids lourds en accompagnement de la requalification du quartier (reprise de gabarit, suppression de stationnement, aménagements pour les modes doux, sécurisation de carrefours, aménagements paysagers et espace public) par la réalisation notamment d'une piste cyclable conséquente et d'allées piétonnes arborées.</p> <p>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 deux futures stations du CEVA (Lancy - Pont-Rouge et Carouge - Bachet). Elle tisse également des liens entre les grandes entités naturelles existantes (l'Aire, la Drize, l'Arve, les forêts et ripisylves). De plus, une remise à ciel ouvert de la Drize (montant de réalisation non compris dans les 27MCHF de la mesure 30-41) est prévue en parallèle de la requalification de l'espace-rue dans le périmètre de cette mesure.</p> <p>La Croix de mobilité douce, axe nord-sud relie le quartier de la jonction par la future passerelle des Bains (mesure 30-46), le Parc des Sports, le Grand parc, le quartier de Grosselin puis à la halte de Carouge - Bachet (mesure 30-49) et le collège De-Staël. Il est constitué d'un enchaînement de séquences de parcs, places, espaces de détente, de jeux, dont les usages sont diversifiés en fonction des lieux. Un continuum de mobilité douce est ainsi réalisé, en majorité en site propre permettant de garantir une sécurité maximale ainsi que des déplacements rapides.</p> <p>Sur le principe, les transports individuels motorisés seront exclus (sauf exception pour certains accès riverain). <b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>Le développement du réseau de mobilité douce et de transports collectifs dans le projet Praille Acacias Vernets répond à un besoin de garantir les déplacements futurs par des modes de transports alternatifs aux TIM. La mise en œuvre d'un réseau MD au maximum en dehors du trafic motorisé répond à des exigences de sécurité et de rapidité des déplacements afin de permettre de capter le maximum d'usagers.</p>		

**Inscription réglementaire ou planification directrice:**

Plan directeur de quartier Praille Acacias Vernets N°29951 approuvé le 01.04.2015

**Financement :**

Ville de Genève

**Priorisation :**

Priorité PA3 : B

Historique priorité : C

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité) :

Cette mesure contribue à la requalification et l'aménagement d'un espace public majeur (Croix MD nord-sud) pour le projet PAV. Elle permet ainsi une amélioration des cheminements MD, notamment en continuité de l'aménagement au sud (mesure 30-49) qui est connecté avec la halte de Carouge Bachet (CE1). Elle permet de préfigurer les développements futurs de l'urbanisation du secteur, de mettre en lien des espaces publics existants ou à l'étude et de favoriser un maillage vert à l'échelle du centre de l'agglomération (CE2). Elle a un effet majeur sur la sécurité des déplacements (CE3) et les parts modales (CE4) au sein d'un secteur essentiel pour la dynamique de l'agglomération. Le remise à ciel ouvert de la Drize prévue en parallèle de la mesure s'inscrit dans la logique de revitalisation des espaces naturels (CE4).

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 27 MCHF



Requalification : charges MD inconnues ; longueur: 950m, largeur 20m

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Lancement des études d'avant-projet 2022.

Démarrage des travaux prévu en 2024 en lien avec le développement du secteur des Acacias.

Mise en service dès 2025.

<p><b>Mesure 30-46</b></p>	<p><b>Passerelle mobilité douce des bains</b></p>	<p><b>Coût : 8.5 MCHF</b> <b>Priorité PA3 : B</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Ville de Genève</p>		<p><b>Autres instances concernées :</b>Etat de Genève</p>
		 <p><i>Passerelle des bains</i> (source : carte de synthèse du plan directeur de quartier Praille Acacias Vernets N°29951 approuvé le 01.04.2015)</p>
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS 7: Desserte et perméabilité MD de l'agglomération centrale</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>MD</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>/</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Mesure visant à compléter le réseau de mobilité douce pour former un axe reliant Genève-sud, Carouge-Bachet, le quartier Praille Acacias Vernets et le quartier de Plainpalais. L'axe permet de desservir tous les quartiers du PAV : Grosselin, le grand parc, l'Etoile, Acacias et le parc des sports. La passerelle permet de créer une continuité entre la croix MD nord-sud (mesures 30-41 et 30-49) et l'itinéraire existant de la rue des bains – rue des Rois.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>Le développement du réseau de mobilité douce dans le projet Praille Acacias Vernets répond à un besoin de garantir les déplacements futurs par des modes de transports alternatifs aux TIM. La mise en œuvre d'un réseau MD au maximum en dehors du trafic motorisé répond à des exigences de sécurité et de rapidité des déplacements afin de permettre de capter le maximum d'usagers.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice:</b></p> <p>Plan directeur de quartier Praille Acacias Vernets N°29951 approuvé le 01.04.2015</p> <p><b>Financement :</b></p> <p>Ville de Genève, Etat de Genève</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p>Priorité PA3 : B <span style="margin-left: 200px;">Historique priorité :</span> <span style="margin-left: 20px;">Nouvelle mesure PA3</span></p> <p><b>Argumentaire</b> (selon critères d'efficacité):</p> <p>Il s'agit d'un axe de mobilité douce important à l'échelle du secteur Praille Acacias Vernets contribuant à diminuer fortement les temps de parcours en vélo par la création d'un nouvel itinéraire en site propre (CE1, CE3) et à favoriser une évolution favorable de la part modale des modes doux (CE4). La passerelle comprendra principalement une piste cyclable consécutive.-</p>		

Dans le cadre du plan de quartier du quartier Praille Acacias Vernets, cette passerelle a été identifiée comme un maillon manquant important dans le réseau de mobilité douce ; cette mesure permet également de renforcer les liens entre les quartiers du cœur d'agglomération (CE1).

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 8.5 MCHF

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Etude de faisabilité à réaliser en 2020.

Lancement de l'étude d'avant-projet en 2022.

Démarrage des travaux prévu en 2024.

Mise en service dès 2025.

<p><b>Mesure 30-48</b></p>	<p><b>Aménagement MD : Promenade des Crêtes, Av. Eugène Lance - PAV</b></p>	<p><b>Coût : 6.8 MCHF</b>  <b>Priorité PA3 : B</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Ville de Lancy</p>		<p><b>Autres instances concernées :</b> /</p>
 <p>source : schéma d'agglomération 3</p>	 <p>Promenade des Crêtes section E. Lance (source : carte de synthèse du plan directeur de quartier Praille Acacias Vernets N°29951 approuvé le 01.04.2015)</p>	
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b>  OS 7: Desserte et perméabilité MD de l'agglomération centrale</p>	<p><b>Type ARE</b>  MD</p>	<p><b>N° ARE</b>  /</p>
<p><b>Description de la mesure :</b> Mesure visant à compléter la réalisation d'un axe de mobilité douce reliant la gare de Carouge-Bachet, la gare de Lancy-Pont-Rouge, le quartier de Surville et le quartier de Tivoli. Dernière étape d'un projet en 4 phases (dont la 1<sup>re</sup> en cours de réalisation avec la mesure 30-06, et la 2<sup>e</sup> en préparation avec la mesure 30-22). Cet axe est à la fois une infrastructure de rabattement des quartiers les plus denses de la commune de Lancy sur le réseau du Léman express et à la fois une promenade paysagère offrant des vues sur le secteur Praille Acacias Vernets et le grand territoire. L'aménagement prévu se compose qu'un site mixte piéton-vélo sur l'av. Eugène Lance et un espace de détente sur le coteau.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b> Le développement du réseau de mobilité douce dans le projet Praille Acacias Vernets répond à un besoin de garantir les déplacements futurs par des modes de transports alternatifs aux TIM. La mise en œuvre d'un réseau MD au maximum en dehors du trafic motorisé répond à des exigences de sécurité et de rapidité des déplacements afin de permettre de capter le maximum d'usagers.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice :</b> Plan directeur de quartier Praille Acacias Vernets N°29951 approuvé le 01.04.2015</p> <p><b>Financement :</b> Ville de Lancy</p>		
<p><b>Priorisation :</b> Priorité PA3: B Historique priorité : Nouvelle mesure PA3</p> <p><b>Argumentaire (selon critères d'efficacité) :</b> Il s'agit d'un axe de mobilité douce important à l'échelle du secteur de Lancy et Praille Acacias Vernets contribuant à améliorer le rabattement piétons et vélos sur les gares de Lancy-Pont-Rouge et Carouge-Bachet (CE1), à valoriser l'espace public et le paysage (CE2) et à sécuriser les déplacements MD en général (CE3) par un aménagement en site mixte piéton-vélo séparé de la circulation..</p>		



La mesure favorise enfin une évolution favorable de la part modale des modes doux (CE4).

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 6.8 MCHF

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Lancement de l'étude d'avant-projet en 2020.

Démarrage des travaux prévu en 2023.

Mise en service dès 2025.



**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Actuellement au niveau étude de faisabilité. Démarrage des travaux prévu en lien avec les travaux de l'augmentation de la capacité ferroviaire de la gare de Cornavin

<b>Mesure 30-33</b>	<b>Réorganisation du réseau routier dans le secteur PAV: modification du passage inférieur sous le carrefour de l'Etoile, nouveaux carrefours et barreaux d'accessibilité</b>	Coût : 92.4 MCHF  Priorité PA3 : Ae
-------------------------	---	---

**Maître(s) d'ouvrage :** Etat de Genève, ville de Genève, ville de Carouge

**Autres instances concernées :**



Infrastructures routes des Jeunes et barreaux d'accessibilité  
(source : carte de synthèse du plan directeur de quartier  
Praille Acacias Vernets N°29951 approuvé le 01.04.2015)

<b>Orientation stratégique de la mesure</b>  OS 6 Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains de l'agglomération	<b>Type ARE</b>  Sécurité	<b>N° ARE</b>  -
--	---------------------------------	------------------------

**Description de la mesure :**

*Bien que cette mesure ne fasse pas l'objet d'une demande de cofinancement, la présente fiche vise à expliquer le niveau d'investissement et les effets de la mesure sur l'organisation des déplacements*

La voie centrale et la route des jeunes constituent une pénétrante majeure pour l'agglomération puisqu'il s'agit de l'aboutissement de l'autoroute de contournement. Si cet axe doit continuer à permettre d'accéder aux quartiers de la jonction et de Plainpalais par la route des Acacias, il doit également permettre d'accéder aux différents quartiers du PAV et aura donc, à l'avenir, une fonction plus importante d'accessibilité.

Avec la densification du PAV et la mise en service du Léman Express et ses gares, les flux de mobilité douce vont fortement augmenter, notamment dans le secteur de l'Etoile desservis par la gare de Lancy-Pont-Rouge. A cet endroit, toutes les problématiques se concentrent: un carrefour de distribution très important entre 2 axes primaires, le rabattement de nombreuses lignes de transports collectifs sur la gare et des flux en mobilité douce très importants. De ce fait, les infrastructures de la route des Jeunes doivent être modifiées afin de garantir un niveau de service acceptable pour tous les modes de transports.

Les modifications prévues sont principalement pour favoriser l'accessibilité au PAV par la création de nouveaux carrefours d'accès au sud et au nord du carrefour de l'Etoile. Pour ce faire, le passage inférieur existant doit être prolongé vers le sud. Un barreau d'accessibilité doit être créé entre l'avenue Jolivet et la Rue Alexandre-Gavard, cela afin de requalifier l'avenue de la Praille (mesures 30-15 et 30-28) en un axe mobilité douce et transports collectifs. Dans le quartier des Acacias, un barreau reliant la route des jeunes et la route des Acacias permet de garantir l'accessibilité ainsi que de diriger le trafic de sortie de ville depuis la route des Acacias vers le passage inférieur de la route des jeunes dans le but d'éviter le tourner à gauche du carrefour de l'Etoile pénalisant pour la progression des tramways.

**Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :**

Sur les axes principaux, un certain trafic de transit doit être maintenu à l'échelle du PAV pour permettre l'accès à Plainpalais et à la jonction. Les infrastructures de la route des Jeunes sont planifiées dans le but de pouvoir développer un réseau de transports collectifs et de mobilité douce le plus efficace et sécuritaire. La forte croissance de la demande en déplacement doit être accompagnée par un fort report modal sur la mobilité douce et les transports collectifs.

**Inscription réglementaire ou planification directrice :**

Plan directeur de quartier Praille Acacias Vernets N°29951 approuvé le 01.04.2015

**Financement :**

Etat de Genève, ville de Genève, ville de Carouge

**Priorisation :**

Priorité PA3: Ae

Historique priorité: Be

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

L'objectif est à la fois de garantir le fonctionnement des différents réseaux transports individuels, transports collectifs et mobilité douce (CE1) en cohérence avec la planification urbaine du quartier (CE2). Par la séparation de certains flux, il s'agit de sécuriser les importants flux de piétons et vélos (CE3) en échange avec la gare de Lancy-Pont-Rouge.

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 92.4 Mios CHF

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Etude de faisabilité réalisée en 2014 avec devis estimatif des travaux et organisation des phases chantier. Démarrage des études d'avant-projet en 2019. Démarrage des travaux prévu en 2022. Mise en service dès 2026.

Regroupement géographique	Agglomération régionale Nyon – Gland				
31					
Coûts des mesures infrastructurelles transport					
Total des mesures A: 39.6			Total des mesures liste A+Ae: 39.6		
Total des mesures B: 33.5			Total des mesures liste B+Be: 73.5		
Description des enjeux principaux					
<p>Les mesures de ce regroupement visent à renforcer la structure urbaine de l'agglomération régionale Nyon-Gland en coordonnant les deux intercommunalités Nyon-Eysins-Prangins et Gland-Vich, en favorisant l'urbanisation vers «l'intérieur», en améliorant la perméabilité MD et en structurant les nouveaux quartiers autour d'infrastructures intégrées TIM/TC/MD, dont principalement la route de distribution urbaine de Nyon, la «Médiane» et la Collectrice de Gland.</p> <p>Des mesures MD et de requalifications d'espaces publics visent à améliorer l'accessibilité aux réseaux TC, principalement la ligne ferroviaire principale Genève-Lausanne.</p> <p>Il s'agit également de consolider l'identité paysagère du pôle régional, d'une part en travaillant sur la structure paysagère, les limites, les éléments majeurs, les corridors (mise en œuvre du contrat corridors Promenthouse), etc. et d'autre part en améliorant la qualité environnementale du paysage urbain.</p>					
Mesures infrastructurelles transport					
No	Intitulé	Horizon de réalisation	Financement	Liste PA3	Coût (total actualisé) [MCHF]
31-1	Construction d'une route de distribution urbaine (RDU –1 <sup>re</sup> étape): requalification sur Eysins, nouveau tronçon Gravette - Nyon-St Cergue, espaces publics	En cours	Local	R	29
31-5	Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Gland: passage sous-voies est au bout des quais	Réalisé	Local + CH agglo	R	11
31-2	Construction de la collectrice ouest de Gland: desserte de quartier, accès TC et MD	2019 - 2025	Local	Ae1	14
31-3	Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Nyon: passage sous-voies Viollier - Martinet, passerelle entre Prangins et Nyon, itinéraire gare de Nyon - Colovray - Crans, vélostation	2017 - 2020	Local + CH agglo	A2	15
31-9	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TC et des MD: route de Signy, route de la Morâche, route de Divonne et route du Stand	2017 - 2020	Local + CH agglo	A2	11.5
31-11	Aménagement d'un réseau MD dans le centre régional de Nyon: élargissement du ch. du Cossy, passerelle Etraz Sud	2016 - 2019	Local + CH agglo	A2	4
31-6	Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Gland: passage sous-voies ouest Avenue du Mont Blanc	2019 - 2022	Local + CH agglo	A3	3
31-7	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare à Nyon	2019 - 2022	Local + CH agglo	A3	7.3

31-12	Aménagement d'une liaison MD structurante Nyon - Gland (agglomération régionale), tronçon Prangins - Gland	2019 - 2022	Local + CH agglo	A3	4
31-18	Requalification en faveur des TC et des MD du passage inférieur route de l'Etraz et requalification Etraz - St-Jean	2020 - 2022	Local + CH agglo	A3	14.5
31-19	Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise: 1 <sup>re</sup> étape tronçon Eysins	2019 - 2022	Local + CH agglo	A3	3
31-22	Franchissement MD du Cossy à Nyon	2019 - 2022	Local + CH agglo	A3	4
31-25	Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise: 1 <sup>re</sup> étape tronçon Nyon	2019 - 2022	Local + CH agglo	A3	3.8
31-10	Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et des MD: av. Alfred Cortot et route de St-Cergue	2023 - 2026	Local + CH agglo	B3	8.6
31-21	Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise: 2 <sup>e</sup> étape tronçon Nyon - Prangins	2023 - 2026	Local + CH agglo	B3	17
31-24	Aménagement MD et espaces public dans le «Cœur de ville» de Nyon	2023 - 2026	Local + CH agglo	B3	7.9
31-14	Construction d'une route de distribution urbaine (RDU - 2 <sup>e</sup> étape): tronçon Nyon - Prangins	2023 - 2026	Local	Be3	40
31-13	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Gland	>2026	Local + CH agglo	C	5
31-16	Aménagement d'un réseau MD dans le centre régional de Nyon: passage sous-voie Crève-Cœur - ch. des Ruettes	>2026	A définir	C	
31-17	Requalification et réorganisation du réseau routier à Gland (av. du Mont-Blanc)	>2026	A définir	C	
31-20	Mise en souterrain de la ligne NStCM dans la partie urbaine (Nyon)	>2026	A définir	C	
31-23	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TC et de la MD: av. des Eules, routes de l'Oulteret et de l'Etraz (Prangins)	> 2026	A définir	C	
31-26	Construction d'une route de distribution urbaine (RDU- 2 <sup>e</sup> étape): tronçon Prangins	> 2026	A définir	C	
31-27	Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise: 2 <sup>e</sup> étape tronçon Prangins	> 2026	A définir	C	
Mesures non-infrastructurelles transport					
No	Intitulé		Maître d'ouvrage	Horizon de réalisation	
	Application du principe d'accessibilité en peigne: études de requalification des traversées de Nyon et Gland		Commune de Nyon, Commune de Gland		

Mesures urbanisation			
No	Intitulé	Horizon de réalisation (1 <sup>e</sup> opérations)	
UD1-06	Gland - Vich	En cours	
UD1-05	Nyon – Eysins - Prangins	En cours	
Mesures paysage et environnement			
No	Intitulé	Horizon de réalisation	Coût [MCHF]
EP1	Contrat corridors Lac-Pied du Jura (cf. fiche 12)	2016-2021	0.915
EP1-01	Adaptation de l'outil contrat rivière pour l'Asse et le Boiron	2019-2025	
EP1-02	Réseau d'espaces naturels et paysagers en limite urbaine Gland ouest	2019-2030	
EP1-04	Liaisons écologiques est-ouest du Boiron à la Promenthouse aux nord secteurs RDU	2019-2030	





<p><b>Mesure 31-6</b></p>	<p><b>Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Gland : passage sous-voies ouest Avenue du Mont Blanc</b></p>	<p><b>Coût: 3 MCHF</b> <b>Priorité PA3: A</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Gland</p>		<p><b>Autres instances concernées:</b> Régionyon, autres partenaires en cours de négociation</p>
		 <p style="text-align: center;"><i>Schéma d'ensemble: localisation du passage sous-voies Ouest</i></p>
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS 3: Desservir les centres régionaux et locaux et leur bassin versant</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>MD</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>6621.2.134</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Mesure visant à améliorer l'accessibilité mobilité douce à l'ouest de la gare de Gland. Les difficultés rencontrées avec la réalisation de la collectrice ouest (mesure 31-2) et de ses quartiers retarderont la création d'un nouveau passage inférieur à l'ouest de l'avenue du Mont-Blanc, qui faisait dans le PA2 l'objet de la mesure 31-6. Un passage nord-sud MD à l'ouest de Gland est toutefois indispensable au vu du développement du cœur de ville. La mesure 31-6 est ainsi adaptée, elle propose l'amélioration des conditions de passage des piétons et vélos du sous voies existant par l'avenue du Mont-Blanc. Cette requalification est primordiale afin de relier plusieurs projets de développement aux alentours de la gare (dont le PPA «La Combaz»); elle vient également compléter le dispositif de valorisation de la centralité de la plateforme gare de Gland.</p> <p>Le futur quartier de la Combaz (PPA), situé à proximité immédiate au nord-ouest de la gare, accueillera d'ici 2020 environ 850 nouveaux habitants et 570 emplois. L'offre en place de stationnement a été volontairement limitée dans le projet en raison de la proximité de la gare et des dessertes de TC. L'amélioration de l'accessibilité mobilité douce favorise l'accès à la plateforme gare des deux côtés. Elle offre en plus un deuxième passage modes doux sécurisé entre le nord et le sud de la ville, le premier à l'ouest de la plateforme gare est en construction (mesure PA2). Cette liaison est essentielle pour augmenter la perméabilité entre les deux parties de la ville.</p> <p>La mesure prévoit ainsi l'aménagement, pour les personnes à mobilité réduite et pour les vélos, de rampes à 6% de pente dans les talus existants (côté est du passage sous voies). Les escaliers existants seront également réaménagés afin de les élargir et les rendre plus confortables. Un aménagement spécifique (surélévation type passerelle) sera réalisé à l'intérieur du passage sous voies afin de sécuriser les modes doux et réduire le dénivelé avec la partie supérieure du passage sous voies.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>Cette mesure s'inscrit dans la stratégie MD de la Ville de Gland, en complément de la mesure 31-5 du PA2 (en construction) qui concerne la réalisation d'un passage inférieur à l'est des quais de la gare, pour assurer un meilleur fonctionnement de la plateforme gare et renforcer les liaisons inter-quartiers entre nord et sud de la ville. Elle se connecte aussi avec la liaison Nyon-Gland (mesure 31-12) et le réaménagement de la plateforme intermodale à la gare (31-13) pour permettre les déplacements modes doux est-ouest le long des voies CFF en direction Nyon.</p>		

**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large)**

- Inscrit dans le plan directeur régional du district de Nyon (PDRN);
- Lettre d'intention des CFF, Canton de Vaud, Conseil Régional et des Communes de Rolle, Gland, Nyon et Coppet (2012)

**Financement :**

Commune de Gland, Régionyon et autres partenaires en cours de négociation

**Priorisation :**

Priorité PA3 : A

Historique priorité : C2

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

Cette mesure améliore l'accessibilité à la gare en garantissant un parcours rapide et sûr pour les MD depuis les secteurs alentours, dont les nouveaux quartiers en développement. Elle permet également de relier de manière plus performante les deux parties de la ville, séparées par les voies de chemin de fer et permet ainsi une amélioration générale du trafic piétonnier et cycliste dans la commune de Gland (CE1).

La mesure répond à la logique du développement de l'agglomération, en améliorant l'accessibilité d'une gare d'importance régionale aux quartiers existants et futurs ainsi qu'en valorisant ses espaces publics (CE2).

L'amélioration du passage inférieur de l'avenue du Mont-Blanc et du fonctionnement global de la plateforme de la gare de Gland permettra d'augmenter la sécurité aux abords de celle-ci et de réduire le nombre de traversées piétonnes, dangereuses, des voies de chemin de fer (CE3).

L'amélioration de l'accessibilité à la gare et entre les quartiers de la commune favorise le report modal vers les MD et TC, et réduira donc les atteintes à l'environnement (pollution de l'air et bruit) (CE4).



**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 3 MCHF

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Une étude de faisabilité a été effectuée par la Ville de Gland en 2016. Etude d'avant-projet en 2017.

Démarrage des travaux prévu entre 2019 et 2022.

<p><b>Mesure 31-7</b></p>	<p><b>Réaménagement de l'interface multimodale de la gare à Nyon</b></p>	<p><b>Coût: 7.3 MCHF</b></p> <p><b>Priorité PA3: A</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Ville de Nyon, CFF</p>		<p><b>Autres instances concernées:</b> CFF, Etat de Vaud, Régionyon</p>
		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS 3: Desservir les centres régionaux et locaux, leur bassin versant et l'espace rural</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>Plateforme</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>6621.2.028</p>
<p><b>Description de la mesure:</b></p> <p>La plateforme intermodale de la gare de Nyon représente un important nœud de transport régional et urbain ainsi que la porte d'entrée d'une centralité forte du Grand Genève, du District et de l'agglomération nyonnaise. Le réaménagement de ce secteur permet de formaliser le Concept « Cœur de ville » en concrétisant le principe de tranquillisation de la place de la gare qui sera dédiée en priorité aux piétons, cyclistes et aux transports collectifs.</p> <p>Cette mesure permet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de réaménager l'espace public, situé aux abords de la gare, aujourd'hui subissant les nuisances générées par la saturation du réseau routier, afin de la piétonner et renforcer le lien entre le nord et le sud de la gare;</li> <li>• anticiper l'augmentation importante des flux de passagers des transports collectifs prévus pour 2030 en créant des espaces de qualité;</li> </ul> <p>La mise en œuvre de cette mesure se traduit par la réalisation d'aménagements, d'infrastructures et une offre de services en faveur des usagers des différents modes de déplacements:</p> <p><u>pour les usagers des transports publics urbains et régionaux:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• une localisation centrale et concentrée des arrêts de bus sur un même emplacement facilitera l'orientation des usagers;</li> <li>• la réalisation d'arrêts de bus adaptés pour les PMR (personnes à mobilité réduite);</li> <li>• la réalisation d'abribus, etc.;</li> </ul> <p><u>pour les les mobilités douces, réalisation:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• d'une station vélo en libre-service (VLS) et d'une station vélo sécurisée;</li> <li>• de supports et abri vélos;</li> <li>• des cheminements continus et sécurisés pour améliorer l'accessibilité aux réseaux TC, etc.;</li> </ul>		

pour les transports individuels motorisés, proposition

- d'emplacements pour des déposes-minutes,
- du stationnement pour les taxis et pour les deux-roues motorisées ;
- d'un P+Rail (parking relais), etc.

Les différents usagers bénéficieront également d'une offre de services pour l'achat de billets combinés, de livraison et de transport des bagages, d'aide aux personnes à mobilité réduite et l'information aux usagers, etc.

**Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :**

- Concrétiser les orientations du Concept de mobilité urbaine en faveur de cette plateforme multimodale régionale ;
- Mettre en œuvre l'accord « Lettre d'intention relative au développement des gares de Rolle, Gland, Nyon et Coppet » signé le 22 novembre 2012 avec les CFF, l'état de Vaud, le Conseil régional, et les quatre Communes du District de Nyon citées ci-dessus.

**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):**

- Plan directeur régional opérationnel / Plateforme multimodale Gare (2016) ;
- Concept de mobilité urbaine de la Ville de Nyon (2010) ;
- Lettre d'intention des CFF, Canton de Vaud, Conseil régional et des Communes de Rolle, Gland, Nyon et Coppet (2012) ;
- Concept cœur de ville (2013), Masterplan en phase de mise en œuvre
- Coordination avec la mesure PA2 31-3 Passage sous voies Viollier-Martinet à la gare de Nyon.

**Financement :**

Ville de Nyon, CFF et Régionyon, Etat de Vaud

**Priorisation :**

Priorité PA3 : A

Historique priorité : B2

**Argumentaire (selon critères d'efficacité) :**

La gare de Nyon verra son rôle de porte d'entrée de la Ville renforcé par le concept de Cœur de Ville. Il s'agit du projet phare de la Ville faisant l'objet d'un Masterplan en cours de réalisation.

Le nombre d'usagers de la gare va doubler d'ici 2030.

Le réaménagement de l'espace public avoisinant permet d'affirmer le rôle de centralité que la gare revêt tout en permettant une accessibilité attractive et sécurisée à cet espace grâce à des cheminements d'accès avec des espaces hors trafic dédiés aux piétons, aux personnes à mobilité réduite et aux cyclistes.

La réorganisation et la relocalisation centrale des arrêts de bus urbains et régionaux sur un même emplacement permet de faciliter l'orientation des usagers et améliorer l'intermodalité TC-MD et train-bus, en favorisant le report modal.

Enfin, les aménagements effectués sur l'espace de la plateforme permettent également de réduire le trafic individuel motorisé d'environ 10'000 à 3'000 véh/j et ainsi réduire les temps moyens de parcours TC (CE1).

L'augmentation des surfaces réservées au trafic piétonnier et cycliste ainsi que l'extension de la zone à vitesse modérée (zone 30 et 20 km/h) sur les parties nord et sud de la gare garantissent une mise en valeur de l'espace public et une amélioration de la sécurité (CE2 et CE3).

L'amélioration de l'accessibilité de la gare par les MD et les TC conduit enfin à une modification importante des parts modales. La diminution de la charge de trafic dans le secteur de la gare, diminution des vitesses et limitation de circuler pour le trafic lourd conduisent à une diminution des atteintes à l'environnement (pollution et bruit) (CE4).

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 7.3 MCHF

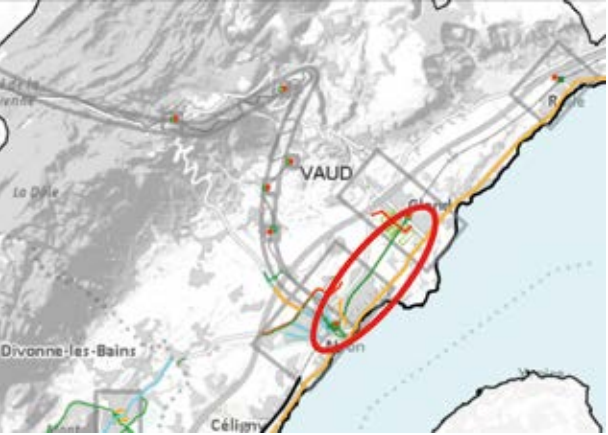

Requalification : Surface à requalifier : 17'000 m<sup>2</sup>

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Actuellement au niveau d'une étude préliminaire.

Démarrage des travaux prévu en 2021 en lien avec le développement de quartiers de part et d'autre des voies CFF.



<p><b>Mesure 31-12</b></p>	<p><b>Aménagement d'une liaison MD structurante Nyon - Gland (agglomération régionale), tronçon Prangins - Gland</b></p>	<p><b>Coût: 4 MCHF</b></p> <p><b>Priorité PA3: A</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Prangins, Gland</p>		<p><b>Autres instances concernées:</b> Régionyon</p>
		 <p><i>Tronçon considéré (en jaune): Prangins-Gland</i> <i>(source: Régionyon)</i></p>
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS 2: Organiser, qualifier et tenir les agglomérations régionales</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>MD</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>6621.2.136</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Création d'une voie de mobilité douce Prangins-Gland, étape majeure pour la finalisation de l'axe de mobilité douce entre les deux entités urbaines Nyon-Gland (liaison de gare à gare). Il s'agit d'un itinéraire attractif et sécurisé à l'écart du réseau routier principal qui garantit la connexion la plus directe possible entre les deux pôles. Il bénéficie par ailleurs d'une haute valeur paysagère par la traversée du corridor biologique de la Promenthouse, un site naturel d'importance régionale, des précautions seront prises pour minimiser les impacts du cheminement et compenser le cas échéant. La mesure consolide la construction de l'agglomération régionale Nyon-Gland.</p> <p>Dans les détails, la mesure prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une amélioration du cheminement MD sur la route existante en localité (desserte de quartier) de Prangins le long des voies CFF (côté lac): marquage et balisage, mobilier urbain.</li> <li>• Une amélioration du cheminement MD sur des chemins existants AF (agricole) le long des voies CFF en sortie de localité de Prangins et jusqu'au corridor Promenthouse: sécurisation du tracé par rapport aux voies ferrées, amélioration du confort du chemin existant (revêtement et élargissement sur l'emprise du domaine public existant de 4m, pour aménager une voie en site mixte piétons vélos de 3.40 m. permettant de croiser les éventuels véhicules agricole légers.</li> <li>• Une passerelle MD en site mixte piétons-vélos de 3m franchissant le cours d'eau de la Promenthouse dans le respect de la valeur naturelle du site en parallèle des voies CFF, ainsi que le réaménagement du chemin d'accès.</li> </ul> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>Cette mesure s'inscrit dans la continuité de la mesure 31-3 inscrite au Projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération, qui concerne notamment la construction d'une passerelle entre Nyon et Prangins. De plus, elle participe à la construction de l'agglomération Nyon-Gland qui s'est formalisée par l'établissement d'une gouvernance de coordination des développements notamment en ce qui concerne la mobilité et les extensions urbaines des deux entités (mesures UD1-05 et 06).</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b></p> <p>Inscrit dans le plan directeur régional district de Nyon (PDRN), volets stratégique (2010) et opérationnel (2016)</p> <p>Inscrit dans la politique cyclable mise en place dans le district de Nyon, programme de mise en œuvre du PDRN</p>		
<p><b>Financement :</b> 4 MCHF</p> <p>Communes de Prangins et de Gland et Régionyon</p>		



**Priorisation :**

Priorité PA3: **A**

Historique priorité: B2

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

Cette mesure, très attendue par les associations de défense des intérêts des cycles et les collectivités locales, améliore le trafic cycliste en offrant un itinéraire rapide et sûr, dédié aux cycles en dehors du trafic des routes principales dans un environnement de qualité. Cette liaison bénéficie donc autant aux cyclistes pendulaires qu'aux activités de loisirs. Elle permet de relier les deux gares régionales de Nyon et de Gland et leurs centres en 20 minutes tout en desservant une partie des quartiers d'habitation. Elle contribue donc à améliorer l'intermodalité (CE1 et CE2).

La liaison MD permet d'assurer la sécurité des parcours cyclables et piétons en offrant une alternative à la route de l'Etraz, liaison actuelle entre Nyon et Gland avec une charge de trafic importante (2015 : 13'550 véhicules/jour) (CE3).



Enfin, la liaison favorise la réduction des atteintes à l'environnement (pollution de l'air et bruit) par un report modal vers les MD (déplacements à vélo dans l'agglomération régionale) et TP (rabattement vers les gares) (CE4).

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 4 MCHF

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Une étude de faisabilité a été effectuée par la Ville de Gland pour la passerelle de la Promenthouse. Etude d'avant-projet en 2017. Démarrage des travaux prévu entre 2019 et 2022.

<p><b>Mesure 31-18</b></p>	<p><b>Requalification en faveur des TC et des MD du passage inférieur route de l'Etraz et requalification Etraz - St-Jean</b></p>	<p>Coût: 14.5 MCHF Priorité PA3: A</p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Ville de Nyon - CFF</p>		<p><b>Autres instances concernées:</b> CFF, Régionyon et autres partenaires en cours de négociation</p>
		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS3: Desservir les centres régionaux et locaux, et leur bassin versant</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>Sécurité</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>6621.2.085 6621.2.168</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>La mesure d'élargissement du passage inférieur (PI) de l'Etraz est une mesure d'assainissement du réseau routier afin d'assurer les aménagements nécessaires pour le passage des bus et des modes doux. En effet, ce goulet, constitué d'une voie à sens unique, représente une contrainte pour réaliser une bande cyclable et assurer le passage et le respect des horaires des bus. Cette mesure sur une pénétrante urbaine, destinée à se renforcer, devient urgente à réaliser car elle est liée au projet de densification du centre-ville « cœur de ville » et l'évolution des charges de trafic liées à ce développement.</p> <p>La mesure comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'élargissement du passage inférieur (PI) : Le gabarit actuel du PI est de 6.20 m et constitué d'un trottoir de 1.60 m et d'une chaussée de 4.70 m (en sens alterné géré par des feux). Au stade de l'étude de faisabilité, le futur PI aura un gabarit total de 14.00 m dont 7.30 m seront dédiés à une chaussée en double sens et 6.70 m pour les mobilités douces (piétons et cyclistes) répartis de part et d'autre de la chaussée. L'adaptation du système de feux de détection des bus en lien avec la traversée piétonne est prévu.</li> <li>• La requalification de l'axe Etraz / Saint-Jean afin d'assurer la continuité et la sécurité de tous les modes de déplacements sur cette pénétrante Est de la ville.</li> </ul> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Concrétiser les objectifs du Concept de mobilité urbaine en faveur d'une mobilité douce renforcée et sécurisée le long des pénétrantes urbaines du réseau routier nyonnais ;</li> <li>• Cette mesure remplace les mesures 31- 8 et 31-15 inscrites dans le PA2 afin d'intégrer les nouvelles orientations du Concept « cœur de ville qui privilégie une tranquillisation de la place de la gare et le renforcement de l'accès TIM par l'est de la ville via le PI Etraz, complété par les dessertes TC et MD.</li> </ul>		

**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):**

- Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise / Chantier 3 - modes doux (2008);
- Concept de mobilité urbaine de la Ville de Nyon (2010);
- Programme de réorganisation des transports publics urbains (2014) et régionaux (2012);
- Concept cœur de ville (2013)
- Politique cyclable du réseau urbain (2013) et du Conseil régional (en cours);

**Financement :**

Ville de Nyon, Régionyon et autres partenaires en cours de négociation; CFF pour l'élargissement du passage inférieur (en cours).

**Priorisation :**

Priorité PA3: A

Historique priorité: Ae2 (modifiée)

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

L'élargissement du PI de l'Etraz et la réalisation d'aménagements dédiés aux piétons et aux cyclistes sur Etraz / Saint-Jean permet d'assurer la continuité des déplacements piétonniers et cyclistes, et une cohabitation sécurisée entre les différents modes de déplacements, ainsi qu'une amélioration des temps de parcours des transports publics (stabiliser l'horaire, correspondance avec les trains à la gare CFF) (CE1).

La mesure prévoit une amélioration de la qualité des espaces publics, avec des aménagements spécifiques pour accompagner le développement du secteur et accueillir la charge du trafic, qui passera à terme à environ 12'000 véh/j, dans de bonnes conditions pour les piétons et les cycles (augmentation des surfaces réservées aux déplacements piétonnier et cycliste (CE2).

L'assainissement des points noirs recensés sur la route de l'Etraz et Saint-Jean est assurée par l'élargissement du PI, une réduction de la vitesse et une extension de la zone à vitesse modérée sur le bas de Saint-Jean à proximité du secteur « cœur de ville ». La sécurité des mobilités douces est ainsi assurée au niveau du PI (CE3).

Enfin, le projet permet une réduction des immissions sonores sur le secteur « Cœur de ville » ainsi que le long de la route de l'Etraz et de la rue Saint-Jean par des aménagements spécifiques et un revêtement phonoabsorbant (CE4).

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 14.5 MCHF

Coûts d'exploitation : Coût identique à celui actuel

Surface à requalifier: 13'000 m<sup>2</sup>



**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Actuellement au niveau d'une étude préliminaire. Démarrage des travaux prévu en 2020 pour le passage inférieur, et 2022 pour l'axe routier Etraz - St-Jean.

**Contribution à la qualité de l'air:** Mesure favorisant le transfert modal MD.

**Réduction des nuisances sonores :** Assainissement du bruit routier selon l'OPB :, pose de revêtement phonoabsorbant.

**Adaptation au climat (réduction des GES):** Mesure favorisant le transfert modal MD.

<p><b>Mesure 31-19</b></p>	<p><b>Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise : 1<sup>re</sup> étape tronçon Eysins</b></p>	<p>Coût: 3 MCHF Priorité PA3: A</p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Commune d'Eysins, Canton de Vaud</p>		<p><b>Autres instances concernées:</b> Régionyon, communes du SDAN</p>
		 <p>Tronçon considéré: 1<sup>re</sup> étape - Tronçon Eysins (source: Régionyon)</p>
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS 3: Desservir les centres régionaux et locaux, leur bassin versant et l'espace rural</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>MD</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>Nouvelle mesure PA3</p>
<p><b>Description de la mesure:</b></p> <p>Aménagement d'un itinéraire de mobilité douce en site propre en accompagnement de la mesure N° 31-1 «Route de distribution urbaine (RDU) 1<sup>re</sup> étape» qui va de l'entrée d'Eysins au NStCM à Nyon et qui prévoit la réfection de la partie existante et la construction (tronçon Nyon) de cette route de desserte. La RDU accompagne le développement de quartiers au nord de l'agglomération nyonnaise qui accueilleront une part importante de la croissance à partir de l'horizon 2030. La configuration actuelle de ce tronçon existant privilégie les TIM: il n'y a pas de continuité piétonnière et cyclable, des aménagements favorisant l'usage et la sécurisation des modes doux sont à prévoir.</p> <p>Afin d'y remédier, la mesure prévoit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• une liaison piétonne continue le long de la RDU à la fois dans le village d'Eysins et en direction de Nyon (trottoirs sécurisés ou en site propre avec un espace mixte piétons-vélos de 3,5 mètres de large environ et séparé du trafic TIM par une bande verte d'une largeur variable comprise entre 4 et 6 mètres environ),</li> <li>• des passages piétons sécurisés pour les personnes à mobilité réduite, notamment ceux en lien avec des arrêts des transports collectifs,</li> <li>• la continuité et la sécurisation des itinéraires vélos sur 1 kilomètre (en site propre mixte sur plus de 800 mètres) afin d'assurer une desserte au niveau du village d'Eysins, de l'agglomération nyonnaise et au niveau régional (connexion avec la mesure N° 12-29 Crassier-Eysins),</li> <li>• par ailleurs, le projet de voie MD, parallèle à la ligne de pente, permet d'augmenter l'efficacité du réseau MD d'accessibilité avec le village d'Eysins situé de part et d'autre de la RDU et avec le nouveau pôle d'emplois de Terre Bonne.</li> <li>• enfin, des mesures paysagères (plantations d'haies vives, groupement d'arbres) séparant et sécurisant les MD par rapport aux TIM viendront caractériser ce site marquant l'urbanisation nord de l'agglomération nyonnaise.</li> </ul> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formaliser, par étapes, le concept de «parkway» tel que prévu dans le concept RDU (2010) et développé dans le cadre des études-tests d'urbanisme à Nyon-Prangins (2016).</li> <li>• Offrir à terme un itinéraire cyclable en site propre de Divonne à Gland en passant par Eysins, Nyon et Prangins.</li> </ul>		

**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):**

- Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise / Chantier 3 – modes doux (2008)
- Concept RDU (2010)
- Projet d'agglomération Grand Genève – annexes 3 et 4 (2012)
- Plan directeur cantonal – mesure R15 « Agglomération franco-valdo-genevoise (2012, 2016)
- Plan directeur régional du district de Nyon (PDRN), volets stratégique (2010) et opérationnel (2016)
- Concept mobilité urbaine de la ville de Nyon, rapport de synthèse (2010)
- Politique cyclable de la Ville de Nyon (2013) et du Conseil régional (en cours)

**Financement:**

Commune territoriale d'Eysins, les communes du SDAN, Régionyon, le Canton - Direction générale de la mobilité.  
Montant des travaux MD : 3 MCHF

**Priorisation:**

Priorité PA3 : A

Historique priorité : Nouvelle mesure PA3

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

Le projet permet de créer une liaison modes doux forte au nord de l'agglomération nyonnaise et ainsi d'améliorer les déplacements piétonniers et cyclistes dans le village d'Eysins et au niveau de l'agglomération nyonnaise et de sa région (CE1). Le projet répond à la logique du développement de l'agglomération nyonnaise, notamment par rapport à l'accessibilité en mode doux aux quartiers existants et futurs. Ce fil conducteur articule et valorise les parcours MD en lien avec le contexte en présence (CE2).

Le projet de voie MD permet d'assurer la sécurité des parcours cyclable et piétons, situés en site propre, le long d'une voie TIM ayant des charges de trafic importantes (plus de 10'000 véhicules/jour à Eysins) (CE3).

Le projet favorise le transfert modal vers les MD et TC et contribue ainsi à une réduction des nuisances (pollution et bruit). De plus les essences indigènes et le passage de la petite faune seront favorisés et, en fonction des opportunités, l'itinéraire en site propre pourrait également accueillir des mesures environnementales compensatoires (revitalisation des espaces naturels et paysagers) (CE4).

**Données chiffrées:**

Coûts d'investissements : 3 MCHF

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Avant-projet et examen préalable effectués, convention de financement en cours.

Démarrage des travaux prévu entre 2019-2020.

<p><b>Mesure 31-22</b></p>	<p><b>Franchissement MD du Cossy à Nyon</b></p>	<p><b>Coût : 4 MCHF</b> <b>Priorité PA3 : A</b></p>
<p><b>Maître d'ouvrage :</b> Ville de Nyon</p>		<p><b>Autres instances concernées :</b> Régionyon et autres partenaires en cours de négociation</p>
		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS3 : Desservir les centres régionaux et locaux, et leur bassin versant</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>MD</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>Nouvelle mesure PA3</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>La liaison MD du Cossy franchit le cours d'eau afin de compléter le réseau piétonnier et cyclable local et régional en vue de relier plus particulièrement les écoles du Rocher, le Collège Nyon-Marens (destiné en partie aux élèves de la Commune voisine de Prangins) et le Gymnase de Nyon qui accueille des gymnasiens du District ainsi que ceux de l'école professionnelle commerciale de Nyon.</p> <p>Cette liaison en site mixte piétons-cycles sur toute sa longueur, comprend une passerelle sur le Cossy. Elle renforce le maillage MD des liaisons transversales Est-Ouest du territoire communal et assure la continuité et la sécurité des usagers, assurant la continuité des déplacements entre les routes de Divonne et de Saint-Cergue au nord de la gare de Nyon.</p> <p>Elle complète également les mesures de tranquillisation du secteur du centre-ville en déployant un panel de mesures en faveur des mobilités douces afin de privilégier les déplacements piétonnier et cyclistes et réduire ainsi la part des voitures qui transitent par la place de la gare.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Concrétiser les orientations du Concept de mobilité urbaine en faveur d'un réseau fin de MD à l'échelle locale et sa continuité au niveau régional ;</li> <li>• Formaliser le Concept « Cœur de ville » en concrétisant le principe de tranquillisation du Centre-ville grâce au renforcement des aménagements d'espaces dédiés aux MD.</li> <li>• Poursuivre la réalisation des mesures inscrites dans le PA2 afin d'adapter le réseau routier nyonnais en faveur des MD (mesures 31-3 et 31-11)</li> </ul>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise / Chantier 3 - modes doux (2008) ;</li> <li>• Concept de mobilité urbaine de la Ville de Nyon (2010) ;</li> <li>• Politique cyclable du réseau urbain (2013) et du Conseil régional (en cours)</li> <li>• Concept cœur de ville (2013)</li> </ul> <p><b>Financement :</b></p> <p>Ville de Nyon, Régionyon et autres partenaires en cours de négociation</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p>Priorité PA3 : A <span style="margin-left: 200px;">Historique priorité :</span> <span style="margin-left: 50px;">Nouvelle mesure PA3</span></p>		

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

La passerelle de franchissement du Cossy permet une amélioration du trafic piétonnier et cycliste au centre de Nyon en assurant une nouvelle continuité des déplacements est-ouest par des aménagements dédiés aux piétons et aux cyclistes (CE1).

La mesure permet également une extension de la zone réservée exclusivement aux piétons et aux cyclistes et une mise en valeur de l'espace public (CE2), ainsi qu'une amélioration de la sécurité des piétons et des cyclistes en leur dédiant un site propre hors trafic automobile (CE3).

Enfin, le projet favorise une augmentation de la part modale de la mobilité douce et œuvre ainsi dans le sens de réduire les atteintes à l'environnement (pollution et bruit) (CE4).

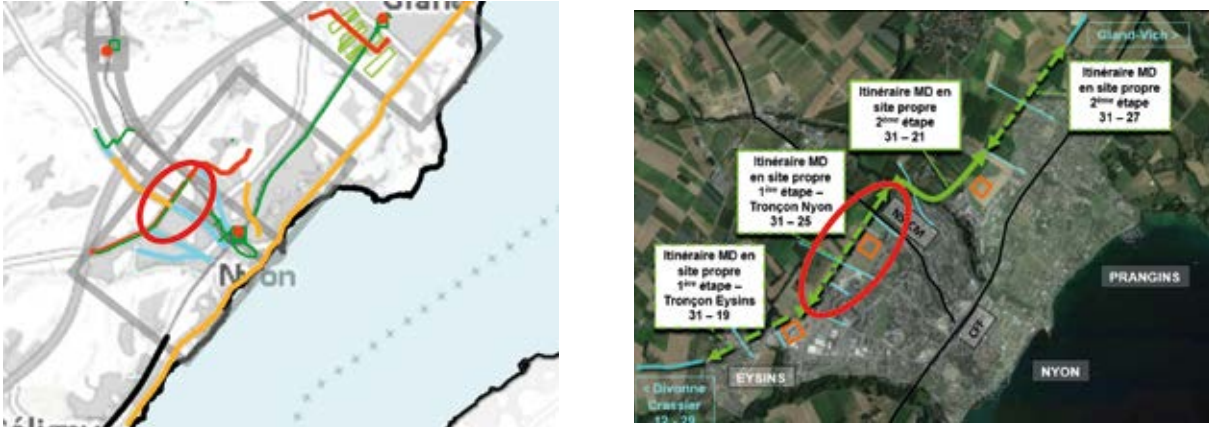
**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 4 MCHF

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Actuellement au niveau d'une étude préliminaire.

Démarrage des travaux prévu en 2022.

<p><b>Mesure 31-25</b></p>	<p><b>Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise: 1<sup>re</sup> étape tronçon Nyon</b></p>	<p>Coût: 3.8 MCHF</p> <p>Priorité PA3: A</p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Ville de Nyon</p>		<p><b>Autres instances concernées:</b> Régionyon, communes du SDAN</p>
 <p style="text-align: center;"><i>Tronçon considéré: itinéraire MD en site propre 1<sup>re</sup> étape – Tronçon Nyon</i> (source: Régionyon)</p>		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS 3: Desservir les centres régionaux et locaux, leur bassin versant et l'espace rural</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>MD</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>Nouvelle mesure PA3</p>
<p><b>Description de la mesure:</b></p> <p>Création d'un itinéraire MD en site propre en accompagnement de la mesure N° 31-1 «Route de distribution urbaine 1<sup>re</sup> étape» qui va de l'entrée d'Eysins au NStCM à Nyon. Cette mesure est en continuité de la mesure MD 31-19 à Eysins. La RDU accompagne le développement de quartiers au nord de l'agglomération nyonnaise qui accueilleront une part importante de la croissance à partir de l'horizon 2030. La configuration actuelle de ce tronçon (une partie sur Nyon a été construite pour desservir le quartier Petite Prairie notamment), privilégie les TIM, la continuité et la sécurisation des MD est lacunaire.</p> <p>Afin d'y remédier, la mesure prévoit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• une liaison piétonne continue sur la commune de Nyon (trottoirs sécurisés ou en site propre avec mixité piétons-vélos), en prolongement de la mesure 31-19 à Eysins,</li> <li>• des passages piétons sécurisés pour les personnes à mobilité réduite, notamment ceux en lien avec des arrêts des transports publics,</li> <li>• la continuité des itinéraires vélos afin d'assurer une desserte au niveau local, de l'agglomération nyonnaise et au niveau régional.</li> <li>• des mesures paysagères (plantations d'haies vives, groupement d'arbres) séparant et sécurisant les MD par rapport aux TIM viendront caractériser ce site marquant la limite de l'urbanisation nord de l'agglomération nyonnaise,</li> <li>• le projet, parallèle à la ligne de pente, permet d'augmenter l'efficacité du réseau MD d'accessibilité avec les quartiers urbains existants ou futurs ainsi qu'avec les zones d'activités ou commerciales proches.</li> </ul> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formaliser, par étapes, le concept de «parkway» tel que prévu dans le concept RDU (2010) et développé dans le cadre des études-tests d'urbanisme à Nyon-Prangins (2016).</li> <li>• Offrir à terme un itinéraire cyclable en site propre de Divonne à Gland en passant par Eysins, Nyon et Prangins.</li> </ul>		



**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):**

- Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise / Chantier 3 – modes doux (2008)
- Concept RDU (2010)
- Projet d'agglomération Grand Genève – annexes 3 et 4 (2012)
- Plan directeur cantonal – mesure R15 « Agglomération franco-valdo-genevoise (2012, 2016)
- Plan directeur régional du district de Nyon (PDRN), volets stratégique (2010) et opérationnel (2016)
- Concept mobilité urbaine de la ville de Nyon, rapport de synthèse (2010)
- Politique cyclable de la Ville de Nyon (2013) et du Conseil régional (en cours)

**Financement:**

Commune territoriale de Nyon, les communes du SDAN), Régionyon.

Montant des travaux MD: 3.8 MCHF

**Priorisation:**

Priorité PA3: A

Historique priorité: Nouvelle mesure PA3

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

Le projet permet de créer une liaison modes doux forte au nord de l'agglomération nyonnaise et ainsi d'améliorer les déplacements piétonniers et cyclistes en milieux urbain et/ou régional (CE1).

Le projet répond à la logique du développement de l'agglomération nyonnaise, notamment par rapport à l'accessibilité en mode doux aux quartiers existants et futurs. Ce fil conducteur articule et valorise les parcours MD en lien avec le contexte en présence (CE2).

Le projet de voie MD permet d'assurer la sécurité des parcours cyclable et piétons, situés en site propre, le long d'une voie TIM ayant des charges de trafic importantes (CE3).

Le projet favorise le transfert modal vers les MD et TP et contribue ainsi à une réduction des nuisances (pollution et bruit). De plus les essences indigènes et le passage de la petite faune seront favorisés et, en fonction des opportunités, l'itinéraire en site propre pourrait également accueillir des mesures environnementales compensatoires (revitalisation des espaces naturels et paysagers) (CE4).

**Données chiffrées:**

Coûts d'investissements: 3.8 MCHF

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Etude préliminaire 1<sup>re</sup> étape en cours, principes de financement en cours. Démarrage des travaux prévus entre 2021-2022.

**Contribution à la qualité de l'air:**


Mesures favorisant le transfert modal MD et TP

**Réduction des nuisances sonores:**

Mesures favorisant le transfert modal MD et TP

**Adaptation au climat (réduction des GES)**

Augmentation de la structure végétale

<p><b>Mesure 31-10</b></p>	<p><b>Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et de la MD : avenue Alfred Cortot et route de St-Cergue</b></p>	<p>Coût: 8.6 MCHF</p> <p>Priorité PA3: B</p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Ville de Nyon</p>		<p><b>Autres instances concernées:</b> Régionyon et autres partenaires en cours de négociation</p>
		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS 2: Organiser, qualifier et tenir les agglomérations régionales</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>TP_route</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>6621.2.135</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>La requalification du réseau routier des pénétrantes urbaines nyonnaises s'inscrit dans le cadre de l'amélioration du fonctionnement des transports publics urbains et régionaux et la création d'aménagements conviviaux et sécurisés en faveur de tous les usagers et en particulier les nombreux piétons et les cyclistes qui empruntent ces axes pour rejoindre la gare et le centre-ville.</p> <p>Des voies ou pistes cyclables sont aménagées selon certains critères tels que la vitesse, le gabarit et la pente de l'axe routier. L'optimisation du système de feux de détection des bus, de la durée des phases vertes pour les piétons et les cyclistes est aussi prévue. Un revêtement phono-absorbant sera posé. Sur la Route de Saint-Cergue: installation d'une voie bus.</p> <p>Aménagements réalisés en coordination avec le projet RDU mesure 31-14 et mesure PA3 31-21.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Concrétiser les objectifs du Concept de mobilité urbaine en faveur d'une mobilité douce renforcée et sécurisée le long des pénétrantes urbaines du réseau routier nyonnais;</li> <li>• Poursuivre la réalisation des mesures inscrites dans le PA2 afin d'adapter le réseau routier nyonnais en faveur des TC et de la MD (mesure 31-9).</li> </ul>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise / Chantier 3 - modes doux (2008);</li> <li>• Concept de mobilité urbaine de la Ville de Nyon (2010);</li> <li>• Programme de réorganisation des transports publics urbains (2014) et régionaux (2012);</li> <li>• Politique cyclable du réseau urbain (2013) et du Conseil régional (en cours);</li> </ul> <p><b>Financement:</b></p> <p>Ville de Nyon, Régionyon et autres partenaires en cours de négociation</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p>Priorité PA3: B</p> <p>Historique priorité: B2</p>		

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

La réalisation d'aménagements dédiés aux piétons et aux cyclistes et en faveur d'une cohabitation sécurisée entre les différents modes de déplacements, favorise la pratique de la MD, alors que la réalisation de nouvelles voies bus permet de réduire les temps de parcours TC, de stabiliser les horaires et d'assurer des correspondances de qualité avec les trains CFF.(CE1).

L'extension de la zone à vitesse modérée et la diminution du volume de TIM 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 rues conviviales. Les surfaces réservées aux déplacements piétonniers et cyclistes sont globalement augmentées (CE2 et CE3).

Ces aménagements favorisent une augmentation de la part modale des TC et MD (donc diminution de la charge de trafic sur les 2 axes) et entraîne une réduction des atteintes à l'environnement (pollution et bruit) (CE4)



**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 8.6 MCHF

Requalification: surface à requalifier: Avenue Alfred Cortot, 10'500 m<sup>2</sup> et Route de St-Cergue, 14'000 m<sup>2</sup>

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Route de Saint-Cergue : L'examen préalable auprès de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a été effectué

<p><b>Mesure 31-21</b></p>	<p><b>Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise: 2<sup>e</sup> étape tronçon Nyon - Prangins</b></p>	<p>Coût: 17 MCHF</p> <p>Priorité PA3: B</p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Communes de Nyon, Prangins, Canton de Vaud</p>		<p><b>Autres instances concernées:</b> Régionyon, communes du SDAN</p>
		 <p><i>Tronçon considéré: itinéraire de mobilités douces en site propre 2<sup>e</sup> étape Nyon – Prangins (source: Régionyon)</i></p>
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS 3: Desservir les centres régionaux et locaux, leur bassin versant et l'espace rural</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>MD</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>Nouvelle mesure PA3</p>
<p><b>Description de la mesure:</b></p> <p>Création d'un itinéraire de mobilités douces en prolongement des mesures 31-19 « 1<sup>re</sup> étape – tronçon Eysins » et 31-25 « 1<sup>re</sup> étape – Tronçon Nyon ». Elle est liée à l'avancement de la mesure 31-14 « Route de distribution urbaine 2<sup>e</sup> étape ». Cette nouvelle infrastructure desservira les projets de développement et de densification prévus le long de son tracé.</p> <p>La mesure 31-21 prévoit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• une liaison MD continue sur les communes de Nyon et Prangins (site propre avec mixité piétons - vélos), qui permet d'augmenter l'efficacité du réseau MD orthogonal et l'accessibilité aux TC, ainsi que d'accompagner le développement de l'agglomération, tout en garantissant les liaisons MD existantes « ville – campagne »,</li> <li>• le franchissement du vallon de l'Asse, par un pont intégrant les MD, permet de créer une nouvelle liaison parallèle aux lignes de pente. De ce fait, elle améliore notablement la qualité et le temps de trajet des MD au nord de l'agglomération nyonnaise,</li> <li>• la sécurisation des déplacements doux (site propre avec mixité – vélos) le long d'une future voie TIM ayant des charges de trafic importantes,</li> <li>• des mesures paysagères (plantations d'haies vives ou groupement d'arbres) séparant et sécurisant les MD par rapport aux TIM viendront caractériser ce site marquant la limite de l'urbanisation nord de l'agglomération nyonnaise,</li> <li>• des mesures environnementales (gestion à l'air libre des eaux de surface à collecter / modelé de terrain afin de limiter les nuisances sonores au droit des quartiers existants et futurs) sont intégrées dans l'itinéraire de mobilités douces en site propre ;</li> <li>• les essences indigènes et le passage de la petite faune seront favorisés et, en fonction des opportunités, l'itinéraire de mobilités douces en site propre pourrait accueillir des mesures environnementales compensatoires.</li> </ul> <p>Remarque:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• en fonction de l'évolution du dossier, la présente mesure 31-21 (itinéraire cyclable en site propre Nyon – Prangins) et la mesure 31-27 (suite de l'itinéraire cyclable en site propre à Prangins) seront réalisées de manière conjointe. Cela sera réévalué dans le cadre du PA4.</li> </ul>		

**Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :**

- Formaliser, par étapes, le concept de « parkway » tel que prévu dans le concept RDU (2006) et développé dans le cadre des études-tests d'urbanisme Nyon-Prangins (2016).
- Offrir à terme un itinéraire cyclable en site propre de Divonne à Gland-Vich, en passant par Eysins, Nyon et Prangins.

**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :**

- Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise / Chantier 3 – modes doux (2008)
- Concept RDU (2010)
- Projet d'agglomération Grand Genève – annexes 3 et 4 (2012)
- Plan directeur cantonal – mesure R15 « Agglomération franco-valdo-genevoise (2012, 2016)
- Plan directeur régional du district de Nyon (PDRN), volets stratégique (2010) et opérationnel (2016)
- Plan directeur communal de Prangins (2011)
- Concept mobilité urbaine de la ville de Nyon, rapport de synthèse (2014)
- Rapport de synthèse des études-tests d'urbanisme sur le périmètre « RDU Nyon (En Oulteret) – Prangins (Etraz nord) » (2016)
- Politique cyclable du Conseil régional (en cours)

**Financement :** communes territoriales de Nyon et de Prangins, les communes du SDAN, Régionyon, le Canton – Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).

Montant des travaux MD : 19 MCHF

**Priorisation :**

Priorité PA3 : B

Historique priorité : nouvelle mesure PA3

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité) :

Le projet permet de créer une liaison modes doux forte au nord de l'agglomération nyonnaise et ainsi d'améliorer les déplacements piétonniers et cyclistes entre Nyon et Prangins ainsi qu'au niveau de l'agglomération nyonnaise et de sa région (CE1).

Le projet répond à la logique du développement de l'agglomération nyonnaise, notamment par rapport à l'accessibilité en mode doux aux quartiers existants et futurs. Ce fil conducteur articule et valorise les parcours MD en lien avec le contexte en présence (CE2).


Le projet de voie MD permet d'assurer la sécurité des parcours cyclable et piétons, situés en site propre, le long d'une voie TIM ayant des charges de trafic importante (CE3).

Le projet favorise le transfert modal vers les MD et TC et contribue ainsi à une réduction des nuisances (pollution et bruit). De plus les essences indigènes et le passage de la petite faune seront favorisés et, en fonction des opportunités, l'itinéraire en site propre pourrait également accueillir des mesures environnementales compensatoires (revitalisation des espaces naturels et paysagers) (CE4).

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure :**

Etude de faisabilité de l'infrastructure mobilité effectuée, études-tests d'urbanisme effectuées sur le périmètre « RDU Nyon (En Oulteret) – Prangins (Etraz nord) ».

Démarrage des travaux prévu entre 2023 et 2026.

<p><b>Mesure 31-24</b></p>	<p><b>Aménagement MD et espaces public dans le «Cœur de ville» de Nyon</b></p>	<p><b>Coût : 7.9 MCHF</b> <b>Priorité PA3 : B</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Ville de Nyon</p>		<p><b>Autres instances concernées :</b> Régionyon</p>
		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS 2: Organiser, qualifier et tenir les agglomérations régionales</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>MD</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>Nouvelle mesure PA3</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Le concept « Cœur de ville », projet phare de la Ville de Nyon, validé par le Conseil communal de la Ville de Nyon en 2013 se résume en 5 principes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'atout « ville » pour garantir sa vitalité, le cœur de Nyon renforce la multiplicité et la diversité de ses fonctions.</li> <li>• La «boucle des adresses» pour que l'animation commerciale s'étoffe en optant pour de nouveaux commerces avec vitrines sur rue.</li> <li>• La réalisation d'un quartier « des contacts » au nord de la gare (Martinet) ;</li> <li>• La réalisation d'un quartier « culturel » sur un parc (à la place de l'actuel parking Perdttemps) ;</li> <li>• L'accessibilité multimodale en tranquillisant le transit automobile par la mise en œuvre d'une zone 20 ou 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>La mesure « Cœur de ville : réseau MD et espaces publics » vise à déployer un réseau de mobilités douces, des espaces publics de qualité et un schéma de circulation adapté afin de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• privilégier le fonctionnement et l'animation de la boucle des adresses (commerces) ;</li> <li>• tranquilliser le trafic du centre-ville notamment sur les axes Viollier et Grand-Rue ;</li> <li>• renforcer les déplacements à pieds et à vélos ;</li> <li>• déployer des terrasses et des places conviviales dans le centre-ville commercial ;</li> <li>• établir une offre de stationnement adaptée en faveur des commerces, des équipements et des habitants du centre-ville ;</li> </ul> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réaménagement et tranquillisation de la plateforme Intermodale de la Gare (mesure 31-7 du PA3) qui sera dédiée en priorité aux piétons, cyclistes et aux transports publics avec un accès limité aux livreurs, taxis, services d'urgence et ayants droits (commerçants et habitants) ;</li> <li>• Elargissement du passage inférieur de l'Etraz (mesure 31-18 dans le PA3) à réaliser en priorité afin d'absorber l'augmentation du trafic à court terme (d'ici 2020) générée par le développement actuel de la ville et ceux attendus avec la réalisation des quartiers du Martinet et de Perdttemps-Usteri (cités, ci-dessus) ;</li> <li>• Mise en œuvre de l'accord « Lettre d'intention relative au développement des gares de Rolle, Gland, Nyon et Coppet » signé le 22 novembre 2012 avec les CFF, l'état de Vaud, le Conseil régional, et les quatre Communes du District de Nyon.</li> </ul>		

**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):**

- Concept cœur de ville (Préavis municipal 131/2013)
- Concept de mobilité urbaine de la Ville de Nyon (2010);
- Lettre d'intention des CFF, Canton de Vaud, Conseil régional et des Communes de Rolle, Gland, Nyon et Coppet (2012);
- Plan directeur régional du district de Nyon;

**Financement:** Ville de Nyon

**Priorisation:**

Priorité PA3: B

Historique priorité: Nouvelle mesure PA3

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

La réalisation d'aménagements dédiés aux piétons et aux cyclistes, en réalisant des espaces publics hors trafic dédiés, favorisent la pratique de la MD et l'accessibilité en transports du cœur de ville, alors que la réalisation d'aménagements TC permet de réduire les temps de parcours TC, stabiliser les horaires et assurer des correspondances de qualité avec les trains CFF (CE1).

Optimisation du système de feux de détection des bus, de la durée des phases vertes pour les piétons et les cyclistes. Par ailleurs, l'intermodalité est renforcée grâce à la simplification de l'enchaînement de différents modes de déplacements (train, bus, voiture, vélo et à pied, etc.), à l'amélioration des transbordements entre les différents modes de déplacements (usagers des TP, piétons et cyclistes), à des stationnement vélos à proximité des arrêts TC et l'amélioration de la perméabilité des quartiers afin de se déplacer dans le cœur de ville et d'accéder aux arrêts de bus à pied et en vélo (CE1).

L'extension de la zone piétonne et de la zone de rencontre dans ce secteur et la diminution du volume de TIM de d'environ 10'000 véh/j à 3'000 véh/j 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 rues conviviales. Les surfaces réservées aux déplacements piétonniers et cyclistes sont globalement augmentées (CE2 et CE3).

Ces aménagements favorisent une augmentation de la part modale des TC et MD (nette diminution de la charge de trafic au cœur de ville). Combinés à la limitation de circuler pour le trafic lourd, ils entraînent une réduction des atteintes à l'environnement (pollution et bruit). Par ailleurs les nouveaux aménagements d'espaces publics permettent une réduction de la proportion des surfaces imperméables, alors que le secteur du futur parc de Perdtemps (actuellement un parking en surface) conduit à une restitution de surface à la nature (CE4).

**Données chiffrées:**

Coûts d'investissements: 7.9 MCHF

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Actuellement au niveau d'une étude préliminaire.

Démarrage des travaux prévu en 2023.

Regroupement géographique	<b>Axe de développement Genève – Ferney – Gex et Cercle de l'Innovation</b>
<b>32-1</b>	

**Coûts des mesures infrastructurelles transport**

**Total des mesures A: 137.2**

**Total des mesures liste A+Ae :159.47**

**Total des mesures B :-**

**Total des mesures liste B+Be :5.9**

**Description des enjeux principaux**

Les mesures de l'axe Genève – Ferney - Gex visent, dans un premier temps, à améliorer la desserte TC et MD du Pays de Gex depuis le cœur d'agglomération, en lien avec la densification et le confortement des centres régionaux de Ferney-Voltaire et Gex et des centres de rabattement de Ségny et Maconnex, qui concentrent le développement urbain autour de l'axe structurant suburbain TC selon les prescriptions du contrat d'axe BHNS RD1005.

Dans un deuxième temps, l'extension du réseau de tram permet d'augmenter la capacité et l'attractivité du réseau TC et de desservir les développements urbains engagés dans le Jardin des Nations, au Grand Saconnex (façade sud de l'aéroport), puis à plus long terme jusqu'à Ferney-Voltaire. En parallèle, l'extension du réseau des voies vertes permet également une nette amélioration de l'attractivité de ce mode pour les territoires limitrophes au cœur d'agglomération.

Le maintien des coupures d'urbanisation et des connexions écologiques et paysagères entre les différentes centralités de l'axe et perpendiculairement à la RD 1005, ainsi que la pénétrante Lac-Jura garantissent la qualité exceptionnelle du secteur. De plus, la préservation des espaces agricoles et la mise en œuvre du contrat corridors Vesancy-Versoix y contribuent également.

A hauteur de Ferney-Grand Saconnex, cet axe contribue à la dynamique du Cercle de l'Innovation et doit garantir les connexions biologiques avec le projet de paysage du Cœur vert.

**Mesures infrastructurelles transport**

No	Intitulé	Horizon de réalisation	Financement	Liste PA3	Coût (total actualisé) [MCHF]
32-1-12	Aménagements routiers sur l'ensemble de l'itinéraire de la RD 1005 pour la mise en site propre du BHNS entre Gex et Cornavin	2017	Local + CH agglo	A2	44.60
32-1-5	Construction de P+R et B+R sur le Pays de Gex en lien avec le BHNS	2017-2020	Local	Ae2	13.00
32-1-13	Réaménagement de la place de Carantec (phase 1)	2019	Local	Ae2	7.50
32-1-15	Requalification de l'espace-rue à Ferney-Voltaire liée à l'arrivée du BHNS (rue du Jura)	2017-2018	Local	Ae2	5.20
32-1-17	Aménagement d'une liaison MD sur le cours des Nobel et la promenade de la Paix valorisant le patrimoine paysager	2017-2020	Local	Ae2	4.75
32-1-1	Modification de la jonction autoroutière du Grand Saconnex	2017	Local + CH autres fonds	Hors FI	
32-1-4	Construction de la route des Nations entre la jonction autoroutière du Grand Saconnex et le secteur des Organisations Internationales	2018	Local	Hors FI	

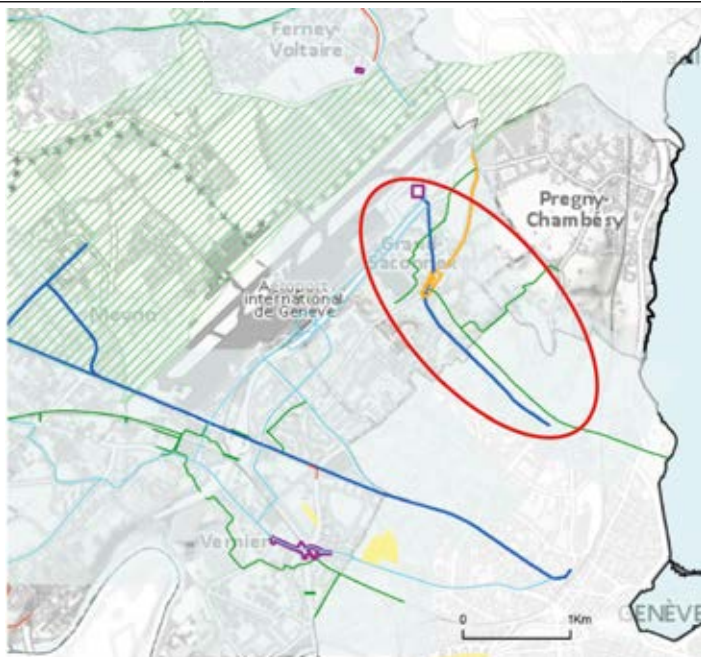


32-1-2	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics	2022	Local + CH agglo	A3	122
32-1-14	Réaménagement de la place de Carantec (phase 2)	2019 - 2022	Local + CH agglo	A3	5.2
32-1-20	Construction d'une interface multimodale (tram/bus/MD/TIM) situé au niveau du P+R P47-P49, en coordination avec la réalisation de l'axe tram	2019 - 2022	Local + CH agglo	A3	10
32-1-16	Réaménagement de la route de Colovrex	2019 - 2022	Local	Ae3	9
32-1-19	Aménagement d'une véloroute entre Gex et Ferney	2019 - 2022	Local	Ae3	2.53
32-1-18	Aménagement des espaces publics et MD le long de la façade sud aéroport : promenade des parcs (phase 1)	2019 - 2022	Local	Ae3	10.74
32-1-22	Aménagement des espaces publics et MD le long de la façade sud aéroport : promenade des Parcs (phase 2)	2023 – 2026	Local	Be3	5.9
32-1-7	Construction d'un axe tram entre l'interface multimodale P47 et Ferney-Voltaire avec requalification de l'espace-rue	> 2026	À définir	C	
32-1-21	Mesure d'accompagnement au projet Cointrin Vision, y compris requalification du Bois du Jonc	> 2026	À définir	C	
32-1-23	Aménagement des espaces publics et MD le long de la façade sud aéroport : promenade des Parcs (phase 3)	> 2026	À définir	C	
<b>Mesures urbanisation</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>				<i>Horizon de réalisation (1<sup>e</sup> opérations)</i>
UD2-01	Jardin des Nations (cf. fiche 11)				En cours
UD2-05	RD 1005 – étape 2				En cours
UD2-06	Gex – Cessy				En cours
UD2-04	Ferney-Voltaire – Ornex – Prévessins-Moëns (cf. fiche 32-2)				En cours
UD2-03	Ferney-Genève Innovation (cf. fiche 32-2)				2017
UD2-03a	Grand-Saconnex (cf. fiche 32-2)				A
<b>Mesures paysage et environnement</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>			<i>Horizon de réalisation</i>	<i>Coût [MCHF]</i>
EP2-0	Mesures découlant du Projet de paysage prioritaire Cœur vert Cercle de l'Innovation (cf. fiches 32-2 et 33)			En cours	/
EP1/2	Contrat corridors Vesancy-Versoix (cf. fiche 12)			2014 - 2019	11.4

<b>Mesure 32-1-2</b>	<b>Construction d'un axe tram entre la place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics</b>	<b>Coût: 122 MCHF</b>  <b>Priorité PA3 : A</b>
--------------------------	--	--

**Maître(s) d'ouvrage :**  
Canton de Genève / DETA – DGT et DGG

**Autres instances:**  
(p.ex: pilote des études préalables)

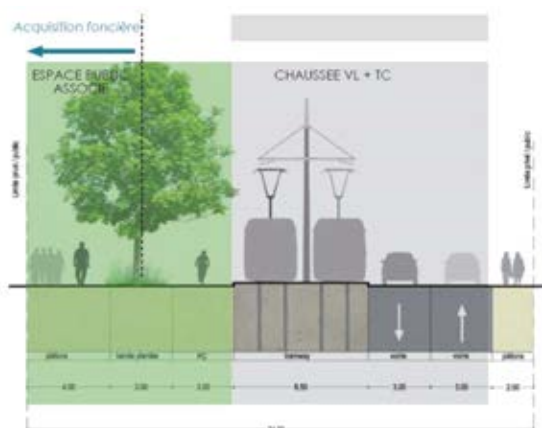


Plan de situation d'implantation du tram

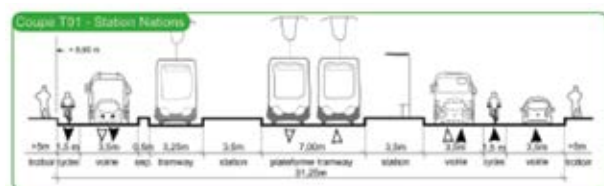
Plan AVP / secteur Nations



Principe d'insertion route de Ferney



Coupe type / secteur Nations



<b>Orientation stratégique de la mesure</b>	<b>Type ARE</b>	<b>N° ARE</b>
OS4: Ossature principale de l'agglomération compacte	Tram	6621.2.142

#### Description de la mesure :

L'extension du réseau tramway depuis la place des Nations vers la ville du Grand-Saconnex jusqu'au P+R P47 constitue un axe de transports collectifs urbain structurant du cœur d'agglomération. Cette nouvelle infrastructure de transport offre une desserte performante des densités et pôles d'attractions existants, ainsi que des projets de développement. En effet, l'ensemble du secteur prévoit dans les prochaines années près de 1 million de m<sup>2</sup> nouveaux ou rénovés dans le secteur du jardin des Nations notamment. Cette dynamique de développement urbain couplé aux nombreux projets de mobilité (infrastructures de transport collectif, infrastructure routière, mobilité douce...) permettra une requalification optimale des axes, par la réalisation d'aménagements qualitatifs.

#### Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :

Au regard des orientations et de l'avancement de la mise en œuvre du PACA Genève/St-Genis/Gex, la stratégie sectorielle mobilité est confirmée. Le thème mobilité est un axe déterminant du PACA Genève/Saint-Genis-Pouilly/Gex et le prolongement de ce tram jusqu'au P+R P47 permet de répondre aux besoins en déplacements identifiés dans ce territoire.

#### Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) ou décision/délibération spécifique (?) :

Inscription réglementaire: Loi cantonale sur le réseau des transports publics (RSGE H 1 50 - LRTP)

Planifications directrices Plan directeur cantonal (PDCn) / Mobilités 2030, stratégie multimodale

#### Financement :

Un montant de 140 MCHF a été voté par le Grand Conseil dans le cadre de la Loi H 1.50.

Canton de Genève: finance à hauteur de 50% des coûts de construction sur le territoire ville de Genève (cf. Cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois - CCTPG) et à hauteur de 100% hors ville de Genève

Ville de Genève: finance à hauteur de 50% des coûts de construction sur son territoire (cf. CCTPG), puis finance l'équipement des quais (mobilier urbain)

Ville du Grand-Saconnex: finance uniquement les équipements des quais (mobilier urbain)

#### Priorisation :

Priorité PA3: A

Historique priorité: B

#### 1. Argumentaire (selon critères d'efficacité) :

##### • Efficacité de la mesure (Rapport coût/utilité)

(Argumentaire qualitatif sur l'apport de la mesure pour les 4 critères d'efficacité)

Amélioration de la qualité de desserte en transports publics par la mise en place d'un site propre permettant la priorisation du tram et diminuant ainsi les temps de parcours actuels des bus.

L'insertion du site propre tram impliquant une requalification globale de l'axe, va permettre la redistribution des gabarits à l'ensemble des modes de transports. D'une part cela va réduire les charges de trafic actuelles par report modal et ainsi réduire le potentiel accentogène du secteur et d'autre part, cela va influencer le comportement des usagers de la voiture par le choix des aménagements, au profit d'une cohabitation entre les modes.

#### CE1: Amélioration de la qualité du système de transports

##### Amélioration de trafic piétonnier et cycliste

Les axes empruntés par le tram font l'objet de reprise des aménagements ou de nouveaux aménagements pour l'ensemble des modes, notamment pour les piétons et cycles, avec d'avantage d'espaces fonctionnels et qualitatifs qui leurs sont dédiés. Une attention particulière est portée sur la perméabilité du territoire concerné, sur l'accessibilité aux services et lieux d'intérêts ainsi que sur la gestion de la topographie des itinéraires empruntés.

En ce sens également, les projets du Cours des Nobels et de la Promenade de la paix (liens transversaux) permettront d'irriguer l'ensemble du secteur du Jardin des Nations en parfaite cohérence avec les stations de tramway.

### Amélioration du système des transports publics

La réorganisation du réseau TC dans ce secteur à l'horizon de la mise en service du tram prévoit le rabattement de lignes de bus urbaines telles que les lignes 8, 23, et la ligne régionale V ou encore des lignes transfrontalières F et O sur le P47 (connecté au réseau autoroutier), terminus du tram. Egalement la réalisation dès 2020 du BHNS permettra de relier le Pays de Gex (en France) à la gare de Sécheron en desservant les nouveaux quartiers (Pré du Stand 90'000m<sup>2</sup> d'activité) ou les Organisations Internationales de première importance (BIT, OMS, ONUG). Cette prolongation renforcera également la place des Nations comme lieu d'échange multimodal.

### Amélioration de l'intermodalité

L'axe tramway servira de connecteur entre :

- Le P+R P47 (connection des bus depuis et vers l'aéroport, le Pays de Gex et les organisations internationales, mais surtout l'autoroute et le train (gare de Cointrin)
- La place des Nations lieu d'intersection majeur avec la présence de nombreuses lignes de bus
- La Gare Sécheron

### *CE2: Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti*

Le prolongement du tramway sur la route de Ferney permettra de desservir efficacement les développements urbains planifiés dans le cadre du grand projet Grand-Saconnex et du PDQ Jardin des Nations, et contribuera ainsi à réduire leur impact sur la circulation individuelle motorisée. Il sera l'occasion d'une requalification de l'espace public de façade à façade qui permettra de faciliter la circulation des modes doux le long et en traversée de l'axe, réduisant ainsi l'effet actuel de césure urbaine, tout en intégrant des aménagements paysagers qualitatifs.

Ce prolongement permettra également de desservir les développements urbains prévus dans le cadre du grand projet Grand-Saconnex (3'500 habitants et 120'000m<sup>2</sup> SBP d'activités construits, soit de 2'000 à 4'000 emplois) et du Plan directeur de quartier Jardin des Nations (400'000m<sup>2</sup> SBP d'activités rénovés ou construits). Il rend possible également un prolongement ultérieur de la ligne vers l'Aéroport international de Genève (25 millions de passagers à l'horizon 2030). Par ailleurs le Conseil Départemental de l'Ain prévoit un projet de Bus à Haut Niveau de Service afin de desservir la commune de Ferney-Voltaire (développement de 2'500 logements et 195'000m<sup>2</sup> SBP d'activités dans le cadre de la ZAC «Ferney-Genève Innovation»).

### *CE3: Accroissement de la sécurité du trafic*

La mise en service de la Route des Nations en 2021 préalablement au déploiement du tramway permettra de répondre à plusieurs objectifs :

- Supprimer le trafic de transit en traversée de Grand-Saconnex et privilégier le trafic interne
- Diminuer de près de 40% le trafic présent sur le Route de Ferney,
- Dégager des espaces au profit de la mobilité douce et des espaces publics (réaménagement de la place de Carantec),
- Diminution ponctuelle des vitesses, accroissement de la sécurité piétonne et vélo,
- Améliorer la progression des bus sur le corridor tramway.

### *CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources*

Le report modal du trafic individuel motorisé vers les transports publics ainsi que l'augmentation de l'offre pour les mobilités douces, entraînent une réduction locale forte de la pollution de l'air et contribue à réduire globalement les dépassements de VLI OPAIR en matière de NOX et PM10. Le projet permettra l'assainissement au niveau du bruit, de la route de Ferney.

- **Pertinence de la mesure pour l'agglo et le projet d'agglo et lien vers «l'effet réseau» notamment coordination urbanisation/transport/environnement**

Le secteur Genève/Saint-Genis/Gex est caractérisée par la coexistence d'une périphérie urbaine concentrée sur deux axes – Genève-Meyrin-Saint-Genis et Genève-Ferney-Gex – avec les équipements et infrastructures majeurs de l'aéroport international de Genève et du CERN. Avec les organisations internationales, ces deux équipements sont des moteurs économiques pour l'agglomération entière.

Les deux axes Genève-Nations-Grand-Saconnex-Ferney d'une part et Genève-Meyrin-St-Genis Pouilly d'autre part relient les trois centres régionaux au cœur d'agglomération et à la gare Cornavin, par une urbanisation densifiée, des espaces publics requalifiés et une desserte TP renforcée (extension de lignes de tram ou BHNS sur ces 2 axes). L'axe Cornavin-Ferney-Gex, relie l'agglomération régionale de Gex à l'agglomération centrale avec une desserte en transports améliorée (desserte rapide interurbaine BHNS entre Gex, Ferney et le pôle d'échange multimodal P47 dans le secteur aéroportuaire) et une alternance entre une urbanisation centrée sur les localités existantes et des coupures vertes.

Pour la partie française, un système de rabattement efficace doit être développé autant vers les gares du Léman Express que vers les axes forts (tram et BHNS). Les mesures et actions concrètes suivantes permettent de mettre à profit les opportunités du territoire:

- Réorganiser les lignes de bus avec pour objectif d'offrir, pour les différentes centralités régionales ou locales, autant un accès direct vers le cœur d'agglomération qu'un rabattement vers l'aéroport ou la ligne de la Plaine
- Le prolongement de la ligne de tramway permettra de renforcer la fréquentation de la branche Cornavin-Nations, aujourd'hui sous utilisée. Le taux d'occupation sera ainsi amélioré. De plus, le prolongement de cet axe fort, postérieur à l'infrastructure souterraine de la route des Nations, permettra une réorganisation (simplification) du réseau de bus, le réseau actuel voyant plusieurs lignes (5, 8, 28, F) se superposer sur différents tronçons routier. L'application du principe structurel «un « axe, une ligne » sera effective.

- **Période où la mesure est prête à être réalisée**

2021 – 2024

- **Démonstration du caractère cofinancable de la mesure:**

Mesure cofinancable au sens des Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération (cf. p.49)

## 2. Données chiffrées et éléments techniques complémentaires

### Coûts d'investissements :

Coût total de 122 mio HT (évaluation 2016), dont:

- Acquisitions foncières = 10% du coût total
- Infrastructure tram / plateforme = 30% du coût total (yc sous-station)
- Aménagements de surface = 30% du coût total (yc réseaux)
- Ouvrage d'art = 10% du coût total
- Signalisation = 5% du coût total
- Direction des travaux = 10% du coût total
- Divers = 5% du coût total (démolition, mobilier urbain hors station, etc)

### Coûts d'exploitation :

Les coûts d'exploitations (sur base ratios financiers TPG 2014) ont été évalués au regard de deux scénarios d'évolution de l'offre. Une montée en puissance est envisagée selon la progression de la réalisation des différents programmes urbains prévus:

- Mise en service 2024 : 1 service sur 2 poursuit vers le P+R P47 à la cadence de 10 minutes en heure de pointe en semaine, 12 minutes le samedi après-midi et 15 minutes le dimanche : coût d'exploitation annuel = 2.2 millions CHF
- Montée en puissance 20XX : 1 service sur 2 poursuit vers le P+R P47 à la cadence de 8 minutes en heure de pointe en semaine, 10 minutes le samedi après-midi et 15 minutes le dimanche et toutes les courses jusqu'au P47 en soirée du lundi au samedi: coût d'exploitation annuel = 2.7 millions CHF

### Analyse foncière

Les différentes catégories de propriétaires fonciers impactés le long du tracé sont les suivantes:

- Confédération Suisse
- Etat de Genève
- Ville du Grand-Saconnex
- Organisations internationales
- Privés

Une partie du linéaire concerné (tronçon «ville de Genève») étant contraint soit par la présence de patrimoine historique, soit par la présence d'importants logements collectifs, le potentiel d'augmentation du gabarit existant est limité. Pour le tronçon «Grand-Saconnex» des emprises significatives sont envisagées ponctuellement, afin de mettre en œuvre des aménagements fonctionnels et qualitatifs pour l'ensemble des usagers. Néanmoins la nature des acquisitions foncières à mener reste mesurée, s'agissant principalement de bandes de parcelles le long de l'axe avec peu de bâti impacté.

### Offre actuelle sur l'axe :

Nb de bus actuels par heure sur l'axe: en heure de pointe, la ligne 5 dessert l'axe sur la section Nations – Grand-Saconnex-Place toutes les 7.5 minutes (8 bus/h) et les lignes 28 et F parcourent la section Crêts-Morillon – P47 respectivement toutes les 20 minutes (4 bus/h) et toutes les 10 minutes (6 bus/h). Ainsi, la section Crêts-Morillon – Grand-Saconnex-Place est desservie par 18 bus/h en heure de pointe.

### Nouvelle offre de service / population desservie / Fréquentation attendues

Le prolongement du tramway entre la place des Nations et le pôle d'échange P+R P47 permettra d'accompagner les développements urbains prévus dans le cadre :

- du grand projet Grand-Saconnex (1'300 logements et 120'000m<sup>2</sup> d'activités construits, soit de 2'000 à 4'000 emplois), dont:
  - 600 logements (dont 400 nouveaux) et 5'000 m<sup>2</sup> SBP d'activités autour de la place de Carantec;
  - 900 logements et 25'000m<sup>2</sup> SBP d'activités sur le secteur Susette;
  - 90'000m<sup>2</sup> SBP d'activités sur le secteur Pré-du-Stand.
- du Plan directeur de quartier Jardin des Nations (400'000m<sup>2</sup> SBP d'activités rénovés ou construits) à proximité immédiate de la route de Ferney, dont plusieurs projets où les potentiels au stade de la planification sont estimés de la manière suivante:
  - le Centre œcuménique des églises (environ 61'000 m<sup>2</sup> SBP, dont 48'000 m<sup>2</sup> pour des activités, 8'000 m<sup>2</sup> pour un hôtel et 50 logements, soit un potentiel de 2'000 emplois et 150 habitants);
  - le Campus-santé (environ 26'700m<sup>2</sup> SBP d'activités, soit un potentiel de 1'200 emplois);
  - la Cité internationale<sup>1</sup> (environ 45'000 m<sup>2</sup> SBP, représentant un potentiel de 600 emplois, 80 logements et 900 chambres pour étudiants, soit environ 1'100 habitants);
  - la Cité de la musique (environ 43'000 m<sup>2</sup> SBP, soit un potentiel de 370 emplois (130 équivalents temps plein). A cela s'ajoutent 515 étudiants et 1'750 spectateurs de la future salle philharmonique.

Fréquences prévues: il est prévu d'exploiter principalement ce prolongement d'axe entre Nations et P47 avec la moitié de l'offre du tronc central (Nations-ZIPL0), soit une course sur deux, avec la possibilité de laisser toutes les courses en tranche nocturne (dès 20h). Une montée en puissance de l'offre sera fera en fonction de l'avancement des projets urbains. A la mise en service (2024), il est ainsi prévu que la cadence du prolongement soit, en semaine, à 10 minutes en heure de pointe, 12 min. en heure creuse et 20 minutes la nuit. Le samedi, la cadence serait de 20 minutes avant 10h, de 15 min. entre 10h et 12h puis de 12 min. l'après-midi. Le schéma pour le dimanche est une cadence de 20 min. jusqu'à midi puis 15 min. jusqu'à 19h.

<sup>1</sup> Logements étudiants de IHEID, logements pour internationaux et bâtiment de siège de MSF.

Amélioration de temps parcours: l'axe actuel est déjà partiellement équipé de voies bus sur certains tronçons mais uniquement dans le sens de circulation en entrée de ville. En direction de la jonction autoroutière, seule une présélection pour le trafic individuel autorise un mouvement réservé aux bus pour en favoriser la progression. Ces aménagements permettent une progression moyenne des véhicules (faibles largeur des voies réservées) et le sens non équipé (Grand-Saconnex-Place – P47) génère une variabilité importante des temps de parcours des véhicules. Ainsi, il est raisonnable d'estimer un gain de temps de parcours de l'ordre de 3 minutes en entrée de ville en heure de pointe du matin et de 5 minutes en sortie de ville en heure de pointe du soir.

OPTIONNEL: Informations complémentaires (exemple: qualité et image des TP: stations et matériel roulant)

Pour réduire la durée des échanges de voyageurs aux arrêts, plusieurs mesures sont prévues. Les TPG ont développé une charte d'équipements types à installer aux stations, selon les modes qui les desservent, le nombre de ligne et la fréquentation notamment. Pour une station de tramway, le schéma d'équipement pour l'information voyageur se compose de:

- Totem indiquant le numéro et la direction des lignes desservant le quai avec affiches horaires papier correspondantes et plan de pôle de correspondance;
- Borne d'information voyageurs (BIV) LED affichant les horaires dynamiques (prochains passages) en temps réel des lignes qui desservent le quai ainsi que des perturbations du réseau les concernant;
- Ecran TFT en complément à la BIV, affichant l'ensemble des lignes du pôle de correspondance ainsi que les perturbations du réseau.

**Mesures connexes**

Grand projet Grand-Saconnex

Le grand projet Grand-Saconnex (GP GS) vise, sur les 120 hectares de son périmètre, à mettre en oeuvre les objectifs du Plan directeur cantonal 2030, notamment en matière de construction de logements. La réduction du déficit de logements constaté sur le canton de Genève, conformément aux orientations du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise (le Grand Genève), et la production d'une offre de logements correspondant aux besoins de la population (contrôle des prix), constituent en effet des enjeux clefs de l'aménagement du territoire à l'échelle cantonale.

Le grand projet Grand-Saconnex prévoit, sur trois secteurs de projet (Pré-du-Stand, Susette et Carantec), la création de près de 1300 logements et 120'000 m<sup>2</sup> d'activités, ainsi que le développement d'infrastructures majeures de mobilité (route des Nations et tram du Grand-Saconnex) et d'équipements de rayonnement communal et cantonal, ceci avec l'ambition d'améliorer le cadre de vie des Saconnesiens et de répondre aux enjeux environnementaux du site.

Plan Directeur de Quartier Jardin des Nations

Le plan de quartier Jardin des Nations a pour objectifs majeurs: faciliter le développement et l'extension des organisations internationales ainsi que d'autres activités liées (organisations non gouvernementales, équipements liés aux OI); mettre en valeur un important réseau d'espaces verts et de le rendre accessible à l'ensemble de la population; organiser les déplacements de façon à assurer la mobilité des usagers, tout en préservant et améliorant les qualités du site (développement du réseau des cheminements piétons et cyclables, construction coordonnée de la route des Nations et du prolongement du tram jusqu'au Grand Saconnex, etc.).

Mesures d'infrastructures

Depuis l'approbation par le Conseil d'Etat en 2005 du Plan Directeur de Quartier du «Jardin des Nations», l'ensemble des projets de développement urbains sont développés dans la perspective de la Route des Nations, associées à la prolongation du tramway au Grand-Saconnex et aux développements des axes de mobilité douce (promenade de la Paix et Cours des Nobels) sont intégrés au développement.

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Planning Etudes: attribution d'un marché public en 2017 pour dépôt d'un dossier PAP en 2019

Planning réalisation: démarrage des travaux fin 2021

**Contribution environnementale**

L'étude d'impact de type RIE devant permettre de préciser la contribution du projet ne sera réalisée que lors de l'élaboration du dossier PAP à venir. Cependant, il est confirmé que l'état de référence de la route de Ferney est fortement dégradé du point de vue du bruit avec des dépassements de l'ordre de maximum 12 dB (A) de nuit et 9 dB(A) de jour. Concernant la qualité de l'air, le secteur en question est fortement exposé avec des valeurs juste en dessous de la VLI de 30 µg/m<sup>3</sup> pour les NO<sub>2</sub>.

Le projet est en mesure d'améliorer la situation de manière très importante pour le bruit avec un report important des charges de trafic sur la nouvelle route enterrée des Nations.

Contribution à la qualité de l'air:

Concernant la qualité de l'air, la mesure va permettre une amélioration perceptible localement, le long de l'axe de Ferney. Globalement (à l'échelle du territoire du Grand Genève) elle ne peut toutefois être significative seule, considérant que c'est bien la mise en œuvre de l'ensemble des mesures du projet d'agglomération qui doit permettre une amélioration significative de la qualité de l'air.

Adaptation au climat (réduction des GES)

Les exemples genevois de réalisation de tram montrent que localement, une baisse des prestations kilométriques de quelques pourcents est engendrée par la réalisation d'une ligne de tram. L'étude d'impact du projet quantifiera précisément la réduction des GES du projet mais à ce stade nous pouvons avancer que cette réduction est significative (nombre important de tonnes de CO2 émis en moins) bien qu'à l'échelle du grand Genève cela ne soit pas perceptible.





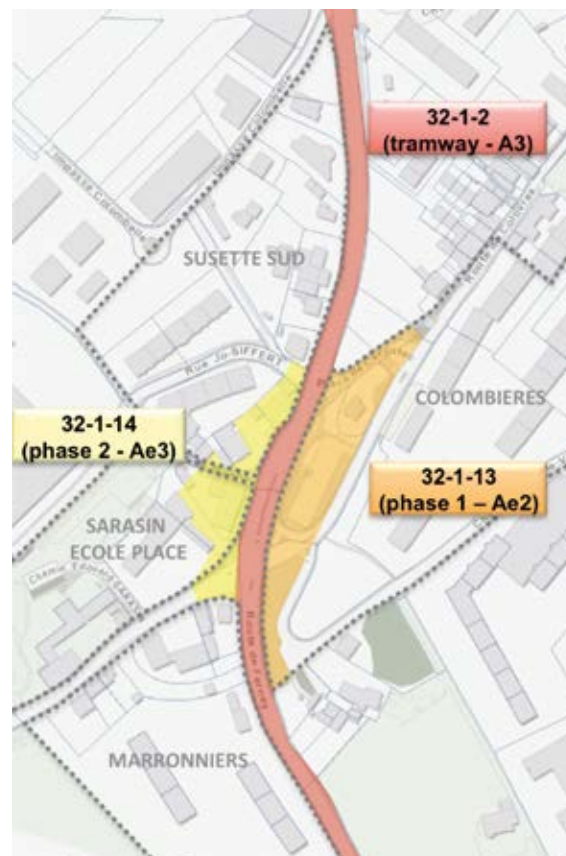
<p><b>Mesure 32-1-14</b></p>	<p><b>Réaménagement de la place de Carantec (phase 2)</b></p>	<p>Coût: 5.2 MCHF Priorité PA3: A</p>
----------------------------------	---	---

**Maître(s) d'ouvrage:** Canton de Genève (OU), Commune du Grand-Saconnex

**Autres instances:**



Plan guide – grand projet Grand Saconnex - 2015



Phasage de la place de Carantec et mesures associées

<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS 5: Requalifications et valorisation de l'espace public dans l'agglomération centrale</p>	<p><b>Type ARE</b> Sécurité</p>	<p><b>N° ARE</b> 6621.2.179</p>
--	-------------------------------------	-------------------------------------

**Description de la mesure:**

Le secteur de Carantec est l'une des pièces maîtresses du grand projet Grand-Saconnex et rassemble une pluralité d'enjeux pour l'aménagement de la commune. La place de Carantec, à l'articulation du village et des nouveaux quartiers et à l'intersection des axes majeurs de mobilité, est un lieu dont la centralité est appelée à se renforcer. Le but est de redessiner une véritable place publique, intégrant l'arrêt du tram. Les abords de la place seront densifiés avec le développement de près de 800 logements par démolition-reconstruction des logements existants sur les secteurs Colombières (phase 1), Marronniers et Susette-sud (phase 2). La polarité d'équipements communaux existants à l'ouest de la place, sur le secteur Ecole Place - Sarasin, sera par ailleurs renforcée. Son programme d'affectation composé de logements, d'activités commerciales, tertiaires et de services publics (salle polyvalente pour activités communales dont culturelles) favorisera la mixité, l'intégration sociale et le dynamisme économique de la commune.

Il s'agit d'un défi en termes d'aménagement et de mobilité. La construction de la nouvelle route des Nations (mise en service fin 2021), la réfection de la jonction autoroutière et l'extension du tram Nations-Grand-Saconnex (réalisation 2024) permettront de décharger la route de Ferney de son trafic de transit. Ces projets d'infrastructure représentent une opportunité unique pour rendre une certaine perméabilité à la route de Ferney en créant une couture entre ses deux rives et en valorisant la mobilité douce inter quartiers.

La requalification de la place de Carantec, pour ce qui relève du domaine public communal, fait l'objet de deux mesures correspondant à deux phases de réalisation :

- une première phase liée au développement du secteur Colombières, en rive sud-est de la route de Ferney, objet de la mesure 32-1-13 (priorité Ae2, réalisation 2014-2018) ;
- une seconde phase liée au développement des secteurs Marronniers, Susette-sud et Ecole Place - Sarasin, en rive nord-ouest de la route de Ferney, objet de la présente mesure 32-2-14 (priorité Ae3).

Les interventions sur le domaine public communal seront étroitement coordonnées avec celles prévues sur le domaine cantonal dans le cadre du prolongement du tramway Nations – Grand-Saconnex sur la route de Ferney (mesure 32-1-2, priorité A). L'objectif du réaménagement de la place de Carantec aura pour conséquence de donner une identité, lisibilité à la commune du Grand-Saconnex : un lieu emblématique – une porte d'entrée. Son développement s'inscrit dans une stratégie opérationnelle et programmatique visant le développement de la commune en respectant les critères d'urbanisation, de transport, d'environnement et de paysage. La suppression du barreau sud de la route de Colovrex implique une modification des accès au village du Grand-Saconnex et une réorganisation complète du système de circulation pour la mobilité, principalement TIM (modifications), TC (adaptations des itinéraires bus), modes doux (déplacements quotidiens). Le transfert des charges de trafic s'effectuera sur la route des Nations.

#### **Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :**

La création d'une nouvelle centralité autour de la place de Carantec, par requalification de l'espace public et densification de ses abords, répond aux objectifs du plan directeur cantonale 2030 et du plan directeur communal. Elle s'inscrit dans la logique d'accrochage de la façade sud de l'aéroport de Genève et dans la vision urbaine développée dans le cadre des PSD entre Ferney-Voltaire et le Grand-Saconnex, puis par grand projet Grand-Saconnex. Elle est fortement liée au projet de la route des Nations, ayant pour but de délester le trafic de transit dans le centre de la commune, ainsi qu'avec le prolongement du tramway depuis la place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex qui devra permettre la requalification des espaces publics de la route de Ferney. Elle constitue le pendant des développements prévus sur la commune de Ferney-Voltaire, autour de la place du Jura (PSD Ferney-Voltaire).

#### **Inscription réglementaire ou planification directrice :**

Développer et valoriser les espaces publics d'importance cantonale (fiche A10 et carte annexe 3 du PDCn2030)  
Grand projet Grand-Saconnex  
Plan directeur communal 2006 du Grand-Saconnex

#### **Financement :**

Financement communal et éventuellement privé

#### **Priorisation :**

Priorité PA3 : A

Historique priorité : Be2

#### **1. Argumentaire (selon critères d'efficacité) :**

Amélioration de l'accessibilité et de l'intermodalité par l'intégration et l'aménagement de l'arrêt de tramway Nations-Grand-Saconnex et valorisation des rabattements MD sur le tram, ainsi que de la continuité des itinéraires MD interquartiers (CE1).

Amélioration de la qualité des espaces publics par la création d'une centralité. Définition d'une nouvelle identité et lieu stratégique pour le Grand-Saconnex (12'000 habitants, nombreux emplois liés aux organisations internationales), situé à la croisée des axes de mobilité et à l'articulation entre le vieux village (noyau historique) et les quartiers plus récents de logements (Tour-Pommier). Cette place est une référence pour les nouveaux développements prévus par le grand projet « Grand-Saconnex » bordant la route de Ferney (CE2).

L'aménagement de la place de Carantec contribue à sécuriser les déplacements des MD, TIM et TC. Il permet en particulier pour les MD la sécurisation des traversées piétonnes et des itinéraires cyclistes longitudinaux et transversaux (CE3).

La mesure contribue enfin à un report modal vers les TC et MD grâce à une accessibilité de qualité au tram et à des liaisons MD attractives, ce qui contribue à une réduction des nuisances (pollution et bruit) et une amélioration du cadre de vie(CE4).

## **2. Données chiffrées et éléments techniques complémentaires**

Coûts d'investissements: 5.2 MCHF

Analyse foncière: Problématique intégrée aux études en cours, le propriétaire est la commune du Grand-Saconnex

### **Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

2016 (en cours): avant-projet sur le périmètre de la phase 1 (mesure 32-1-13)


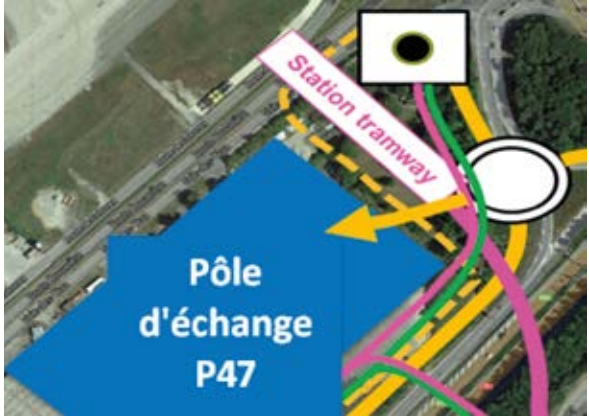
2017: lancement des études d'avant projet du tramway Nations – Grand-Saconnex (mesure 32-1-2)

2018: études pré-PLQ des secteurs Marronniers et Susette sud

2019: études d'avant-projet de la place de Carantec – Phase 2 (mesure 32-1-14)

2022: réalisation de la place de Carantec – Phase 2 (mesure 32-1-14) en lien avec le tramway Nations – Grand-Saconnex (mesure 32-1-2) et les premiers développements des secteurs Marronniers et Susette sud



<p><b>Mesure 32-1-20</b></p>	<p><b>Construction d'une interface multimodale (tram/bus/MD/TIM) située au niveau du P+R P47-P49, en coordination avec la réalisation de l'axe tram</b></p>	<p><b>Coût: 10 MCHF</b></p> <p><b>Priorité PA3 A</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Canton de Genève (DGT) – Fondation des Parking</p> <p><b>Autres instances concernées:</b> Aéroport -Palexpo</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"><i>Schéma d'organisation local (source: Etude d'accessibilité à l'autoroute DGT 2016)</i></p>		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS 7: Desserte et perméabilité MD de l'agglomération compacte</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>Plateforme</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>/</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Cette mesure vise à répondre à la stratégie d'accès au centre -ville de Genève et de report modal du véhicule particulier (en lien avec l'autoroute) et la prolongation du tramway depuis la Place des Nations. Celle-ci s'inscrit donc dans la stratégie poursuivie par la mesure 32-1-2 « Construction d'un axe tram entre la place des Nations et le pôle d'échange P+R P47 y compris espaces-public » mais aussi avec la 32-2-2 « Construction d'un axe fort TC entre le Grand-Saconnex et l'aéroport ». Cette mesure permet également de créer la charnière indispensable entre l'axe TC Gex-Cornavin et les transports collectifs circulant sur la façade aéroportuaire. En outre ce pôle d'échange sera par la passerelle des Batailleux en connection directe avec la densification du projet de Susette (900 logements et 25'000m<sup>2</sup> de SBP).</p> <p>Ce pôle d'échanges multimodal sera situé au nœud de plusieurs lignes de transports collectifs d'importance :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La ligne de tramway Cornavin – Nation – Grand-Saconnex – P47 (mesure 32-1-2)</li> <li>• La ligne TC Tangentiel Carouge – P+R P47 via Châtelaine – ZIPL0 (mesure 30-55)</li> <li>• Le BHNS Pays de Gex – Cornavin (mesure 32-1-12)</li> </ul> <p>Cet ouvrage permet, par un accès direct depuis l'autoroute, d'arriver dans un pôle d'échange dont un P+R de 600 places, en connexion avec les TC et les modes doux. Il permet l'articulation entre les transports publics circulant Est-Ouest (façade aéroport) et Nord-Sud (Gex-Cornavin) Cette mesure est également complémentaire avec le réaménagement de la Jonction autoroutière de Grand-Saconnex. En outre, cette infrastructure servira également aux besoins pour l'aéroport international et Palexpo. Enfin, le réaménagement de ce secteur permettra d'améliorer les liaisons en mobilité douce sur ces mêmes axes</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>Cette infrastructure s'inscrit dans la stratégie globale de développement des pôles multimodaux et des parkings relais en périphérie d'agglomération développé par le Canton de Genève. Cette dernière se relève particulièrement pertinente car elle permet l'échange modal entre l'autoroute de contournement et un axe TC fort (tramway) en lien direct avec le centre-ville et la gare Cornavin.</p>		

**Inscription réglementaire ou planification directrice :**

Etude stratégique d'implantation des P+R rive droite

**Financement :**

Canton de Genève pour les aspects en lien avec le pôle TC et le P+R.  
Aéroport de Genève et Palexpo pour les aménagements les concernant.

**Priorisation :**

Priorité PA3: A

Historique priorité :

Nouvelle mesure

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

A l'heure actuelle le secteur subit des congestions importantes en matière de trafic individuel, qui pourraient encore s'aggraver avec les densifications urbaines en cours et prévues sur la commune de Grand-Saconnex ainsi que dans le secteur du Jardin des Nations. Dans ce contexte, un recours accru à l'usage des transports collectifs et à l'intermodalité est indispensable. Cette mesure permettra le transfert des TC de rabattement, notamment le BHNS en provenance de France, vers le tram et un report modal de la voiture vers les transports collectifs grâce à la connexion avec le tram 15 prolongé de Nation au Grand-Saconnex et la ligne TC tangentielle (CE1 et CE4). Par ailleurs, la réalisation de la plateforme multimodale permettra une forte valorisation du secteur et de ses espaces publics, créant des conditions cadres aux projets urbains de restructuration de la façade sud de l'aéroport (CE2), ce qui conduira également à des liaisons de mobilité douce attractives et sécurisées (axe cyclable aéroport et le long de la Route de Ferney) (CE3).

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements :

- Aménagement du pôle d'échange (cheminements modes doux, vélostation, espaces publics) 10 MCHF
- *Parking aéroport et Palexpo: 25 MCHF (hors demande de cofinancement)*
- *P+R de 600 places: 15 MCHF (hors demande de cofinancement)*

Nombre de places totales : 1600 places dont 600 P+R

Gestion du trafic : le trafic dans le secteur sera diminué car les relations depuis et vers l'autoroute seront toutes traitées au niveau de l'échangeur.

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**


2016 : étude de faisabilité en cours

Démarrage des travaux prévu en 2021 en lien avec les travaux de prolongation du Tram 15 dont ce P+R sera le terminus. Mise en service prévue pour fin 2023 (identique au Tram Grand-Saconnex)

Regroupement géographique	<b>Centre métropolitain de l'Aéroport et Cercle de l'Innovation</b>				
<b>32-2</b>					
<b>Coûts des mesures infrastructurelles transport</b>					
<b>Total des mesures A : 17</b>			<b>Total des mesures liste A+Ae : 22.5</b>		
<b>Total des mesures B : 55.5</b>			<b>Total des mesures liste B+Be : 62.65</b>		
<b>Description des enjeux principaux</b>					
<p>Les mesures de ce regroupement visent à créer un réseau TC structurant urbain maillé et à mettre en valeur le pôle d'échange TC de l'aéroport. Il s'agit avant tout de le connecter aux secteurs urbanisés et à permettre une interconnexion entre le réseau ferroviaire et les réseaux urbains. De plus, des mesures visent à améliorer le lien TC entre l'interface de l'aéroport et ses quartiers voisins et le Pays de Gex.</p> <p>En outre, des mesures successives d'aménagements permettent de donner corps à une offre TC structurante reliant les différents pôles du Cercle de l'Innovation, et assurant les liaisons tangentielles entre les deux axes de Genève - Ferney et Genève - Saint-Genis. De même, les accroches entre l'aéroport et les tissus urbains du cœur d'agglomération sont renforcées par la mise en œuvre d'axes fort TC, notamment sur la façade sud de l'aéroport.</p> <p>L'ensemble de ces mesures s'accompagnent d'améliorations sensibles pour les modes doux et d'une valorisation et densification des centralités du Cercle de l'Innovation, notamment la façade sud de l'aéroport, dont le développement urbain s'articule autour de 3 bandes programmatiques successives : vitrine économique, zone de transition paysagère, habitat.</p> <p>Les fonctions agricoles, naturelles et paysagères du Cœur vert, grand espace naturel et agricole au nord de l'aéroport et au centre du Cercle de l'Innovation doivent être préservées et garantissent l'attractivité des urbanisations du Cercle de l'Innovation. Un projet paysage a été mené pour préserver les coulisses reliant le Cœur vert aux espaces naturels et agricoles périphériques.</p>					
<b>Mesures infrastructurelles transport</b>					
No	Intitulé	Horizon de réalisation	Financement	Liste PA3	Coût (total actualisé) [MCHF]
32-2-7	Requalification de l'av. Louis-Casaï entre l'aéroport et le carrefour du Bouchet, y compris aménagements TC et MD	2020	Local + CH agglo	A2	10.23
32-2-8	Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture : requalification de la route de Pré Bois	2015 - 2018	Local + CH agglo	A2	6.10
32-2-9	Réaménagement de l'interface TC de l'aéroport avec réorganisation du réseau de bus urbains et aménagements MD	2015 - 2018	Local + CH agglo	A2	9.94
32-2-10	Construction d'une passerelle de franchissement de l'autoroute secteur Tête GVA (Pont route de Meyrin)	2015 - 2018	Local	Ae2	1.76
32-2-13	Aménagements routiers pour l'amélioration de la desserte TC et des MD sur la façade sud de l'aéroport : section route de Ferney - Voie-des-Traz - aéroport	2019 - 2022	Local + CH agglo	A3	17
32-2-19	Réalisation d'un pôle d'échange multimodal à Saint Genis Pouilly - Porte de France	2022	Local	Ae3	5.5
32-2-15	Aménagements TC et MD sur la façade sud de l'aéroport : ch. du Ruisseau - ch. des Ailes	2023 - 2026	Local + CH agglo	B3	13.5



32-2-2	Aménagement d'un axe fort TC Grand-Saconnex - aéroport : section route de Ferney - route François-Peyrot - aéroport	2023 – 2026	Local + CH agglo	B3	42
32-2-18	Aménagement de l'itinéraire MD d'agglomération n°38 St-Genis-Pouilly - Ferney-Voltaire	2023 – 2026	Local	Be3	1.65
32-2-20	Réalisation d'un pôle d'échange multimodal à Ferney-Voltaire	2023 – 2026	Local	Be3	5.5
32-2-12	Requalification des espaces publics et aménagements MD sur le mail reliant l'aéroport à Cornavin (phase 1)	2019 – 2022	Local	C	4.77
32-2-14	Aménagements TC sur la ligne de bus entre Ferney et St-Genis-Pouilly (axe fort)	> 2026	À définir	C	-
32-2-16	Requalification des espaces publics et aménagements MD sur le mail reliant l'aéroport à Cornavin (phase 2)	> 2026	À définir	C	0.37
32-2-17	Aménagements routiers et de l'espace-rue en lien avec l'axe tangentiel TC façade sud aéroport : section Louis Casaï - Grand-Saconnex	> 2026	Local + CH agglo	C	-
<b>Mesures urbanisation</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>				<i>Horizon de réalisation (1<sup>e</sup> opérations)</i>
UD2-04	Ferney-Voltaire - Ornex - Prévessins (cf. fiche 32-1)				En cours
UD2-08	Vernier – Meyrin aéroport (cf fiche 33)				En cours
UD2-03	Ferney-Genève Innovation (cf fiche 32-1)				2017
UD2-03a	Grand-Saconnex (cf fiche 32-1)				A
UD2-14	Mail Sud aéroport (cf. fiche 11)				B
UD2-17	Cointrin Vision				C
<b>Mesures paysage et environnement</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>			<i>Horizon de réalisation</i>	<i>Coût [MCHF]</i>
EP2-0	Mesures découlant du Projet de paysage prioritaire du Cœur vert Cercle l'Innovation (cf. fiches 32-1 et 33)			En cours	
EP2-01	Mesure paysagère du domaine des Feuillasses			2017	1.4

<p><b>Mesure 32-2-13</b></p>	<p><b>Aménagements routiers pour l'amélioration de la desserte TC et des MD sur la façade sud de l'aéroport : section route de Ferney - Voie-des-Traz – aéroport</b></p>	<p><b>Coût: 17 MCHF</b></p> <p><b>Priorité: A</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Genève Aéroport, Canton de Genève</p>		<p><b>Autres instances concernées:</b> OFROU</p>
 <p><i>Etude préliminaire pour dans le cadre de l'étude des accès à l'autoroute (T ingénierie – Citec 2016)</i></p>		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS 6: Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains de l'agglomération</p>	<p><b>Type ARE</b> TP_route</p>	<p><b>N° ARE</b> <b>6621.2.184</b></p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Mesure visant à favoriser la progression des bus entre le futur pôle d'échange multimodal P47, l'aéroport (plateformes d'arrivée et de départ). Cette infrastructure propose une infrastructure pour une desserte TC à forte fréquence permettant de relier à la fois les principaux parkings du secteur (P47, P49, P26, P33) mais également les principaux lieux d'emplois (aérogare, gare, fret, bâtiments administratifs, etc.). Il s'agit de constituer un axe TC fort situé au Nord de l'autoroute. Cette mesure complète les infrastructures transfrontalières prévues au nord (BHNS du pays de Gex) et le prolongement du tram 15 de Nation au Grand-Saconnex.</p> <p>La réalisation de cette mesure s'accompagnera d'une modification de la voie des Traz dont le tracé suivra celui de l'autoroute. Ce nouvel aménagement permettra la réalisation de voies dédiées aux bus, garantissant une desserte optimale même en période de forte affluence à Palexpo. En outre, le projet prévoit la réalisation d'une voie bus sur la Route de Batailleux (actuellement en sens unique). Cette dernière permettra une continuité totale du site propre TC (et amélioration des conditions d'exploitation) ainsi que des aménagements modes doux (voie cyclable et trottoirs). A ce jour, faute d'infrastructures appropriées, les bus sont contraints de réaliser des détours importants en franchissant l'autoroute à l'aide des ponts cintrés.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>Cette mesure vise en priorité l'amélioration de l'efficacité de la desserte TC sur un secteur à fort enjeux en matière de demande de déplacements. Elle s'inscrit dans la logique de renforcement de l'effet réseau depuis et vers les pôles de déplacements que constituent le P+R P47, l'aéroport de Genève et la gare Genève-Aéroport.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice:</b> Plan guide des grands projets de la façade sud aéroport Plan d'actions PSIA (plan stratégique des infrastructures aéronautiques)</p> <p><b>Financement:</b> Canton, Aéroport de Genève</p> <p><b>Priorisation :</b> Priorité PA3: A3                      Historique priorité: Be</p>		

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

Cette mesure vise en priorité l'amélioration de l'efficacité de la desserte TC entre le futur pôle d'échanges et les secteurs Aéroport – Palexpo et la Route de Meyrin. Celle-ci assure également la connexion de la façade aéroportuaire en lien avec le Grand-Saconnex (secteur Carantec, Susette et Pré du Stand, densification dans le cadre des grands projets), mais aussi avec Ferney Voltaire (CE1 et CE3). Ces aménagements bénéficient également à l'aéroport, dans le cadre de son développement et dont l'extension pourra se faire sur l'emprise de la voie des Traz actuelle libérée (CE2). En somme un boulevard multimodal sera réalisé avec des espaces publics de qualité. Cette mesure permet une amélioration sensible de la sécurité du trafic cycliste (création de voies cyclables) ainsi qu'une évolution favorable des parts modales MD (CE3).

La prolongation de la ligne 23 depuis l'aéroport vers le P+R P47 par la technologie de bus électrique TOSA est la première composante pour l'amélioration de l'offre TC sur cet axe.

A plus long terme (2025 – 2030), cette infrastructure sera renforcée par la réalisation d'un axe TC bidirectionnel sur la Route F.Peyrot qui aura pour objectif de desservir les nouvelles parcelles urbanisées (Susette) et les secteurs urbains restructurés (Zone villas dans le secteur de la façade sud aéroport) (CE3 et CE4).

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 17 MCHF



Bus : 8 bus / heure actuellement – 14 à horizon 2017 par la prolongation de la ligne 23.

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

2016 : étude de faisabilité en cours.

Démarrage des travaux prévu en 2020 en lien avec les travaux de la jonction autoroutière du développement des Grands Projets du secteur (Susette et Pré Du Stand).

Mise en service dès 2021.

<b>Mesure 32-2-2</b>	<b>Aménagement d'un axe fort TC Grand-Saconnex - aéroport : section route de Ferney - route François-Peyrot – aéroport</b>	<b>Coût : 42 MCHF</b>  <b>Priorité PA3 : B</b>
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton de Genève (DGT/ DGGC) <b>Autres instances concernées :</b> communes		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: right;"><i>Plan de situation (source : Etat de Genève)</i></p>		
<b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS4: Ossature principale de l'agglomération compacte	<b>Type ARE</b> TP	<b>N° ARE</b> 6621.2.143
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>La ligne de tramway Cornavin – Place des Nations est prolongée jusqu'au Grand-Saconnex P+R P47 (mesure 32-1-2), puis Ferney via un axe fort TC (type BHNS) en direction de l'aéroport. L'axe fort Grand-Saconnex Aéroport, accompagne les développements urbains le long de la façade sud de l'autoroute (développement de Susette, densification de la zone villas) mais également le centre de congrès Palexpo. Ce projet s'accompagne d'une requalification globale de l'axe avec la réalisation d'aménagements paysagers.</p> <p>Ce projet accompagne le développement TC de l'ensemble du grand projet Grand-Saconnex en le connectant à l'interface de l'aéroport par un site propre bidirectionnel et proposant une connexion Est-Ouest impossible aujourd'hui.</p> <p>Ce projet relie l'axe de la Route de Ferney à l'aéroport en transitant sous Palexpo tout en longeant l'autoroute. Ce cheminement complexe impactant un grand nombre d'infrastructures et de réseaux explique son coût élevé.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>Cette mesure permettra d'assurer une desserte adaptée sur un secteur à forte croissance en demande de déplacements. L'amélioration de l'accessibilité de la zone permettra de renforcer la qualité de l'offre en transport public.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice:</b></p> <p>Mobilités 2030 Plan directeur cantonal</p> <p><b>Financement :</b> Canton</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p>Priorité PA3 : B <span style="margin-left: 200px;">Historique priorité : B2</span></p> <p><b>Argumentaire :</b></p> <p>Le prolongement du tramway jusqu'à l'aéroport via un axe fort TC offrira une desserte efficace en transport publics entre ce centre métropolitain, le Grand-Saconnex et le cœur d'agglomération, notamment en lien avec l'accueil des nouveaux emplois et logements attendus dans le cadre du grand projet et de la création d'une vitrine économique le long de l'autoroute (CE2). Cette mesure vise à accroître la part modale en transport public grâce à une attractivité et une efficacité accrue(CE1). Elle s'accompagnera de requalification des espaces publics (CE3).</p>		
<p><b>Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:</b></p> <p>Réalisation : 2023 à 2025</p>		



<p><b>Mesure 32-2-15</b></p>	<p><b>Aménagements TC et MD sur la façade sud de l'aéroport : ch. du Ruisseau – ch. des Ailes</b></p>	<p><b>Coût : 13.5 MCHF</b></p> <p><b>Priorité PA3 : B</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Commune de Meyrin, Canton de Genève (OU / DGT)</p>		<p><b>Autres instances concernées :</b> Promoteurs de la VEA</p>
		 <p>Source : étude mobilité DR VEA, 2016</p>
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS 5: Requalifications et valorisation de l'espace public dans l'agglomération centrale</p>	<p><b>Type ARE</b> TP Route</p>	<p><b>N° ARE</b> /</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>La mesure vise à réaliser une route de desserte structurante des nouveaux quartiers de Meyrin (d'abord la vitrine économique de l'aéroport (VEA – 136 000 m<sup>2</sup> d'activités faisant l'objet d'une demande de renseignement déposée en 2016) puis des nouveaux quartiers de Cointrin Ouest (MZ en cours, approbation prévue à l'horizon 2018). Cette rue existe en partie aujourd'hui sous la forme d'un sens unique très peu large, ne permettant pas la desserte de nouveaux quartiers (insuffisance du réseau viaire).</p> <p>La réalisation de la Vitrine Economique de l'Aéroport, ainsi que celle des nouveaux quartiers de Cointrin Ouest, impliquent une amélioration de la desserte de ce quartier qui ne dispose pour le moment que de sens uniques de petit gabarit. Le quartier est cependant conçu de façon à limiter le nombre d'accès aux véhicules par une réflexion avancée sur la desserte modes doux et TC et la limitation du nombre de stationnements possibles sur le site de la vitrine économique.</p> <p>Enfin, cette nouvelle route doit permettre la desserte de la VEA et du nouveau quartier Cointrin Ouest par la ligne TOSA (axe fort ZIPLO – aéroport), elle est donc indispensable à une bonne desserte du quartier par les TC.</p> <p>La mesure proposée doit être réalisée en plusieurs phases de façon à permettre un développement progressif en lien avec le développement urbain prévu sur le secteur , cela en terme de logements comme d'activités.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>Le secteur du grand projet VMA (Vernier-Meyrin-aéroport) est situé au cœur de l'un des principaux pôles d'activités et de développement en logements de l'agglomération et doit garantir une offre multimodale de desserte adaptée à la demande. Cette mesure s'inscrit dans une planification plus globale d'amélioration des déplacements sur le secteur.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice:</b></p> <p>Mobilités 2030 Plan guide du grand projet VMA</p> <p><b>Financement :</b> Commune de Meyrin, promoteurs privés.</p>		

**Priorisation :**

Priorité PA3: B

Historique priorité: nouvelle mesure PA3

**Argumentaire :**

Cette mesure renforce la concrétisation de l'axe fort TC tangentiel ZIPLO – aéroport (ligne TOSA) et la desserte des nouveaux quartiers, tout en créant une liaison modes doux sur la façade aéroportuaire, entre la route de Meyrin et l'avenue Louis Casai (densification dans le cadre des grands projets), (CE1). Ces aménagements permettent la structuration des développements urbains de la façade sud de l'aéroport (CE2) et une amélioration sensible de la sécurité du trafic cycliste (CE3) ainsi qu'une évolution favorable des parts modales TP et MD (CE4).

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements: 13.5 MCHF

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Etude de faisabilité en cours

Réalisation 2023-2026

Regroupement géographique	<b>Axe de développement Genève – Meyrin – St-Genis et Cercle de l'Innovation</b>				
<b>33</b>					
<b>Coûts des mesures infrastructurelles transport</b>					
<b>Total des mesures A : 154.3</b>			<b>Total des mesures liste A+Ae : 209.27</b>		
<b>Total des mesures B : 29.4</b>			<b>Total des mesures liste B+Be : 53.9</b>		
<b>Description des enjeux principaux</b>					
Les mesures de ce regroupement visent trois objectifs complémentaires :					
<ul style="list-style-type: none"> <li>• une meilleure utilisation de la ligne RER de la Plaine par une amélioration du rabattement par les modes doux et les TC, ainsi qu'une mise en valeur des interfaces des haltes</li> <li>• une extension progressive du réseau des axes forts TC vers Saint-Genis d'une part et vers Vernier d'autre part</li> <li>• une amélioration de la perméabilité MD et du réseau structurant MD, notamment par l'extension de la voie verte d'agglomération et la création de plusieurs franchissements structurants.</li> </ul>					
Il s'agit de poursuivre la mise en valeur des potentialités de développement sur la partie genevoise de l'axe et d'affirmer Saint Genis Pouilly comme centre régional dans l'agglomération centrale, en lien avec l'arrivée du tram, selon les préconisations du contrat d'axe signé en 2012.					
A partir du grand projet Vernier Meyrin Aéroport, ces développements urbains et économiques contribuent à la dynamique du Cercle de l'Innovation.					
Le projet de paysage du Cœur vert du Cercle l'Innovation doit garantir l'attractivité des urbanisations et les connexions biologiques entre le cœur vert et les espaces ouverts environnants. La création ou la requalification de parcs dans le cadre des grands projets urbains et la mise en œuvre du contrat corridors garantissent la prise en compte de la nature en ville et le développement du maillage vert dans l'agglomération centrale.					
<b>Mesures infrastructurelles transport</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Horizon de réalisation</i>	<i>Financement</i>	<i>Liste PA3</i>	<i>Coût (total actualisé) [MCHF]</i>
33-1	Construction d'un axe tram entre Cornavin et Meyrin-Cité (TCMC)	Réalisé	Local + CH agglo	R	
33-2	Construction d'un axe tram entre Meyrin et le CERN (diretissima)	Réalisé	Local + CH agglo	R	
33-12	Aménagements MD et espaces publics le long de la réouverture du Nant d'Avril	En cours	Local	R	5.79
33-5	Aménagement des réseaux MD à St-Genis-Pouilly, Sergy et Thoiry	2023-2026	Local	Av1	6.53
33-6	Requalification de l'espace-rue sur la route de Meyrin (site du CERN)	2017	Local + CH agglo	A1	
33-4	Voie verte d'agglomération : aménagement d'une liaison MD entre St-Genis-Pouilly et la ZIMEYSA (partie France)	2017 – 2022	Local + CH agglo	A1	
33-9	Aménagement de la place de la gare de ZIMEYSA et développement d'un réseau MD d'accessibilité à cette gare intégrant l'élargissement ou la construction d'un passage sous-voie	2020	Local + CH agglo	A2	10.50
33-10	Développement d'un réseau MD d'accessibilité à la halte Vernier	2015 – 2018	Local + CH agglo	A2	1.88



33-11	Voie verte d'agglomération: section centre de Vernier - route du Mandement	2015 – 2018	Local + CH agglo	A2	14
33-18	Construction d'une demi-jonction autoroutière à Vernier-Canada	2019-2022	CH autres fonds	Hors FI	35.5
33-19	Optimisation et développement des fonctions logistiques du secteur ZIMEYSA élargie: nouveaux aménagements et embranchements ferroviaires	2025	À définir	Hors FI	
33-7	Construction d'un axe tram entre le CERN et St-Genis-Pouilly - Porte-de-France	2019-2022	Local + CH agglo	A3	50.3
33-8	Aménagements routiers pour favoriser les TC de rabattement depuis Thoiry et Prévessin-Moëns vers St-Genis-Pouilly (connexion avec le tram)	2019 – 2022	Local + CH agglo	A3	3.3
33-13	Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier	2019 – 2022	Local + CH agglo	A3	58.7
33-15	Construction d'une passerelle MD entre les quartiers de l'Etang, de Blandonnet et la halte RER Vernier	2019 - 2022	Local + CH agglo	A3	20
33-25	Restructuration du réseau TIM et de l'interface TIM - TC dans le secteur Porte de France: passage dénivelé	2019 - 2022	Local + CH agglo	A3	22
33-23	Construction d'un passage inférieur MD à la gare de Meyrin	2017 - 2018	Local	Ae3	5.97
33-14	Construction d'une route d'accès entre la ZIMEYSA et la route de Peney	2019 - 2022	Local	Ae3	49
33-27	Aménagement d'un parking-relais (P+R) de 800 places au droit du terminus de l'axe tram entre CERN et Saint-Genis-Pouilly « Porte-de-France	2021-2022	Local	Ae3	4.4
33-21	Construction d'un axe tram entre St-Genis-Pouilly - Porte-de-France et St-Genis-Pouilly - centre	2023 - 2026	Local + CH agglo	B3	19.4
33-26	Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévost et les Batailles	2023 - 2026	Local + CH agglo	B3	10
33-20	Construction d'une bretelle routière route de Meyrin – av. de Pailly	2023 – 2026	Local	Be3	10
33-22	Restructuration du réseau cantonal secondaire dans la ZIMEYSAVER (accompagnement de la mesure 33-14)	2023 – 2026	Local	Be3	14.5
33-24	Construction d'une passerelle MD sur les voies ferrées à Vernier (secteur Vernier-Cargo)	>2026	Local	C	10
33-16	Construction d'un axe tram entre Genève et Vernier (et/ou la ZIMEYSA) avec requalification de l'espace-rue	>2026	À définir	C	196
33-17	Voie verte d'agglomération: section route du Mandement - frontière	>2026	À définir	C	3.9

<b>Mesures non-infrastructurelles transport</b>			
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Maître d'ouvrage</i>	<i>Horizon de réalisation</i>
	Mise en service d'une offre de transports à la demande en rabatement vers le tram, en complément de la mesure 33-8	CCPG	2016-2019
<b>Mesures urbanisation</b>			
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Horizon de réalisation (1<sup>er</sup> opérations)</i>	
UD2-13	Thoiry Saint-Genis – étape 2	En cours	
UD2-11	CERN	En cours	
UD2-10	Les Vergers	En cours	
UD2-12	Saint-Genis Porte de France	En cours	
UD2-07	Châtelaine (cf. fiches 13, 30)	En cours	
UD2-09	ZIMEYSAVER (cf. fiche 13)	En cours	
UD2-08	Vernier – Meyrin - Aéroport (cf. fiche 32-2)	2016	
<b>Mesures paysage et environnement</b>			
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Horizon de réalisation</i>	<i>Coût [MCHF]</i>
EP2-0	Mesures découlant du Projet de paysage prioritaire Cœur vert Cercle de l'Innovation (cf. fiches 32-1 et 32-2)	En cours	/
EP2-02	Renaturation du Nant d'Avril et maintien des connexions écologiques	En cours	3.2
EP2/3	Contrat corridors Mandement Pays de Gex (cf. fiche 13)	2016-2021	12.5
EP2-05	Réaménagement du parc des Franchises	2019-2025	6.1
EP2-04a	Création du parc linéaire des Ecoles entre Etang et Châtelaine - phase 1 (cycle d'orientation)	2019-2022	4.59
EP2-04b	Création du parc linéaire des Ecoles entre Etang et Châtelaine - phase 2	> 2026	4.12



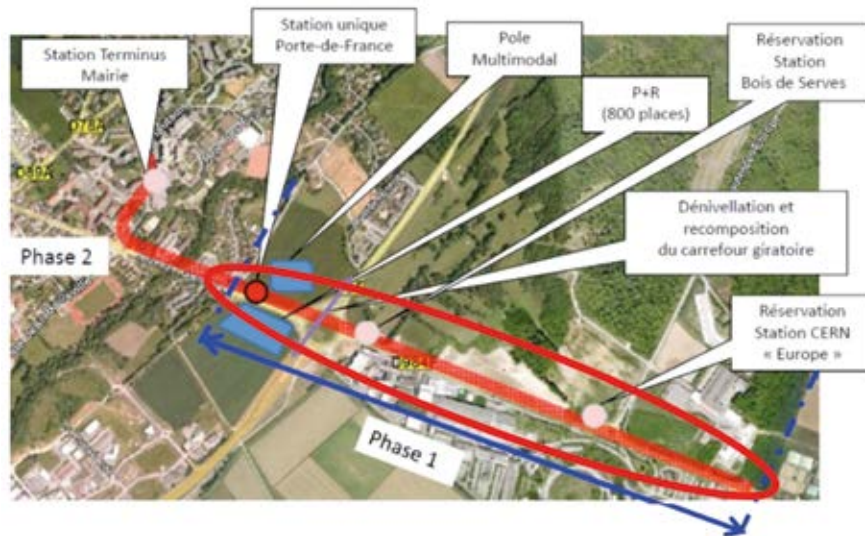
<b>Mesure 33-7</b>	<b>Construction d'un axe tram entre le CERN et St-Genis-Pouilly - Porte-de- France</b>	Coût : 50.30 MCHF  Priorité PA3 : A
------------------------	--	---

**Maître(s) d'ouvrage :**

Département de l'Ain / Canton de Genève (DGT)

**Autres instances :**

Communauté de communes du Pays de Gex



Positionnement du terminus de la phase 1, du P+R de 800 places et du pôle multimodal (source : projet optimisé, mai 2016)

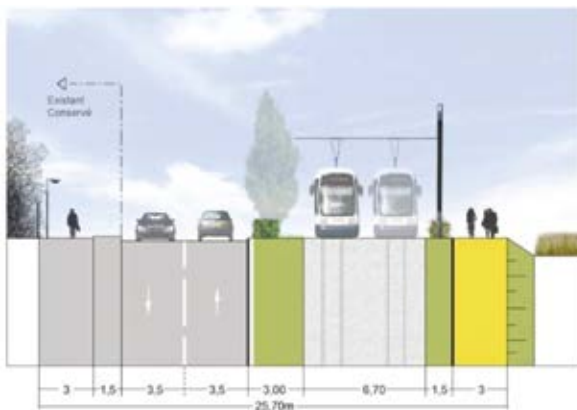


Figure 3 : Coupe de l'insertion du tram sur la route de Meyrin (RD984f) (source : Projet des études de maîtrise d'œuvre, nov. 2015)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE	N° ARE
OS 4 : Ossature principale de l'agglomération compacte)	Tram	6621.2.031
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Après la mise en service du TCMC jusqu'au CERN en avril 2011, la mesure consiste à prolonger la ligne de tramway en direction de Saint-Genis-Pouilly en deux phases. Dans une première phase sur 2.1km entre la station CERN et la station Porte-de-France (0.4km côté suisse et 1,7 km côté français), objet de la présente mesure 33-7, puis dans une deuxième phase sur 600 m jusqu'au centre de Saint-Genis-Pouilly (mesure 33-21). Cette infrastructure constitue une desserte performante pour un secteur en fort développement constituant un point d'accès majeur au canton de Genève. Cette mesure transfrontalière permet également la requalification de l'espace-rue garantissant l'insertion urbaine du tramway et intègre la création de cheminements MD sécurisés et d'aménagements paysagers en cohérence avec le projet urbain.</p> <p>Cette première phase est réalisée en coordination avec d'autres mesures afin d'augmenter l'attractivité de l'infrastructure. Il s'agit en particulier d'une mesure d'aménagements TP pour des lignes de rabattements vers le tram (33-8) et de la création d'un pôle d'échange multimodal (PEM) où convergeront les lignes de bus de rabattement, les cycles et les piétons et un P+R de 800 places au droit du nœud routier stratégique de Porte-de-France. Par son action de requalification multimodale, et notamment les modes doux, la présente mesure renforce également le maillage viaire des modes doux en complément de la réalisation d'une voie verte entre le terminus projeté et la douane (M33-4 cofinancée par la Confédération dans le cadre du PA 1).</p> <p>La mesure permet d'assurer la desserte d'un pôle d'emploi fort, le CERN, organisation internationale qui accueille près de 10'000 emplois, d'une grande partie du cœur de l'agglomération et du secteur Porte de France qui constitue le principal secteur de développement urbain de la commune de Saint-Genis-Pouilly.</p> <p><b>Prise en compte des évaluations des PA1 et PA2 et compléments apportés pour cette mesure afin d'en pallier les points faibles :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• densification urbaine renforcée : à travers le respect des objectifs du contrat d'axe et les facilités offertes aux opérateurs par le règlement du plan local d'urbanisme de Saint-Genis-Pouilly autorisant le dépassement du seuil de 90 logements/ha (CE2). Dans le périmètre de 500 m autour de l'arrêt « Porte-de-France », sont dénombrés 430 logements et 450 autres sont en projets, En outre, plus de 500 emplois existent déjà dans cette zone ;</li> <li>• rabattement TP sur le pôle d'échange multimodal : rabattement des lignes de bus régionales (O et Y) dont les fréquences ont été doublées ; il s'accompagnera d'aménagements routiers afin d'améliorer la vitesse de progression des bus (reconfiguration de deux carrefours, cf. fiche 33-8) (CE1);</li> <li>• rapport coût/utilité revu afin de répondre au besoin (soulager le réseau routier saturé, répondre à l'attente des usagers) : la création d'une ligne de bus en site propre n'apparaît pas comme une solution efficace et rationnelle à mettre en œuvre car elle multiplierait les ruptures de charge nocives pour l'attractivité des TC et nécessiterait la création d'un pôle d'échange multimodal dans un milieu confiné (secteur du terminus actuel du CERN à Meyrin).</li> </ul> <p><b>En résumé, le prolongement de la ligne de tram TCMC sur le territoire français, combiné au rabattement de lignes de bus irrigant les secteurs urbains denses et la réalisation d'un P+R de 800 places, est de nature à accroître la part modale des TC, solutionnant ainsi les difficultés de déplacement du secteur (CE1) avec un effet majeur sur le territoire suisse à l'heure de pointe du soir.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• S'agissant du coût, le phasage de la construction du tram entre le CERN et Saint-Genis-Pouilly en deux nouveaux tronçons avec, pour la première phase, une seule station au droit de l'opération « Porte-de-France nord » relativement proche du centre-ville, un pôle d'échange multimodal et un P+R de capacité doublée depuis le PA2, <b>permet de ramener la dépense éligible au cofinancement suisse de 41.63 M€ à 26 M€</b> (non compris le coût du P+R exclu de la mesure 33-7) sur la partie française.</li> </ul> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>La thématique de la mobilité est un axe primordial du PACA Genève/Saint-Genis-Pouilly/Gex et la réalisation du tramway entre Porte-de-France et le terminus actuel du CERN permet une amélioration très conséquente de la qualité et de la capacité des transports collectifs entre St-Genis-Pouilly et Genève. Cet axe fort du système de transport, accompagné par un réseau de rabattement multimodal, va profondément modifier les façons de se déplacer au sein du territoire du PACA et confortera Saint-Genis-Pouilly dans son rôle de pôle régional équipé et rayonnant au sein du Grand Genève.</p>		

**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :**

*Section française du tracé*

SCOT CCPG : 2007

PLU de Saint-Genis-Pouilly : octobre 2013

Prise en considération du projet de tram : délibération du 25 juin 2013

Décision de phasage des travaux en deux sections : délibération du 19 janvier 2015

Validation de l'avant-projet : 20 mai 2015

Etudes détaillées de la phase 1 « Douane – Porte-de-France » (niveau PRO) : réalisées à 90%

*Section suisse du tracé :*

Autorisation de construire en force côté Suisse

**Financement :** (1 € = 1.10 CHF)

- Partie française (douane – station de Porte-de-France) :

Département de l'Ain : 23.7 M€

Etat français : 2.3 M€

- Partie suisse (station CERN – douane) :

Canton de Genève et CH : 21.7 MCHF

**Priorisation :**

Priorité PA3 : A

Historique priorité : B

**1. Argumentaire** (selon critères d'efficacité) :

- Pertinence de la mesure pour l'agglomération et le projet d'agglomération et lien vers « l'effet réseau »

La réalisation du tramway entre Saint-Genis-Pouilly Porte de France et Meyrin est l'axe fort du futur système de transport sur ce secteur et doit permettre d'améliorer la mobilité entre le Pays de Gex et Genève. Afin d'assurer une efficacité maximale de ce réseau, ce projet de tramway s'inscrit dans un système de mobilité global en constituant un point focal dans cette partie du réseau du Grand Genève avec une convergence de rabattements : en transports en commun (Cf. mesure 33.8), en modes doux ou encore en voiture avec le parking-relais prévu à Porte-de-France. Faute de transport ferroviaire dans ce secteur de l'agglomération, le tramway est la porte d'entrée du système de transport en commun du Grand Genève pour cette partie du territoire.

- Efficacité de la mesure (Rapport coût/utilité)

*Amélioration de la qualité du système de transport (CE1)*

Cette mesure 33.7 renforce le réseau de mobilité du PACA Genève, Gex et Saint-Genis-Pouilly avec des lignes de transports en commun efficaces et interconnectées maillant le territoire et facilitant l'intermodalité au bénéfice des usagers. Le secteur Porte-de-France se révèle être une zone propice à l'intermodalité avec un espace suffisant pour accueillir l'ensemble des modes déplacements se rabattant sur le tramway. Ce site multimodal sera conservé même lorsque le prolongement du tramway jusqu'au centre de Saint-Genis-Pouilly sera réalisé et permettra la connexion avec le tram pour :

- les lignes de bus O et Y afin d'élargir la zone d'influence du tramway en favorisant les rabattements sur ce mode lourd. La mesure 33.8 prévoit la réalisation d'aménagements routiers favorisant la vitesse commerciale et la fiabilité des temps de parcours de ces rabattements, contribue aussi à augmenter la fréquentation du tramway.
- les modes doux : amélioration quantitative et qualitative des aménagements cyclables dans cette partie de l'agglomération
- les TIM : P+R de 800 places contribuant à diminuer le nombre de véhicules aux heures de pointe le long de la route de Meyrin en France et en Suisse.

Les mesures non-infrastructurelles prises jusqu'ici ne permettent plus de pallier les problèmes de congestion rencontrés sur l'axe de Meyrin. La ligne de bus Y qui emprunte actuellement le futur trajet du tramway sur la route de Meyrin propose une course toutes les 10 minutes aux heures de pointe. Cette fréquence, qui n'a cessé d'augmenter au cours de ces dernières années (elle était de 2 bus par heure en 2009 aux heures de pointe), arrive au maximum de ce qu'il est possible de mettre en place sans aménagement spécifique favorisant la circulation des bus. La création d'un site propre sur la route de Meyrin apparaît déjà nécessaire pour assurer une fréquence effective de 10 minutes aux heures de pointe au regard de la congestion de cet axe.

La **solution du prolongement du tramway** jusqu'à Porte-de-France favorise largement les rabattements TC à partir des communes limitrophes à Saint-Genis-Pouilly **nécessitant ainsi une seule rupture de charge à Porte-de-France pour un trajet Pays de Gex – Centre de Genève**. La zone d'influence du site propre avec le tramway sera ainsi bien plus importante qu'avec un BHNS qui nécessiterait pour le même trajet une rupture de charge à Porte-de-France, puis un autre changement pour prendre le tramway après la douane de Meyrin. Or, il est démontré qu'à partir de deux ruptures de charges, l'attractivité du transport collectif se réduit considérablement.

En 2015, le nombre de passages routiers à la frontière sur l'axe Saint-Genis-Meyrin est de l'ordre de **26 000 /jour**. L'axe connaît déjà une saturation TIM en amont de la Porte de France jusqu'à Meyrin-village.

Le prolongement du tramway Cornavin-Meyrin-CERN jusqu'à la station Porte-de-France de Saint-Genis-Pouilly s'inscrit dans la continuité du renforcement de l'offre TP sur l'axe Saint-Genis-Meyrin et s'accompagne d'une réflexion sur la mobilité à une échelle intercommunale menée dans le Plan de Mobilité Durable de la Communauté de communes du Pays de Gex.

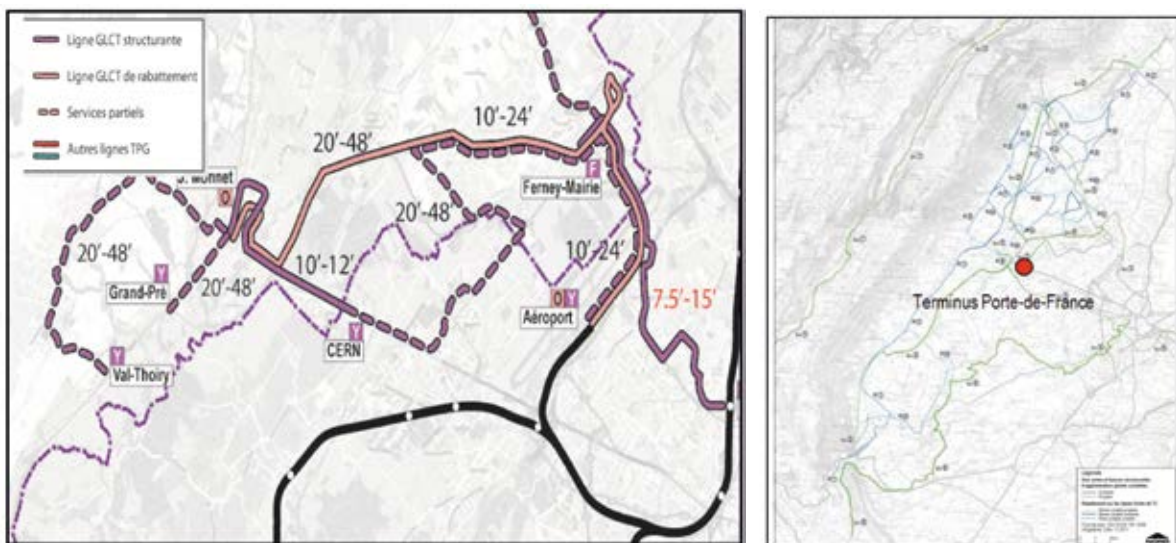
La mesure permet d'accroître la part modale TP (actuellement = 4 %) dans les déplacements du secteur et par conséquent contribue fortement à la résolution des problèmes de mobilité du secteur :

- La part modale du tramway pour les déplacements sans rabattement à l'exception de la marche est estimée à 32 % par l'enquête socio-économique. En 2022, cela représentera 2 150 déplacements journaliers contre 1 400 actuellement avec la ligne Y sur le tronçon considéré.
- La part modale des déplacements réalisés avec les lignes de rabattement puis le tram à partir des communes de Thoiry, Saint-Genis-Pouilly et Prévessin-Moëns est estimée à 18 %. Ainsi, considérant les seuls travailleurs transfrontaliers, cela représentera 1350 déplacements quotidiens auxquels il faudrait ajouter les déplacements des habitants de ces communes.
- La réalisation d'un **P+R** de 800 places en face de la station Porte de France permettra d'écarter une partie du trafic en heure de pointe du matin fluidifiant ainsi le trafic sur l'ensemble de la route de Meyrin (en France et en Suisse). Les utilisateurs du P+R représenteront 2 500 voyages par jour pour le tramway. La maîtrise d'ouvrage de cet équipement sera vraisemblablement portée par la CCPG pour un coût à préciser selon l'option retenue.

Ainsi, à partir de ces différents éléments, la fréquentation du seul tronçon français est estimée au minimum à **6 000 voyages** quotidiens. Il est à noter que le tramway de Saint-Genis-Pouilly est un début de ligne et que la fréquentation ne peut être comparée à un tramway ayant des stations en plein centre d'agglomération.

En outre, les voyages issus des rabattements tous modes seront prépondérants sur ce tronçon, mettant en évidence la grande zone d'influence territoriale de ce projet. Il apparaît nécessaire d'ajouter les utilisateurs suivants dont la fréquentation reste difficilement quantifiable à ce stade :

- Les cyclistes qui se rabattront sur le tram grâce au futur réseau cyclable prévu dans le Plan de Mobilité Durable de la Communauté de communes du Pays de Gex (volet modes doux validé en décembre 2012)
- Les usagers occasionnels tels que les visiteurs du CERN, dont le nombre est estimé à 100 000/an, les touristes, et ceux qui se déplacent de Genève vers Saint-Genis-Pouilly pour des motifs d'achat ou de loisir.



Figures 4 et 5 : Réseau de rabattement TP (à gauche) et réseau MD (à droite) projetés à horizon 2017 (PMD Pays de Gex)

#### Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti (CE2)

Le développement urbain vers l'intérieur et la densification recommandés par la Confédération sont aujourd'hui très largement engagés sur la commune de Saint-Genis (CE2).

Plusieurs procédures et démarches ont été menées :

- études PACA conduites par le Projet d'agglomération,
- révision du schéma de cohérence territoriale (SCOT) et élaboration du plan local d'urbanisme intercommunal et de l'habitat (PLUih) en cours (documents de planification réglementaire),
- élaboration d'un nouveau plan local d'urbanisme de Saint-Genis-Pouilly (document de planification et d'affectation du sol) approuvé en octobre 2013,
- contrat d'axe entre la commune de Saint-Genis-Pouilly, la communauté de communes du Pays de Gex et le Département de l'Ain.

La signature en août 2012 du **contrat d'axe** complète le dispositif en vue d'optimiser l'insertion du projet de tramway et d'en accroître l'attractivité : l'urbanisation sera concentrée en priorité dans un fuseau de 500 mètres autour du tracé du tramway, selon un objectif minimum de 90 logements par hectare ; l'accessibilité aux stations sera favorisée par l'aménagement des espaces publics ; une politique de stationnement restrictive sera mise en œuvre.

La démarche de « **contrat d'axe** » engagée entre la Commune de St-Genis-Pouilly, le Département de l'Ain et la Communauté de Communes du Pays de Gex qui porte le SCOT vise à renforcer le lien urbanisation / transport. Ce contrat intègre également le BHNS du Pays de Gex cofinancé par la Confédération dans le cadre du PA2 (32-1-12). Ce contrat d'axe établit un engagement entre partenaires institutionnels : en contrepartie de l'engagement du Département sur la réalisation du projet de transport (dont les rabattements TP), la CCPG et la commune de St-Genis-Pouilly s'engagent à concentrer la croissance urbaine dans un rayon de 500 mètres de l'infrastructure et à mettre en place les rabattements MD nécessaires.

La commune de Saint-Genis-Pouilly inscrit pleinement sa planification et sa programmation urbaine dans une logique de centre régional de l'agglomération du Grand Genève. Le PLU est dimensionné pour accueillir une croissance démographique élevée, de l'ordre de 3% par an et permettre la réalisation de 4'100 logements supplémentaires d'ici 2024 sur l'ensemble de la commune. De manière plus précise, le tramway va contribuer au développement des secteurs suivants en renforçant leur attractivité :

#### Le secteur Porte de France :

Sur le secteur Porte de France, un vaste programme d'équipements publics (lycée international, gymnase, piscine), de commerces et de services (maison de santé), et de 1 150 logements est engagé. Le lycée qui accueillera 900 élèves ouvrira à la rentrée 2016, la maison de la santé et 450 logements sont déjà en cours de construction. Au total ce programme devrait permettre l'accueil de 1 650 habitants et créer environ 750 emplois (CE2).





Figure 6 : Programmation urbaine sur la Porte de France en cours de réalisation (photo juillet 2016)

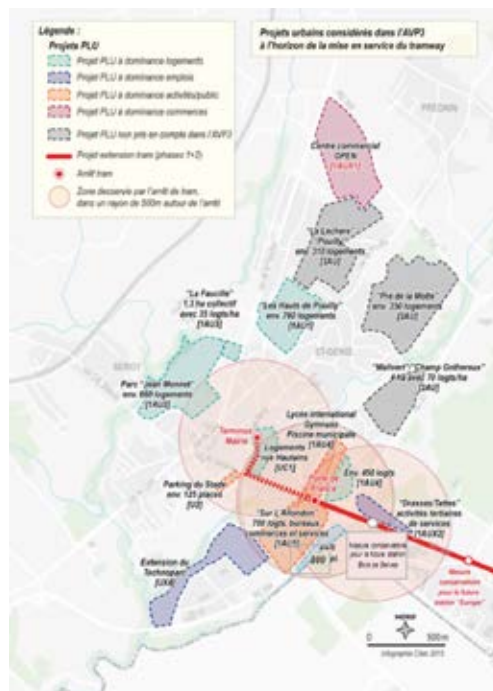


Figure 7 : les projets urbains dans la zone d'influence directe du tramway

y

### Le Technoparc.

Situé dans le prolongement du secteur Porte de France, le Technoparc fait l'objet d'une opération de requalification et de densification qui est en cours d'études, pour l'accueil d'activités à haute valeur ajoutée notamment en lien avec les activités du CERN. Actuellement le site du Technoparc accueille une centaine d'entreprises (environ 1150 emplois).

### Le site du Cern.

Le site du CERN accueille d'ores et déjà 100 000 visiteurs par an. **10 000 personnes** fréquentent quotidiennement le site (personnes enregistrées = employés, stagiaires, utilisateurs, visiteurs); ce chiffre croît de **2% par an** et le CERN développe encore sa politique d'ouverture et d'accueil du grand public. Ces données ne sont pas prises en compte dans le calcul du potentiel du tramway, mais constituent toutefois un potentiel de clientèle supplémentaire.

### Les autres quartiers de Saint-Genis-Pouilly.

En corollaire à ce développement démographique, l'activité économique résidentielle et le nombre d'actifs progresseront de façon significative sur l'ensemble du secteur. En 2015, 55% des actifs de Saint-Genis-Pouilly travaillaient dans le canton de Genève (1615 frontaliers). Cette part, en constante augmentation, sera automatiquement renforcée engendrant de nouveaux déplacements dont le tram captera une large part. La population actuelle de l'ensemble de la commune de Saint-Genis-Pouilly est de 9635 habitants (INSEE 2013) et 2996 emplois (INSEE 2013).

### *Accroissement de la sécurité du trafic (CE3)*

Le projet intègre notamment une sécurisation de l'ensemble des traversées de carrefour le long de l'axe pour les cycles et les piétons.

De plus, en 2012 et 2014 deux accidents corporels ont été reportés dans le secteur de la Porte de France, constituant de ce fait un point noir du réseau routier. Ce point de diagnostic a amené à reconsidérer les **aménagements à entreprendre dans ce secteur pour l'élimination de ce point noir**. Aussi, le lancement d'une étude de dénivellation et de reconfiguration du carrefour de Porte-de-France (mesure 33-25) a pour objectif de dissocier les flux, faciliter le trafic de transit en provenance du sud (45 % du trafic) et supprimer les points de conflit avec le tramway et les modes doux. Le tram et les modes doux pourront à terme bénéficier d'un site propre intégral renforçant grandement la sécurité des déplacements vers le centre de l'agglomération et la vitesse commerciale du tram. Le tram peut se réaliser indépendamment de la dénivellation du carrefour mais dans une logique d'optimisation lors de la mise en œuvre, les synergies entre les deux projets sont en cours d'analyse.

En complément les aménagements des carrefours routiers pour favoriser la progression des lignes de bus de rabattement sont prévus (cf. fiche 33-8) afin de renforcer l'attractivité du tram pour les habitants dans les communes de Prévessin-Moëns et Thoiry/Sergy

### *Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources (CE4)*

Cf. analyse spécifique en fin de fiche.

- Période où la mesure est prête à être réalisée (et information sur la garantie de financement)

Etant donné l'avancement des études de part et d'autre de la frontière, rien ne s'oppose à la réalisation de cette mesure dont les travaux pourraient démarrer dès 2019. La garantie de financement fera partie du dossier de demande d'établissement de la convention de financement.

- Démonstration du caractère cofinancable de la mesure

S'agissant d'une infrastructure de tramway, axe structurant du réseau mobilité du secteur, voué à améliorer l'ensemble du système de transport, cette mesure présente un caractère cofinancable.

## **2. Données chiffrées et éléments techniques complémentaires**

Coûts d'investissements: (1 € = 1.10 CHF)

*Section française du tracé*

## 26 M€ pour le projet tramway (dont 1.5 M€ pour la création du pôle d'échanges multimodal)

La réalisation du P+R ne fait pas l'objet d'une demande de cofinancement.

### Section suisse du tracé

#### 21.7 MCHF

#### Coûts d'exploitation :

Le déficit d'exploitation du tramway sur la partie Saint-Genis-Pouilly Porte-de-France / douane de Meyrin est en cours de précision dans le cadre d'un partenariat franco-genevois. Seuls les coûts strictement imputables à l'extension de la ligne en France seront pris en charge par le Département de l'Ain.

#### Analyse foncière

Les emprises du projet tram sont précisément déterminées pour ce qui concerne le prolongement de la ligne de tram jusqu'au terminus de Porte-de-France. Le montant des travaux côté suisse inclut 6.4mioCHF pour les acquisitions foncières nécessaires au projet qui sont déjà au bénéfice d'accords de principe signés.

La délimitation des aménagements connexes (pôle multimodal et P+R de 800 places) pourra encore évoluer en fonction des conclusions des études du projet de dénivellation du carrefour de Porte-de-France (mesure 33-25).

#### Offre actuelle sur l'axe :

- 6 bus par heure aux heures de pointe.
- 23 000 véhicules par jour et 63 courses de bus par jour.

#### Charges actuelles de trafic (mesures 2015):

Sections de route concernée	Nombre de véhicules par jour
RD 35 22 250	
Rue de Genève	13 600
Porte E du CERN (giratoire Porte-de-France)	2 250
RD 884 29 150	
RD 984f (Route de Meyrin)	23 800 (26 250 à la douane)

#### Nouvelle offre de service / population desservie / Fréquentation attendues

Fréquences prévues du tram : HP = 10' et HC = 12'

Amélioration de temps parcours : entre le tramway et la voiture, l'écart s'élèvera à près de 12 minutes aux heures de pointe entre Porte-de-France et le terminus actuel du CERN (CE1).

#### Synthèse des aménagements

Types d'intervention:

- site propre latéral le long de la voirie de transports existante (RD 984f/route de Meyrin). Le traitement de l'espace public est confié à un architecte.
- Le projet ne prévoit qu'une seule station (terminus) au droit du quartier en cours de développement de Porte-de-France nord sis sur la commune de Saint-Genis-Pouilly (Cf. plan synoptique de la ligne de tram côté France);
- Le tramway bénéficiera de la priorité aux carrefours. Analyse complémentaire en cours pour reprendre le carrefour Porte de France afin de séparer les flux et éliminer les conflits entre les modes;
- Effets sur le temps de parcours et/ou régularité du service: aux heures de pointe, le temps de parcours entre les stations de Porte-de-France et Meyrin avoisinera **3 minutes au lieu d'un quart d'heure en voiture**. La régularité du tramway est par ailleurs sans égal.

Les aménagements prévus pour le tramway sont les suivants :



Figure 8 et 9 : Station Porte-de-France avec aubettes, DATT et BIV et représentation du traitement architectural de la ligne et de ses abords

- Matériel roulant : Cityrunner de Bombardier, Tango de Stadler (matériel TPG)

### Mesures connexes

#### Développements urbains (grands projets, PSD, secteurs de développement)

- UD 2-13 PSD Thoiry - Saint-Genis **2<sup>e</sup> étape**

densification, extension, espaces publics dans les nouveaux quartiers ; **à dominante logements**

- UD 2-12 PSD St. Genis – Croissant Porte de France, dont site PPDE Technoparc Porte de France

densification, extension, valorisation ; **affectation mixte ; équipements, commerces**

- UD 2-11 CERN Site PPDE

densification, structuration ; **à dominante emplois**

#### Mesures d'infrastructures

- 33-8 Aménagements TP pour l'amélioration de la vitesse commerciale des lignes de bus de rabattement vers Saint-Genis-Pouilly (connexion avec le tramway) et construction d'un parc-relais
- 33-4 Construction et aménagement d'une liaison MD entre St-Genis et la ZA de la ZIMEYSA (voie verte d'agglomération)
- 33-5 Aménagements des réseaux MD à Saint-Genis-Pouilly, Sergy et Thoiry
- 33-25 Dénivellation du carrefour « Porte de France » pour séparer les trafics routiers de la ligne de tramway

#### Mesures non infrastructurelles

- Mise en service d'une offre de transports à la demande en rabattement vers le tram, en complément de la mesure 33-8 ;
- Renforcement de la gestion et du contrôle du stationnement dans les centres régionaux

#### Mesures paysage et environnement

- EP 2-0 Projet de paysage du Cœur vert du Cercle de l'Innovation
- EP 2/3 Contrat corridors Mandement Pays de Gex

### Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:

#### *Section française du tracé*

Avant-projet définitif : 20 mai 2015 ;

Phase Projet de la phase 1 et montage du dossier de DUP : 2016-2017

Procédure de Déclaration d'utilité publique : 2018

Rédaction des Dossiers de Consultation des Entreprises : 2018-2019 ;

Début des travaux : 2019

Mise en service : 2022

*Section suisse du tracé*

Etudes terminées

Autorisation de construire en force

Début des travaux : 2021

Mise en service : 2022

**Contribution environnementale (CE4)**

(Extrait de l'étude d'impact ; juillet 2013)

Contribution à la qualité de l'air:



Le projet de tramway, par effet de substitution de véhicules à moteur par des véhicules électriques, permet de réduire les émissions de polluants dans l'atmosphère de 757 kg pour les NOx et 32 kg pour les PM10 à l'horizon de réalisation.

Réduction des nuisances sonores :

Baisse de 1 dB(A) sur l'axe (niveau sonore entre 6h-22h route de Meyrin : niveau initial de 66 dB(A) – niveau futur : 65 dB(A))

**Adaptation au climat (réduction des GES)**

Réduction prévue de 266 tonnes de CO2 / an

<p><b>Mesure 33-8</b></p>	<p><b>Aménagements routiers pour favoriser les TC de rabattement depuis Thoiry et Prévessin-Moëns vers St-Genis-Pouilly (connexion avec le tram)</b></p>	<p>Coût: 3.30 MCHF</p> <p>Priorité PA3: A</p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Département de l'Ain</p>		<p><b>Autres instances concernées:</b> Communauté de communes du Pays de Gex / Canton de Genève</p>
		 <p><i>Plan des lignes TC de rabattements sur le tramway Saint-Genis-Pouilly / Meyrin</i></p>
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS 6: Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains de l'agglomération</p>	<p><b>Type ARE</b> TP_Route</p>	<p><b>N° ARE</b> /</p>
<p><b>Description de la mesure:</b></p> <p>Les futures lignes de transports en commun Y (Val-Thoiry / Aéroport) et O (J. Monnet Saint-Genis-Pouilly / Aéroport) du réseau du GLCT Transports publics transfrontaliers assureront la correspondance avec le tramway à la station Porte de France. Ces lignes dont les tracés seront modifiés dans le cadre du renouvellement des DSP du GLCT, auront pour fonction de rabattre les usagers des communes de Prévessin-Moëns, de Thoiry et de Saint-Genis-Pouilly sur le tramway de Saint-Genis-Pouilly (cf. fiche 33.7).</p> <p>Pour cela, afin d'améliorer la vitesse commerciale de ces lignes de rabattements et fiabiliser leurs temps de parcours, la présente mesure prévoit des aménagements routiers favorisant le passage des bus sont prévus à différents carrefours.</p> <p>Ainsi, deux aménagements de carrefours apparaissent nécessaires pour répondre à l'objectif de performance du réseau de transport élaboré autour du tramway:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement du carrefour à l'intersection de la RD 35 et 35A</li> <li>• Aménagement du carrefour à l'intersection de la RD 35 et 35B</li> </ul> <p>En effet, la RD 35 connaît une circulation très importante avec plus de 15'000 véhicules par jour et les RD 35 A et B sont aussi très fréquentées (avec respectivement 15'000 véhicules par jour et 7'000 véhicules par jour). Aux heures de pointe, ces carrefours sont congestionnés et rendent difficiles la circulation des bus. L'objectif est d'aménager ces carrefours avec des dispositifs assurant la priorité des bus, afin de faciliter leur progression (feux, voies réservées à proximité du carrefour, etc.).</p> <p>Les fréquences des bus aux heures de pointe, coordonnées avec les horaires du tram, seront de 20 minutes à partir de Ferney et Prévessin-Moëns. Les aménagements routiers proposés permettront d'assurer ces cadences aux heures de pointe.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles:</b></p> <p>Ces lignes de rabattements permettent d'élargir la zone d'influence du tramway Saint-Genis-Pouilly/Meyrin et contribuent fortement à améliorer le réseau de transport en commun sur cette partie du Grand-Genève. Les aménagements routiers des carrefours contribueront à l'efficacité globale des transports en commun du secteur.</p>		



Nombre de bus aux heures de pointe à partir de 2017 :

Sections de lignes de bus concernées	Nombre de bus par heure
J.Monnet Saint-Genis-Pouilly / CERN	6
Prévessin-Moens / Porte de France	3
Prévessin-Moens / CERN	3

Requalification : surfaces à requalifier : 2 hectares de voiries ; charges de trafic prévues : 1.5 M voyages

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Travaux d'aménagements routiers : à partir de 2019

Fonctionnement des lignes de rabattement : à partir de 2019 en cohérence avec le calendrier du Tramway.





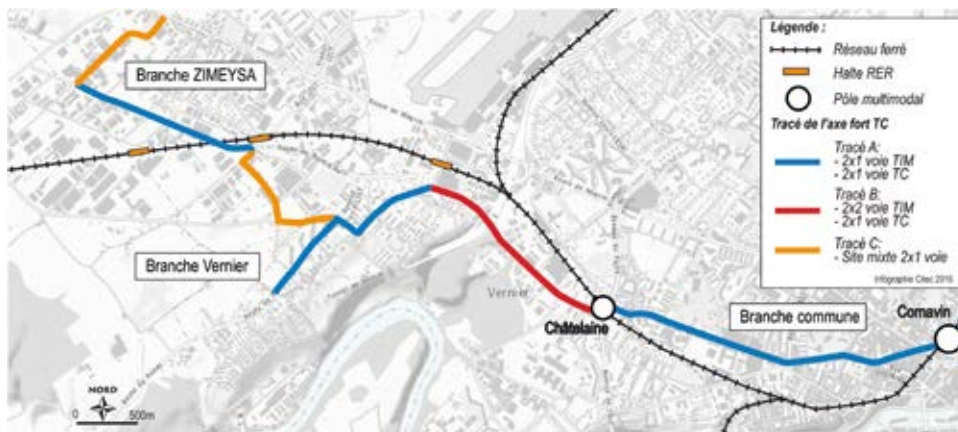
<p><b>Mesure 33-13</b></p>	<p><b>Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier</b></p>	<p><b>Coût: 58.7 MCHF</b></p> <p><b>Priorité PA3: A</b></p>
----------------------------	--	---

**Maître(s) d'ouvrage:** Canton de Genève (DGT) et Ville de Genève

**Autres instances:** Ville de Vernier



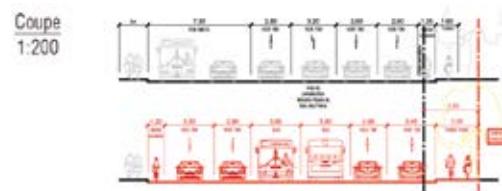
Schéma de coordination urbanisation-transport-paysage, horizon 2030 – extrait (source: Projet de territoire 2016-2030)



Plan de situation



Coupe type pour le tracé A: site propre TC, 2x1 voie TIM et bandes MD (source: Axe Fort TC Vernier, Etude de faisabilité; T-Ingénierie, 06.2016)



Coupe type pour le tracé B: site propre TC, 2x2 voie TIM et aménagements MD (source: Axe Fort TC Vernier, Etude de faisabilité; T-Ingénierie, 06.2016)

Orientation stratégique de la mesure	Type ARE	N° ARE
OS 4 : Ossature principale de l'agglomération centrale	TP_route	<b>6621.2.138</b>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>La construction d'un axe fort TC reliant le cœur d'agglomération à Vernier et à la Zimeysa s'inscrit pleinement dans la stratégie de report modal vers les TP de l'agglomération genevoise. Ce projet répond aussi aux besoins plus spécifiques de renforcement de la desserte TC sur la route de Vernier le long de laquelle de nombreux projets de création d'emplois et de logements sont prévus entre 2020 et 2030 (Etang, Châtelaine, Blandonnet).</p> <p>Le long du tracé type A, l'ensemble de l'espace public sera requalifié, y compris les centralités telles que les Charmilles et Châtelaine. L'axe fort TC circulera ici en site propre bidirectionnel (2x1 voie TC) et une voie par sens sera disponible pour les TIM.</p> <p>Le tracé de type B permet une mise en site propre de l'axe fort TC dans les deux sens (2x1 voie TC) ainsi que l'aménagement de bandes MD tout en préservant le gabarit routier actuel (2x2 voies TIM)</p> <p>Le tracé C, au vu des faibles charges de trafic et du foncier disponible permet une mixité des trafics TC et TIM (2x1 voie)</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>La stratégie sectorielle « mobilité » déployée dans le cadre du Projet de territoire du Grand Genève doit permettre de répondre aux besoins d'un territoire dynamique pour des déplacements internes au territoire et en échange. Pour cela, les moyens mis en œuvre visent à développer un véritable « effet réseau » en s'appuyant sur le Léman Express, les axes forts de transports publics et leur complémentarité.</p> <p>La planification de cet axe est incluse dans de nombreux projets urbains : Centre culturel de Châtelaine (réalisation 2018), PLQ Voie CFF (en cours d'adoption), PLQ de l'Etang, PLQ Route de Vernier (adopté), projet d'extension Verntissa (en cours d'élaboration), modification des zones pour la réalisation du Cycle du renard (mise à disposition 2023), zone réservée Balexert –Philibert de Sauvage (en cours), demande de renseignement de l'Eglise protestante, GP ZIMEYSAVER</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan d'actions des transports collectifs 2019 – 2023</li> <li>• Mobilité 2030</li> </ul>		
<p><b>Financement :</b> Canton de Genève (Loi H 1.50.)</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p>Priorité PA3 : A <span style="margin-left: 150px;">Historique priorité : B</span></p> <p><b>1. Argumentaire :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pertinence de la mesure pour l'agglomération et le projet d'agglomération et lien vers « l'effet réseau »</li> </ul> <p>Ce projet d'axe fort permet de renforcer l'offre en transport public sur un axe à proximité duquel de nombreux projets verront le jour d'ici 2030. De ce point de vue, cette mesure est en parfaite adéquation avec l'urbanisation croissante le long du corridor (+6'500 habitants, +19'000 emplois entre 2015 et 2030). En particulier, il permet de relier la Zimeysa (+10'000 emplois prévus à l'horizon 2030) avec le centre-ville de Genève. Le périmètre du grand projet Châtelaine à l'horizon 2030 accueillera environ 11'150 nouveaux habitants, 2'500 nouveaux emplois, un centre culturel avec 1'500 spectateurs, un cycle d'orientation avec 900 élèves, une école primaire avec 300 élèves et deux maisons des quartiers. Le périmètre du grand projet ZIMEYSAVER accueillera 10'000 emplois supplémentaires (20'000 au total). L'ensemble de ces nouveaux habitants et employés ainsi que ces nouveaux équipements bénéficieront du renforcement de l'offre.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Efficacité de la mesure (Rapport coût/utilité)</li> </ul> <p>Amélioration de la qualité de desserte en transports publics par la mise en place d'un site propre permettant la priorisation du bus et diminuant ainsi les temps de parcours des transports publics. Mise en place d'une liaison directe entre le centre-ville de Genève et les différents secteurs de la Zimeysa (CE1). Par ailleurs, l'amélioration de la régularité des services et de la vitesse commerciale grâce aux aménagements réalisés, permet d'améliorer l'attractivité de l'offre pour les usagers et de contenir la hausse tendancielle des coûts d'exploitation (CE1).</p>		

Ce nouvel axe fort TC est un véritable atout pour favoriser un développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, : ce nouvel axe fort TC est un véritable atout pour la Zimeysa car il permet de rendre la zone Zimeysa aujourd'hui peu dense plus attractive et donc d'accompagner son développement d'ici 2030, ainsi que densifier certains quartiers urbains comme Châtelaine ou l'Etang. Ainsi, ce sont environ 50'000 habitants et 50'000 emplois qui seront localisés le long de l'axe fort TC à l'horizon 2030 (zone d'influence de 500m de largeur de part-et-d'autre de l'axe fort entre la rue de Lyon, la route de Vernier et la Zimeysa) (CE2).

La construction d'un site propre bus bidirectionnel qui entraîne par endroit la réduction du nombre de voies dédiées au trafic routier (notamment entre la rue des Délices et le viaduc de l'Ecu) contribue à modérer le trafic sur cet axe et donc accroît la sécurité du trafic. En parallèle, l'amélioration des aménagements en faveur des mobilités douces améliorera la sécurité pour les cyclistes et les piétons (CE3).

La réduction de la capacité routière sur l'axe fort entraînera un report modal vers les transports publics et les mobilités douces, ce qui est très bénéfique d'un point de vue environnemental (réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores) (CE4).

## 2. Données chiffrées et éléments techniques complémentaires

### Coûts d'investissements :

53.7 MCHF HT pour l'aménagement de l'axe fort TC (voir coupe type en page 2)

5 MCHF HT pour l'élargissement du pont de l'Ecu afin de permettre l'inscription des 2 voies réservées au transport public

### Coûts d'exploitation :

Le surcoût d'exploitation de ce nouvel axe fort TC est uniquement dû à la modification de l'offre de transports publics circulant sur cet axe par rapport à l'offre de référence planifiée à cet horizon. Ainsi deux paramètres sont déterminants dans le calcul du (sur)coût :

- La modification de l'itinéraire des lignes (nouvelle branche Zimeysa)
- La modification des cadences de desserte
- L'amélioration de la vitesse commerciale qui pourra réduire ces surcoûts

Une évaluation du potentiel de demande montre qu'une branche desservant la Zimeysa est bénéfique particulièrement en période de pointe de manière à desservir les nombreux emplois prévus dans ce secteur. Ainsi, la ligne 19 actuelle sera prolongée jusqu'à l'Hôpital-la-Tour en période de pointe via Vernier-Village ; (+25% de surcoût d'exploitation en période de pointe) tandis qu'elle aura son terminus à Vernier-Village en période creuse. Quant à la ligne actuelle 6, son prolongement jusqu'à Vernier-Canada est déjà planifié en relation avec la construction de la future route du plateau de Montfleury.

### Analyse foncière

L'emprise foncière du projet sur des terrains privés peut être qualifiée de faible avec environ 5'000 m<sup>2</sup> de terrain concerné, soit 1,5 MCHF (300 CHF/m<sup>2</sup>)

Les planifications en cours le long de cet axe ont pris des mesures de précaution permettant la création d'une réserve d'emprise (PLQ Voie CFF, Extension Verntissa)

### Offre actuelle sur l'axe :

Lignes 6 et 19: 16 bus/h/sens entre la rue de Lyon et Vernier-Village en période de pointe (12 bus/h/sens en période creuse)

Ligne RER Cornavin – La Plaine: 2 trains/h/sens desservant la halte de Vernier et les gares de Meyrin et de la Zimeysa

Amélioration nette des temps de parcours,

Fréquentation de près de 24'000 voyageurs/JO à l'horizon 2030 sur le tronçon le plus chargé contre 19'000 voyageurs/JO en 2015.

### Accroissement de la sécurité du trafic

Traitement de points noirs spécifiques tels que la place des Charmilles et le carrefour de Châtelaine

Participation à la réduction du sentiment d'insécurité (sécurité subjective)

### Synthèse des aménagements

Types d'intervention:

- En général :
  - Maintien des arrêts existants et ajout d'un nouvel arrêt au niveau du viaduc de l'Ecu côté centre-ville (et pôle de Châtelaine)
  - Détection des bus aux feux pour assurer leur priorité
  - Augmentation de la vitesse commerciale et de la fiabilité du service
  - Aménagement d'itinéraires pour les modes doux continus et sécurisés
- Tracé A: site propre bidirectionnel et réaménagement de l'espace public; 2x1 voie TIM
- Tracé B: site propre bidirectionnel, 2x2 voies TIM et aménagements MD dans le gabarit routier actuel
- Tracé C: circulation mixte sur 2x1 voie; aménagements du gabarit routier nécessaire ponctuellement (prévus dans le cadre du grand projet ZIMEYSAVER)

Parallèlement à l'aménagement de l'axe TC un aménagement de l'espace public adjacent pourrait intervenir avec d'optimiser la qualité de l'axe.

### **Mesures connexes**

Développements urbains (grands projets, secteurs de développement)

GP Châtelaine

GP ZIMEYSAVER

Pôle multimodal Châtelaine

Halte ferroviaire Châtelaine

### **Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

- avant-projet: 2017
- projet définitif: 2018
- procédure PAP: 2019
- travaux: 2020-2021

### **Contribution environnementale**



L'étude d'impact de type RIE devant permettre de préciser la contribution du projet ne sera réalisée que lors de l'élaboration du dossier PAP à venir. Le tracé situé en milieu urbain est fortement dégradé du point de vue du bruit. Le remplacement de certains bus thermique par des trolleyés électrifiés ainsi que les réductions de charges attendues sur l'axe devraient permettre de réduire nuisances sonores de l'ordre de 1 dB(A), donc de manière significative.

Concernant la qualité de l'air, le secteur en question est en partie exposé avec des valeurs dépassant la VLI de 30 µg/m<sup>3</sup> pour les NO<sub>2</sub>.

Le développement de la desserte en transports publics et les réductions de capacité routières associées induiront un report modal diminuant la pollution totale liée au trafic routier tout au long de ce nouvel axe fort.

### Adaptation au climat (réduction des GES)

Tout comme pour la réduction des polluants atmosphériques (NO<sub>x</sub> et PM<sub>10</sub>), une réduction du CO<sub>2</sub> est attendue. A l'échelle globale cette réduction demeurera toutefois non significative.

<p><b>Mesure 33-15</b></p>	<p><b>Construction d'une passerelle MD entre les quartiers de l'Etang, de Blandonnet et la halte RER Vernier</b></p>	<p><b>Coût : 20.00 MCHF</b> <b>Priorité PA3 : A</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Ville de Vernier et privé</p>		<p><b>Autres instances concernées:</b> Etat de Genève, OFROU, CFF, Swiss Grid</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"><i>Illustration: bureau EDMS – étude de faisabilité - 2016</i></p>		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS 7 : Desserte et perméabilité MD de l'agglomération compacte</p>	<p><b>Type ARE</b> MD</p>	<p><b>N° ARE</b> 6621.2.170</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Le projet de passerelle de mobilité douce reliera entre eux de façon directe et sécurisée le futur quartier de l'Etang qui accueillera 2'500 habitants et 2'500 emplois à l'horizon 2023 (248'000 m<sup>2</sup> de SBP dont 1'000 logements), le complexe administratif de Blandonnet (82'000 m<sup>2</sup> de SBP), la gare de Vernier (prochainement reliée au CEVA via la gare de Cornavin) et le village de Vernier (centre administratif et politique de la ville de Vernier, 6700 habitants et 3500 emplois). Cette passerelle créera un lien permettant aux piétons et aux cyclistes de franchir l'autoroute A1, les lignes CFF et les axes primaires du secteur en toute sécurité (pas de carrefours) et de façon rapide. Cette passerelle connectera directement le quartier de l'Etang au train (situé à moins de 700 m) ce qui favorisera la mobilité douce, élément essentiel au bon fonctionnement de ce futur quartier majeur. Cette connexion complètera le réseau existant dans un secteur où la mobilité douce ne bénéficie pas d'aménagements de qualité du fait de la présence de nombreuses infrastructures lourdes de transports.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>Ouvrage conforme aux objectifs du plan directeur cantonal visant à faire coïncider l'offre de mobilité avec le développement urbain</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur de la mobilité douce – canton de Genève : projet inscrit comme « maillage à équiper »</li> <li>Plan localisé de quartier du quartier de l'Etang – canton de Genève – passerelle à créer pour garantir la répartition modale des déplacements</li> </ul> <p><b>Financement :</b> Ville de Vernier et privé</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p>Priorité PA3 : A <span style="margin-left: 150px;">Historique priorité : Be2</span></p>		



<p><b>Mesure 33-25</b></p>	<p><b>Restructuration du réseau TIM et de l'interface TIM - TC dans le secteur Porte de France : passage dénivelé</b></p>	<p>Coût 22 MCHF Priorité PA3 : A3</p>
----------------------------	---	---

Maître(s) d'ouvrage : Département de l'Ain

Autres instances concernées: CCPG



Plan de situation.



Principe d'aménagement



L'état initial ci-contre du carrefour avec la ligne de tramway présente encore 3 points de conflit :

1. Entre Tram et TIM sur l'anneau (en 2 points)
2. Entre Tram et TIM en provenance de Meyrin, notamment aux HPS
3. Entre MD et TIM en traversant la RD 35

La dénivelation du carrefour et sa reconfiguration (Cf. les figures 2a et 2b ci-dessous avec carrefour à feux ou giratoire) permettrait de les supprimer.

Fig. 1 Porte-de-France après mise en œuvre du tram sans modification du carrefour

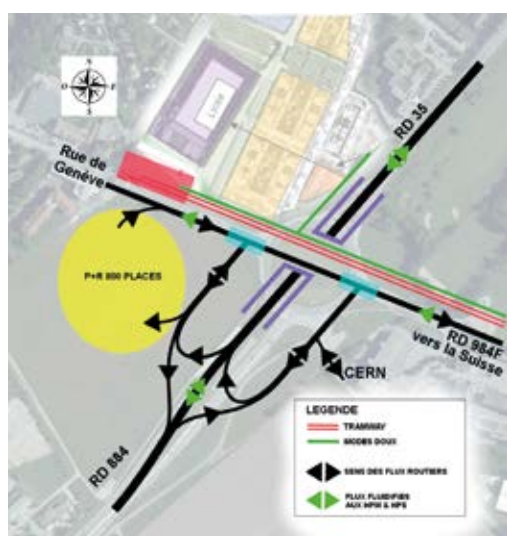


Fig. 2a Schéma de Porte-de-France après mise en œuvre du tram avec reconfiguration du grand giratoire en carrefour à feux et dénivelation

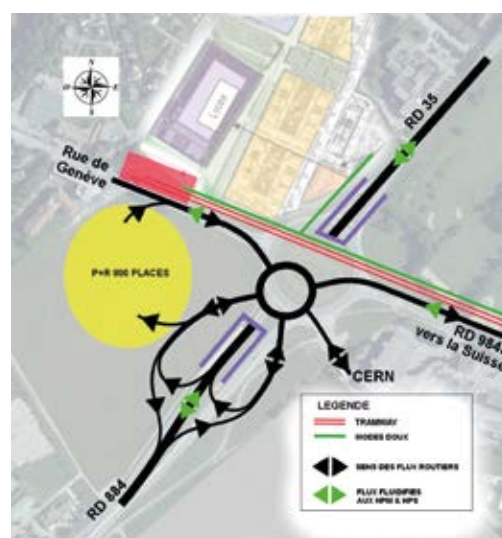


Fig. 2b Schéma de Porte-de-France après mise en œuvre du tram avec reconfiguration du grand giratoire en petit giratoire et dénivelation



Orientation stratégique de la mesure	Type ARE	N° ARE
OS 4 : Ossature principale de l'agglomération centrale	TP_route	/
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Le carrefour giratoire de « Porte-de-France » (RD884 / 984f / 35 / Route de Genève) représente un point de passage névralgique du Pays de Gex dont la branche sud (RD 984f dite route de Meyrin) constitue l'un de ses deux principaux accès au territoire suisse. La concentration du trafic sur ce nœud routier, conjuguée à l'absence de ligne de TP en site propre, est source de congestion quotidienne durant les heures de pointe du matin et du soir.</p> <p>De plus, la dynamique urbaine du secteur (implantation du second site du lycée public international et d'un centre administratif, construction de logements et de commerces), couplée aux déplacements domicile-travail des travailleurs transfrontaliers dont la zone d'influence s'étend désormais au-delà du bassin de Bellegarde, engendre une augmentation continue des flux routiers, notamment en direction de la Suisse.</p> <p>Afin de corriger cette dérive, les collectivités impliquées entendent conduire des projets d'envergure :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le Département de l'Ain et le canton de Genève projettent de réaliser le prolongement de la ligne de tramway Genève-Meyrin (CERN) (mesure 33.7 du PA3) qui doit relier à terme le centre de St-Genis-Pouilly ; la première phase de ce projet comporte une unique station à Porte-de-France adossée à un pôle d'échange multimodal et à un parking-relais de grande capacité (800 places) ;</li> <li>• Le projet de tramway inclut également la réalisation d'une véloroute en doublement de la voie mixte qui longe actuellement le CERN, le long de la route de Meyrin ;</li> <li>• Des projets immobiliers très denses (supérieurs à 90 logements/ha) accompagnent ces infrastructures, afin de densifier l'urbanisation à proximité immédiate du futur terminus de la phase n° 1 du tramway, conformément aux orientations fixées par le contrat d'axe signé en août 2012.</li> </ul> <p>D'ici à l'émergence du tramway, la conservation du giratoire Porte-de-France et sa proximité avec ces pôles générateurs de trafic alimenteront les phénomènes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• des difficultés de circulation dans le carrefour et sur les principaux axes pendant les heures de pointe du matin (HPM) et du soir (HPS) : de longues files d'attente se forment dans le giratoire et sur les principaux axes dont en particulier la Route de Meyrin (RD 984F) et la RD 884 ;</li> <li>• une situation particulièrement accidentogène pour les modes doux (piétons, vélos) ;</li> <li>• une absence de porosité urbaine du secteur en raison des caractéristiques routières du giratoire trop favorables aux TIM aux dépens des autres modes de locomotion.</li> </ul> <p>La mise en circulation du tramway ne pourra que réduire la capacité du giratoire (effet en partie compensé par le report modal), du fait des points de conflit que celui-là générera en traversant à deux reprises l'anneau de celui-ci.</p> <p>L'accompagnement du prolongement de la ligne de tramway n° 18 par la reconfiguration générale du carrefour de Porte-de-France apparaît comme le point d'orgue de l'opération, dans la mesure où elle permet de supprimer définitivement les dysfonctionnements énoncés ci-dessus, d'améliorer l'attractivité du tramway (hausse de sa vitesse commerciale) et de décongestionner ce nœud routier côté français, ainsi que la route de Meyrin côté suisse.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>La restructuration du secteur « Porte-de-France » par ce projet de dénivellation renforcera l'efficacité des aménagements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le prolongement de la ligne de tramway Genève-Meyrin-St-Genis-Pouilly en favorisant sa mise en site propre (le projet actuel de tramway prévoit que la ligne franchisse à niveau deux fois l'anneau du giratoire) ;</li> <li>• le parking-relais de grande capacité en facilitant ses accès, tant en entrée que sortie ;</li> <li>• les lignes de bus de rabattements sur le tramway (mesure 33.8) ;</li> <li>• la sécurisation des modes doux et des piétons par des cheminements dédiés (notamment prolongement de la voie verte d'agglomération) qui s'affranchissent de traversées de voies routières.</li> </ul> <p>Ces mesures visent à encourager le report d'une partie de la mobilité routière (TIM) vers les TP et MD pour atteindre l'Agglomération Genevoise depuis cette « porte d'entrée ». Par ailleurs, la requalification du carrefour de Porte-de-France doté actuellement de caractéristiques routières permettra de lui conférer une typologie urbaine restituant le lien entre les deux agglomérations pour tout type de déplacement.</p>		

**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :**

Poursuite du programme de désenclavement du Pays de Gex 6<sup>e</sup> tranche – SCOT CCPG 2007 – Délibération CFG du Conseil départemental de l'Ain lors de sa session du 25/01/2016 – Etude préliminaire INGEROP/CITEC de juin 2011

**Financement: (1 € = 1.10 CHF)**

Département de l'Ain: 20 M€ (22 M CHF)

**Priorisation :**

Priorité PA3: A

Historique priorité: /

**1. Argumentaire** (selon critères d'efficacité) :

Cette **dissociation des flux routiers** obtenue par dénivellation de l'axe RD 884 – RD35 au moyen d'un passage inférieur **permet de renforcer l'attractivité du projet de tramway de Saint-Genis-Pouilly /Meyrin en assurant sa mise en site propre dans la traversée du secteur « Porte-de-France »** et d'améliorer l'intermodalité bus-tram, MD-tram et TIM-tram. (CE1 et CE2).

Cette mesure qui impacte favorablement le report modal du TIM vers les TC et MD (CE1, CE 3 et CE4) va contribuer à sécuriser l'ensemble des déplacements dans ce secteur. Elle éradique **les points de conflit tram/TIM/MD** et améliore **sensiblement le dossier de sécurité** (CE1 et CE3) évalué par le service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG) et l'organisme qualifié agréé (OQA).

La dénivellation va aussi permettre la création d'une véloroute en site propre sécurisant ainsi les circulations modes doux vers le cœur d'agglomération (CE1, CE3 et CE4).

En outre, la mesure résout les problèmes de capacité et de sécurité du réseau de mobilité **en supprimant 45 % du trafic** qui transite **sur l'axe RD 884-RD 35** (soit **15.000 véhicules**) et en rétablissant la fluidité du trafic de ce nœud congestionné aux heures de pointe, notamment en facilitant le retour en HPS des frontaliers en provenance de Meyrin (CE1, CE3 et CE4).

A noter que l'étude préliminaire menée par INGEROP/CITEC en 2011 a conclu à **l'inefficience de la transformation du giratoire en carrefour à feux, en raison des longueurs de voies de présélection** requises et des temps d'attente importants générés au vu du nombre de mouvements de tourne-à-gauche à gérer.

Enfin, après recomposition, le site de Porte-de-France pourra prétendre incarner **la porte d'entrée du Cercle de l'Innovation**, en supprimant l'effet de coupure induit par le réseau routier actuel et en conférant à l'extrémité de la 2 x 2 voies actuelle un caractère plus urbain et pacifié (CE1 à 4) à l'approche de cet aménagement identifié comme un point de transition et de rupture.



*Schéma d'intégration urbaine du projet après dénivellation  
et réaménagement du carrefour de Porte-de-France  
(Profil en travers type entre rue de Genève et la route de Meyrin)*

**• Pertinence de la mesure pour l'agglomération et le projet d'agglomération :**

- La mesure renforce le projet de tramway Saint-Genis-Pouilly / Meyrin en facilitant sa mise en site propre dans la traversée du secteur « Porte de France » et en accompagnant le report de mobilité du mode TIM vers celui des TC.
- Elle permet également d'améliorer la sécurisation des déplacements des MD à travers la réalisation de véloroute en site propre intégral et la suppression de l'effet de coupure.

• **Efficacité de la mesure (rapport coût/utilité) :**

- La mesure résout les problèmes de capacité et de sécurité du réseau de mobilité TIM en améliorant la fluidité du trafic de ce nœud congestionné aux heures de pointe, et réduit les nuisances liées à la circulation routière.
- Elle minore la formation de file d'attente sur la route de Meyrin durant les HPS, en facilitant l'insertion des véhicules dans le carrefour reconfiguré de Porte-de-France débarrassé du flux de transit.

• **Caractère cofinancable de la mesure :**

- La mesure 33-25 vise à séparer les types de trafic, notamment routier et ferroviaire, en permettant la mise en site propre du prolongement de la ligne de tramway Genève-Meyrin-St-Genis-Pouilly.
- La vitesse d'exploitation de la ligne de tramway s'en trouve améliorée, en raison de la suppression des passages à niveaux envisagés en deux points du giratoire actuel.

**2. Données chiffrées et éléments techniques complémentaires**

Charges actuelles de trafic (mesures 2015) :

Sections de route concernée	Nombre de véhicules par jour
RD 35	22 250
Rue de Genève	13 600
CERN	2 250
RD 884	29 150
RD 984f (Route de Meyrin)	23 800 (26 250 à la douane)

Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure :

<i>Prestations</i>	<i>Période</i>
Actualisation des études préliminaires existantes	2016
Avant-Projet	2017
Autorisations environnementales et réglementaires (DUP)	2017-2018
Projet	2018
Acquisitions foncières	2018-2019
DCE – Consultation - Attribution	2019
Travaux	2020-2022

L'échéancier est en cohérence avec le calendrier du projet de prolongation de la ligne de tramway Genève-Meyrin-St-Genis-Pouilly afin de viser la concomitance des travaux pour atteindre la pleine efficacité des deux mesures. **Néanmoins, l'opération de « dénivelation » n'est pas de nature à retarder le « prolongement de la ligne de tram Genève –Meyrin jusqu'à la Porte de France » dont le calendrier restera conforme aux indications portées dans la fiche relative à la mesure 33-7.**

**Contribution environnementale**

Contribution à la qualité de l'air :



Cette mesure renforce l'attractivité du tramway et favorise les déplacements modes doux vers le centre de l'agglomération. Ainsi, le report modal des TIM vers d'autres modes de déplacements moins polluant va contribuer à la réduction de la pollution atmosphérique. En outre, ce projet de dénivelation va entraîner une diminution de la congestion routière contribuant aussi à améliorer la qualité de l'air du secteur.

Réduction des nuisances sonores :

Le choix du mode de dénivelation privilégiera le passage souterrain en trémie, cuvelée si nécessaire, et entraînera de ce fait une atténuation des nuisances sonores liées au trafic routier dans ce secteur, trafic routier qui sera réduit par rapport à aujourd'hui du fait du report modal des TIM vers le tramway et les modes doux.

Adaptation au climat (réduction des GES) :

Comme pour la contribution à la qualité de l'air, le report d'une part de mobilité TIM vers l'utilisation des transports en commun entraînera une diminution du nombre de véhicules individuels et des émissions de GES correspondantes.

<p><b>Mesure 33-21</b></p>	<p><b>Construction d'un axe tram entre St-Genis-Pouilly - Porte-de-France et St-Genis-Pouilly - centre</b></p>	<p><b>Coût: 19.40 MCHF</b></p> <p><b>Priorité PA3 : B</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Département de l'Ain</p>		<p><b>Autres instances concernées:</b> Communauté de communes du Pays de Gex / Canton de Genève</p>
		 <p><i>Extension de la ligne 18 (TCMC) à Saint-Genis-Pouilly entre la Porte-de-France et le centre-ville</i></p>
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS 4 : Ossature principale de l'agglomération centrale</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>Tram</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>/</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Subordonnée à la réalisation de la mesure 33.7 « Construction d'un axe tram entre le CERN et Saint-Genis-Pouilly – Porte-de-France », la présente mesure consiste à poursuivre le prolongement de la ligne de tramway n°18, de la Porte-de-France au centre-ville de Saint-Genis-Pouilly (terminus mairie), soit 600 m de voie en zone urbaine. Elle correspond à la phase 2 de la construction d'un axe tram entre l'actuel terminus du CERN à Meyrin et Saint-Genis-Pouilly centre.</p> <p>Elle permet de compléter la liaison entre le pôle d'emploi dynamique de Genève et sa périphérie, le CERN (10'000 emplois), le secteur de Porte de France en plein développement et le centre-ville de Saint-Genis-Pouilly. Cette mesure permet également la requalification de l'espace-rue garantissant l'insertion urbaine du tramway et intègre la création de cheminements MD et d'aménagements paysagers.</p> <p>La démarche de « <b>contrat d'axe</b> » lancée entre la Commune de St-Genis-Pouilly, le Département de l'Ain et la Communauté de Communes du Pays de Gex qui porte le SCOT, vise à renforcer le lien urbanisation - transport. En contrepartie de l'engagement du Département sur la réalisation du projet de transport, la CCPG et la commune de St-Genis-Pouilly s'engagent à concentrer la croissance urbaine (90 logements/ha) dans un rayon de 500 mètres de l'infrastructure et à mettre en place les rabattements MD nécessaires. A ce jour, on dénombre 2315 logements au futur arrêt « mairie » et 301 emplois.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>La thématique de la mobilité est un axe primordial du PACA Genève/Saint-Genis-Pouilly/Gex et le prolongement de la ligne de tramway à Saint-Genis-Pouilly entre son centre et station de Porte-de-France permet une amélioration très conséquente de la qualité et de la fréquentation des transports collectifs entre St-Genis-Pouilly et Genève. Cette phase 2 du tramway viendra finaliser le réseau de transports collectif du PACA, composé d'un axe structurant (le tramway) et d'un réseau de rabattement par bus, va profondément modifier les façons de se déplacer au sein du territoire et confortera Saint-Genis-Pouilly dans son rôle de pôle régional équipé et rayonnant au sein du Grand Genève.</p>		

**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):**

Prise en considération du projet de tram : délibération du 25 juin 2013

Décision de phasage des travaux en deux sections : délibération du 19 janvier 2015

Validation de l'avant-projet : 20 mai 2015

**Financement :**

Investissement: réalisation par le Département de l'Ain du tronçon de tram entre les stations « Porte-de-France » et « mairie –centre » de Saint-Genis-Pouilly estimés à 17.63 M€ (19.4 MCHF / taux de change: 1 € = 1,10 CHF).

**Priorisation :**

Priorité PA3: B

Historique priorité: B

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

- La mesure valorise le tramway Saint-Genis-Pouilly / Meyrin (CE 1 et 4).

L'accès direct au centre-ville augmente la zone d'influence et *ipso facto* la fréquentation voyageur du tramway. La réalisation du prolongement de la ligne de tram en site propre contribuera à sécuriser les temps de parcours, ce qui confortera son attractivité. L'étude socio-économique du tramway estime la part modale à 32% en zone urbaine. En appliquant ce ratio à la population du bourg de Saint-Genis-Pouilly, cela représente environ 1'440 usagers potentiels susceptibles de prendre le tramway.

- La mesure résout des problèmes de capacité du réseau de mobilité (CE 1 et 4)

La route de Genève connaît une circulation importante avec plus de 13'600 véhicules par jour venant s'ajouter à celles des RD 35 et 884 (respectivement 22 150 et 29 150 véhicules par jour) à hauteur de leur jonction, au carrefour de Porte-de-France. Aux heures de pointe, le réseau routier congestionné entrave la progression des bus et pèjore leur attractivité. L'extension de la ligne de tramway jusqu'au centre-ville vise, avec une fréquence de 10 minutes aux heures de pointe, à susciter un fort report modal au profit du tram en réduisant drastiquement le nombre d'usagers frontaliers utilisant un véhicule particulier dans le cadre de leur migration pendulaire.

- La mesure contribue à l'amélioration du cadre de vie (CE 2)

Le tramway améliorera significativement la qualité de vie des habitants du centre de Saint-Genis-Pouilly. Ainsi, l'accent sera mis sur plusieurs points forts comme, par exemple, la création d'une plate-forme engazonnée jalonnée de trottoirs en béton désactivé, le renouvellement et la diversification des plantations, la mise en œuvre d'une ambiance nocturne adaptée aux différentes séquences urbaines, l'installation d'une nouvelle gamme de mobiliers urbains au design contemporain, etc.

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 17.63 M€ (19.4 MCHF / taux de change: 1 € = 1,10 CHF)

Coûts d'exploitation : le déficit d'exploitation du tramway découlera de l'évaluation des coûts marginaux strictement imputables à l'extension de la ligne en France et pris en charge par le Département de l'Ain (cf. fiche 33.7).

Offre actuelle sur l'axe:

- 6 bus par heure aux heures de pointe, soit 10'.
- 63 courses de bus par jour.

Charges actuelles de trafic (mesures 2015):

Sections de routes concernées	Nombre de véhicules par jour
RD 35	22'250
<b>Rue de Genève</b>	<b>13'600</b>
Porte E du CERN (giratoire Porte-de-France)	2'250
RD 884	29'150
RD 984f (Route de Meyrin)	23'800 (26'250 à la douane)

Nombre de bus aux heures de pointe:

Section de ligne de bus concernée	Nombre de bus par heure
J.Monnet Saint-Genis-Pouilly / CERN	6

Requalification: surfaces à requalifier: 1.5 hectare de voiries

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Validation de l'avant-projet: 20 mai 2015

Phase Projet de la phase 2: 2017

Procédure de Déclaration d'utilité publique (phase 1 et 2): 2018

Acquisitions foncières de la phase 2: 2019-2020

Rédaction des Dossiers de Consultation des Entreprises: 2021

Début des travaux: 2023

Mise en service: 2026

**Contribution environnementale**

(Extrait de l'étude d'impact de juillet 2013)

Contribution à la qualité de l'air:

Le projet de tramway, par effet de substitution de véhicules à moteur par des véhicules électriques, permet de réduire les émissions de polluants dans l'atmosphère (consommation énergétique épargnée: 81 T éq. pétrole/an)



Réduction des nuisances sonores:

Baisse entre 1.5 et 4.5 dB(A) sur l'axe (niveau sonore entre 6h-22h route de Genève)

Adaptation au climat (réduction des GES)

Baisse de 12% des GES grâce au tram (NOx sans projet en 2017: 16 063 g/J – Nox avec projet: 14 031 g/J)



<p><b>Mesure 33-26</b></p>	<p><b>Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévost et les Batailles</b></p>	<p><b>Coût: 10 MCHF</b></p> <p><b>Priorité PA3: B</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Communes de Meyrin et Vernier, FTI</p> <p><b>Autres instances concernées:</b> CFF</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"><i>Concept mobilité étudié dans le cadre de l'élaboration du plan directeur de la zone de développement industriel et artisanal des Batailles (ZIBAT) ; Grand Projet ZIMEYSAVER (source : OU / Etat de Genève)</i></p>		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS 7 : Desserte et perméabilité MD de l'agglomération compacte</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>MD</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>/</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Cette mesure vise à aménager un passage au-dessus des voies CFF (3 voies) exclusivement destiné aux piétons et aux cyclistes (MD), au lieu-dit des Batailles. Cet aménagement permettra de relier le nord et le sud des secteurs industriels de la ZIMEYSAVER, mais également de créer une meilleure perméabilité entre les centralités des Villes de Vernier et de Meyrin.</p> <p>Ce passage sera en outre directement relié à la Voie Verte d'Agglomération, laquelle permettra de créer une connexion directe modes doux entre les centralités d'agglomération.</p> <p>Ce passage aérien s'inscrit à plus large échelle dans la volonté de mieux desservir les sites industriels par la création de nouvelles voiries qui seront réalisées dans la zone industrielle des Batailles (ZIBAT) pour rationaliser l'accessibilité à l'ensemble des parcelles du périmètre.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Plan Guide du Grand Projet ZIMEYSAVER</li> <li>Délibération n° 2016-01a relative au projet de plan directeur de la zone de développement industriel et artisanal des Batailles (PDZIBAT) n° 29'975, préavisée favorablement le 8 mars 2016 par le Conseil municipal de Meyrin</li> </ul> <p><b>Financement:</b></p> <p>Communes, FTI</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p>Priorité PA3: B <span style="margin-left: 200px;">Historique priorité:</span> <span style="margin-left: 50px;">Nouvelle mesure PA3</span></p> <p><b>Argumentaire :</b></p> <p>Le Plan directeur de la ZIBAT qui a été réalisé en 2016 offre une large place à la mobilité douce sur un secteur qui jusque-là demeurait peu développé. Ainsi cette mesure permet de créer une liaison modes doux structurante entre des secteurs de la zone industrielle actuellement mal connectés et les deux centres urbains de Vernier et Meyrin (CE1). Les voies CFF représentent en effet une frontière physique peu perméable (aucun autre franchissement sur 1.2 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 (CE2). Elle permet une amélioration réelle de la sécurité du trafic cycliste (CE3) ainsi qu'une évolution favorable des parts modales MD (CE4).</p>		



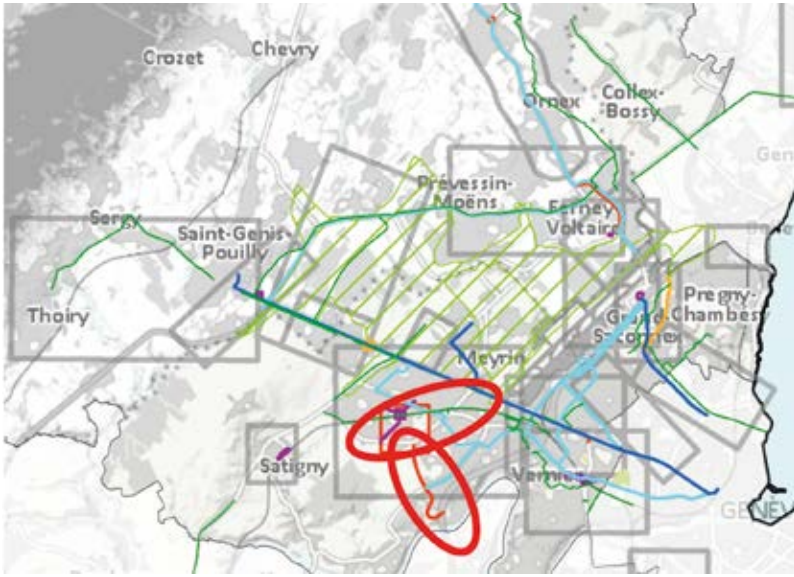

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 10 MCHF

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Actuellement au niveau étude de faisabilité.

Réalisation : 2023-2026

<p><b>Mesure 33-14</b></p>	<p><b>Construction d'une route d'accès entre la zone industrielle de Meyrin-Satigny et la route de Peney (nécessaire à la densification de la ZI et à la desserte TP)</b></p>	<p><b>Coût: 49,0 MCHF</b></p> <p><b>Priorité PA3: Ae3</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Canton de Genève</p>		<p><b>Autres instances concernées:</b> Communes de Vernier et de Satigny</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-between;">   </div> <p style="text-align: right; font-size: small;">Tracé de la variante T21 retenue (source : Etudes préliminaires pour le « Barreau de Montfleury » ; Rapport d'étude de mai 2016 par sd ingénierie SA)</p>		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS 6 : Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains de l'agglomération centrale</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>TIM</p>	
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p><i>Bien que cette mesure ne fasse pas l'objet d'une demande de cofinancement, la présente fiche vise à expliquer le niveau d'investissement et les effets de la mesure sur l'organisation des déplacements.</i></p> <p>La demi-jonction autoroutière Canada est une mesure importante prévue pour délester un des tronçons les plus critiques de l'autoroute de contournement (le tunnel de Vernier). Cependant, cette demi-jonction en pourra être réalisée sans assurer une liaison vers le réseau cantonal primaire et sans prendre des mesures afin d'éviter le trafic de transit à travers le village de Vernier.</p> <p>Ainsi, la création du « barreau de Montfleury » a pour but de créer une nouvelle liaison routière entre cette nouvelle demi-jonction autoroutière Canada et la route de Satigny pour desservir la ZIMOGA et la ZIMEYSA. Des accroches sont prévues sur la route du Canada, sur la route de Peney et sur la route de Satigny.</p> <p>Le barreau sera donc la continuité du nouvel échangeur autoroutier à la hauteur du pont sur le Rhône au lieu-dit Canada. Ce barreau permettra de décharger le trafic qui transite par le village de Vernier et la jonction de Vernier. La ZIMOGA et la ZIMEYSA seront donc directement reliées à l'autoroute. Cette nouvelle liaison routière est d'une part, comme mentionné, une infrastructure nécessaire à la réalisation de la demi-jonction Vernier-Canada afin d'éviter la création d'un trafic de transit important à travers le village de Vernier (~11'000 vhc/j), et d'autre part une condition à la densification des zones industrielles du Grand Projet ZIMEYSAVER en améliorant sensiblement leur accessibilité routière.</p> <p>En parallèle de la création de ce nouveau barreau routier, la route de Satigny entre l'accroche du barreau routier et la route du Nant d'Avril ainsi que la partie de la rue Lect comprise entre la route du Nant d'Avril et la route de Meyrin devront être requalifiées afin d'être à même d'absorber l'augmentation du trafic prévu. Ces routes seront également intégrées au réseau cantonal primaire afin de correspondre à leur nouvelle vocation d'accès principal à la ZIMEYSAVER. Le Grand Projet ZIMEYSAVER prévoit, en plus de l'élargissement des gabarits routiers et la création de voies de présélection là où nécessaire, des aménagements en faveur de la mobilité douce.</p>		

Par ailleurs, la création de ce nouveau maillon routier permettra de réduire le trafic sur la route de Vernier, ainsi que sur la route de Peney (-3'000 vhc/j) en traversée du village de Vernier ce qui permettra la requalification des espaces routiers et une meilleure intégration des TC et des mobilités douces sur ces axes. Des mesures de réduction du trafic sur les axes concernées devront être réalisées concomitamment à la mise en service du barreau routier.

**Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :**

Ce maillon routier s'inscrit dans le concept mobilité du Grand Projet ZIMEYSAVER ainsi que dans le Plan Directeur Cantonal

**Inscription réglementaire ou planification directrice:**

- Grand Projet ZIMEYSAVER
- Tracé T21 validé par le COPIL du Grand Projet ZIMEYSAVER en juin 2016

**Financement :**

projet de loi spécifique ultérieur

**Priorisation :**

Priorité PA3: Ae3

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

- CE1: diminution du trafic et des nuisances autour des zones fortement habitées de Vernier et Satigny
- CE2: diminution du trafic sur l'A1 entre la nouvelle jonction de Vernier-Canada et la jonction de Meyrin
- CE4: amélioration de la desserte de la ZIMEYSAVER

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements: ~49'000'000 CHF HT (calcul à +/-30%) se répartissant comme suit:

- Acquisitions de terrain 6'565'000 CHF HT
- Génie Civil: 10'585'000 CHF HT
- Ouvrages d'Art: 10'915'000 CHF HT
- Divers: 4'290'000 CHF HT
- Installations de chantier, divers et imprévu, honoraires: 9'305'000 CHF HT
- Requalification de la route de Satigny sur ~820 m: 5'000'000 CHF HT
- Requalification de la rue Lect sur ~ 500m: 2'300'000 CHF HT

Débits routiers:

- Charges TJM 2030 attendues sur le barreau routier 26'000 vh/j;
- réduction du trafic estimée sur la route de Vernier 11'000 vh/j
- réduction du trafic estimée sur la route de Peney 3'000 vh/j  
(source: étude de faisabilité Citec ingénieurs, 2014)

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

- étude d'avant-projet détaillé: 2017-2018
- projet définitif: 2018-2021
- construction: 2021-2024

**Contribution à la qualité de l'air:**


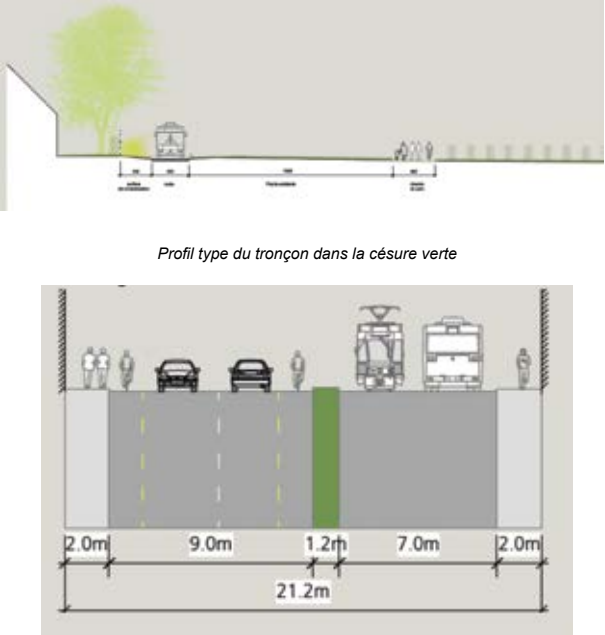
Fortes diminutions de la pollution de l'air sur les routes de Vernier et de Peney

**Réduction des nuisances sonores :**

Fortes diminutions des nuisances sonores sur ces mêmes routes

Regroupement géographique	Axe de développement Genève – Onex – Bernex				
34					
<b>Coûts des mesures infrastructurelles transport</b>					
<b>Total des mesures A : -</b>			<b>Total des mesures liste A+Ae : -</b>		
<b>Total des mesures B : 42.28</b>			<b>Total des mesures liste B+Be : 42.28</b>		
<b>Description des enjeux principaux</b>					
<p>Les mesures de ce regroupement visent à compléter les dispositifs engagés par la réalisation de l'axe tram entre Genève et Bernex. Il s'agit principalement de structurer le centre régional de Bernex autour du tram, d'améliorer la perméabilité MD et de renforcer les réseaux structurants MD, notamment vers le cœur d'agglomération.</p> <p>Des efforts particuliers sont également prévus pour améliorer la desserte TC dans l'épaisseur du corridor Bernex-Onex- Genève et renforcer les rabattements sur le tram, mais également vers les centralités du cœur d'agglomération et notamment les gares de Lancy-Pont-Rouge et du Bachet ou encore les Cherpines et la zone de d'activités ZIPLO.</p> <p>Le développement urbain se concentre au nord de la ville de Bernex (extension) ainsi que le long de la ligne de tram sur les communes de Confignon, Onex, Lancy.</p> <p>La préservation des espaces ouverts au nord de Bernex, du coteau de Bernex, des bords du Rhône et la réalisation d'un parc urbain entre Bernex et Cressy assurent une qualité paysagère à ces nouveaux développements urbains. Les connectivités biologiques en périphérie de l'urbanisation seront améliorées.</p>					
<b>Mesures transport infrastructurelles</b>					
No	Intitulé	Horizon de réalisation	Financement	Liste PA3	Coût (total actualisé) [MCHF]
34-1	Construction d'un axe tram entre Genève et la Croisée de Confignon	Réalisé	Local + CH agglo	R	
34-2	Tram Cornavin - Onex - Bernex : tronçon Cornavin – Bd. George-Favon	Réalisé	Local + CH agglo	R	
34-3	Réorganisation du réseau trolleybus en lien avec la réalisation du tram Cornavin - Onex - Bernex	2019	Local + CH agglo	A1	
34-4	Requalification de l'espace-rue route de Chancy	2017	Local + CH agglo	A1	
34-5	Construction d'un axe tram entre la Croisée de Confignon et Bernex-Vailly	2018	Local + CH agglo	A1	
34-6	Construction d'un P+R à Bernex-Vailly	2018	Local	Ae2	12
34-7	Aménagements TC sur la route du Gd-Lancy (RC29) permettant la connexion entre la route de Chancy et la gare de Lancy-Pont-Rouge	2023 – 2026	Local	Hors FI	15
34-8	Amélioration de l'accessibilité multimodale du quartier de Bernex-Nord : réalisation d'un boulevard urbain (barreau nord), site propre TC et qualification de l'espace-rue	2020	Local + CH agglo	A2	47
34-9	Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le Cœur d'agglomération	2018	Local + CH agglo	A2	2.25
34-10	Construction d'un P+R à Bernex Suzette	2020	Local	Ae2	9
34-11	Construction d'une passerelle MD entre Le Lignon et le parc des Evaux	2018	Local	Ae2	4.12

34-12	Traitement de l'espace public entre l'axe route de Chancy le long du prolongement du tram vers Vailly et le tissu bâti existant au sud	2020	Local + CH agglo	A2	9.36
34-13	Aménagement d'un axe TC en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines- Bernex	2025	Local + CH agglo	B3	12.76
34-14	Mise en site propre et développement de l'axe TC Cressy - Bernex avec requalification de l'espace-rue	2023 - 2026	Local + CH agglo	B3	29.52
34-15	Réalisation de l'interface multimodale de la Croisée de Bernex	>2026	Local + CH agglo	C	7.4
<b>Mesures urbanisation</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>				<i>Horizon de réalisation (1<sup>er</sup> opérations)</i>
UD4-14	Lancy-Onex				En cours
UD4-13	Bernex				A
UD4-12	Route de Chancy				B
<b>Mesures paysage et environnement</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>			<i>Horizon de réalisation</i>	<i>Coût [MCHF]</i>
EP 3/4	Contrat corridors Champagne Genevois (cf. fiches 14 et 35)			2012 - 2017	4.1
EP 4-03	Restauration biologique du franchissement du Merley par la route de Chancy (Contrat corridors Champagne Genevois)			2017-2018	0.91
EP4-02	Réalisation d'une pénétrante paysagère entre la nouvelle urbanisation de Bernex-nord et Cressy, sur la couverture autoroutière			2017 – 2019	6.1
EP 4-05	Réalisation d'une pénétrante paysagère dans la continuité de la césure paysagère de Bernex sur Confignon: parc de Vuillonex			2018 – 2021	5.4
EP 4-06	Réalisation d'une pénétrante paysagère dans la centralité de Bernex-nord: parc de Borbaz			2022	7.2
EP 4-07	Réalisation d'une pénétrante paysagère dans la centralité de Bernex-nord: parc de Bruyère			>2023	A définir
EP 4-17	Restauration biologique route d'Aire la Ville (Contrat corridors Champagne Genevois)			>2023	

<p><b>Mesure 34-13</b></p>	<p><b>Aménagement d'un axe TC en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines- Bernex</b></p>	<p><b>Coût: 12.76 MCHF</b></p> <p><b>Priorité PA3: B</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Canton de Genève (DGGC)</p>		<p><b>Autres instances concernées:</b> Etat de Genève – commune (Confignon)</p>
		 <p><i>Profil type du tronçon dans la césure verte</i></p> <p><i>Profil type du tronçon dans la césure verte</i></p>
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p>	<p><b>Type ARE</b></p>	<p><b>N° ARE</b></p>
<p>OS 4: Ossature principale de l'agglomération centrale</p>	<p>TP route</p>	<p><b>6621.2.139</b></p>
<p><b>Description de la mesure:</b></p> <p>La création d'un aménagement TC en site propre et d'une voie verte MD avec traitement paysager sur le tronçon Cherpines – Bernex, y compris pôle d'échange de Bernex (carrefour avec la route de Chancy) permet de répondre au besoin de TC sur les liaisons tangentielles, de renforcer l'offre TC sur un secteur en fort développement et d'offrir un rabattement direct sur le Léman Express (via une connexion à la halte Bachet).</p> <p>Cet axe permet également de relier deux grands projets urbains (Cherpines et Bernex) et de mettre en relation des pôles d'habitants et d'emplois. Ces équipements structurants devront être accessibles d'un quartier à l'autre.</p> <p>Les aménagements sont adaptés à l'environnement dans lequel la ligne TC s'inscrit. Les principales séquences sont: un site minimal qui traverse la césure verte aménagée en promenade (une seule voie de circulation exclusivement dédiée au TC et fonctionnant en alternat), tronçon réservé au bus au droit de la place des Cherpines avec des emprises généreuses pour les MD, bus sur le site tram dans la partie sud des Cherpines.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles:</b></p> <p>Ce nouvel axe routier réservé aux mobilités douces et transport public a vocation à s'inscrire dans une logique d'ensemble de maillage du réseau de transport public. Ce tronçon manquant ouvre de nouvelles perspectives de liaisons et de rabattement en transport public vers les axes forts tramway et vers le Léman Express. Il participe ainsi à une efficacité accrue et à une amélioration notable du niveau de service aux usagers TC. Dès lors, cette mesure conforte les concepts multimodaux qui ont été développés dans le secteur et qui ont mis en exergue le besoin de cette ligne comme étant un axe fort de desserte tangentielle.</p>		

**Inscription réglementaire et planification directrice :**

H1 50 (loi cantonale pour le financement des TP)

Plan directeur cantonal

**Financement:** 12.76 MCHF

Canton et commune de Confignon

**Priorisation :**

Priorité PA3: B

Historique priorité :B

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

L'important développement urbain prévu autour du quartier des Cherpines et de Bernex impliquera une forte augmentation de la demande de déplacements entre ces différentes centralités à laquelle la nouvelle liaison tangentielle TC et MD permet de répondre (CE1). La mesure permet également un renforcement de l'intermodalité grâce au rabattement offert sur le Léman express à bachet (CE1).


La nouvelle infrastructure prévue est réservée au TP et MD, évitant ainsi des pressions de développements d'activités basées sur l'automobile (CE2) et assurant une sécurité optimale pour les MD (CE3). Elle permet enfin qu'une évolution favorable des parts modales TP et MD (CE4)

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

2013 : Etude de faisabilité

2018 : Etude du projet d'ouvrage

2023-2026 : Réalisation

<b>Mesure 34-14</b>	<b>Mise en site propre et développement de l'axe TC Cressy - Bernex avec requalification de l'espace-rue</b>	<b>Coût : 29.52 MCHF</b>
		<b>Priorité PA3 : B</b>
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton de Genève, communes		
<b>Autres instances concernées :</b>		
 <p style="text-align: right;"><i>Plan de situation</i> (source : Etat de Genève)</p>		
<b>Orientation stratégique de la mesure</b>	<b>Type ARE</b>	<b>N° ARE</b>
OS6 : Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains	TP_route	6621.2.140
<b>Description de la mesure :</b>		
<p>Cette mesure vise à compléter l'offre en TC des quartiers nord du grand projet Bernex, tout en permettant la liaison avec Onex et le parc des Evaux. La traversée de l'autoroute nécessite un ouvrage d'art (pont) en continuité de l'accroche du barreau nord (mesure 34-8). Le tracé de la ligne devra toutefois subir une requalification, en lien avec l'accès au parc des Evaux ainsi qu'à la centralité de Cressy (Cressy santé).</p>		
<b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b>		
<p>Cette mesure s'inscrit dans une logique d'ensemble visant à structurer le centre régional de Bernex en renforçant les perméabilités TC afin d'améliorer les connexions entre les secteurs.</p>		
<b>Inscription réglementaire et planification directrice:</b>		
<p>Mobilités 2030</p> <p><b>Financement :</b></p> <p>Canton</p>		
<b>Priorisation :</b>		
<p>Priorité PA3 : B                                  Historique priorité : B</p>		
<b>Argumentaire :</b>		
<p>La structure de l'accessibilité en TC de l'ensemble du périmètre du projet nécessite la mise en relation en TC des quartiers situés au nord, à dominante d'activités. L'offre en TC est ainsi complétée sur l'ensemble du périmètre et permettra de couvrir les besoins des futurs habitants/travailleurs du secteur. (CE1)</p> <p>La mesure participe à l'évolution des parts modales actuelles (CE4) et permet de réaliser les développements urbains de Bernex, basés avant tout sur une accessibilité TP + MD (CE2).</p>		
<b>Données chiffrées :</b>		
<p>Coûts d'investissements : 29.52 MCHF</p>		
<b>Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:</b>		
<p>Réalisation : 2023-2026</p>		





Regroupement géographique  <h1 style="font-size: 2em; margin: 0;">35</h1>	<h2 style="margin: 0;">Axe de développement Genève Porte Sud (PAV – Plaine de l’Aire – Saint-Julien)</h2>				
<b>Coûts des mesures infrastructurelles transport</b>					
<b>Total des mesures A : 45.8</b>			<b>Total des mesures liste A+Ae : 45.8</b>		
<b>Total des mesures B : 20</b>			<b>Total des mesures liste B+Be : 20.41</b>		
<b>Description des enjeux principaux</b>					
<p>Les mesures de ce regroupement visent une réorganisation globale de l’armature de déplacements pour répondre au double objectif d’amélioration de l’accessibilité du territoire et de transfert modal vers des modes alternatifs au transport individuel motorisé.</p> <p>La création d’un axe fort TC (tram) structurant pour l’ensemble du territoire constitue la mesure prioritaire de l’axe de développement Genève – St-Julien/Porte Sud. Dans le secteur St-Julien, il s’agit en complément d’accompagner la mise en œuvre du tramway par des mesures visant à améliorer les rabattements TC et MD sur l’axe fort. Ces mesures complémentaires visent notamment à assurer des connexions efficaces entre le pôle d’échange multimodal de Saint Julien et les pôles urbains et économiques du Genevois et à garantir l’accessibilité à la ville élargie. Plus au centre, il s’agit d’assurer la couverture TC des nouveaux quartiers, d’organiser les rabattements vers les centralités voisines et le réseau RER à Bachet, ainsi qu’améliorer la perméabilité MD des tissus urbains et la continuité des réseaux MD, notamment vers le cœur d’agglomération.</p> <p>Le développement urbain est structuré par ce nouvel axe tram. Il permet l’affirmation de Saint-Julien - Porte Sud comme centre régional dans l’agglomération centrale transfrontalière par le développement de fonctions urbaines attractives et la valorisation du potentiel genevois par la réalisation de nouveaux quartiers aux Cherpines et à Perly-Certoux.</p> <p>Ces développements urbains prennent appui sur un cadre paysager commun et structurant, caractérisé notamment par les rivières Arande et Aire. Cette dernière fait l’objet d’un projet important de renaturation. Le maillage paysager et écologique doit être intégré au sein des projets de développement et de renouvellement urbains, faisant ainsi le lien entre les quartiers de ville et les zones agricoles.</p>					
<b>Mesures infrastructurelles transport</b>					
No	Intitulé	Horizon de réalisation	Financement	Liste PA3	Coût (total actualisé) [MCHF]
35-5	Aménagement d’une liaison MD entre Saint-Julien-en-Genevois et Perly	Réalisé	Local + CH agglo	R	1.25
35-17	Boulevard urbain Sud : Aménagement du carrefour des Mouilles à Neydens	Réalisé	Local	R	2.08
35-6	Aménagement d’une liaison rurale MD entre St-Julien, Certoux et Genève	Réalisé	Local	R	0.39
35-3	Réalisation d’aménagements TP sur la ligne de bus entre Genève et St-Julien (partie France)	2019 – 2022	Local + CH agglo	A1	2.80
35-4	Organisation et réaménagement du pôle multimodal de la gare de Saint-Julien (dont P+R)	2019-2023	Local	Ae1	11.4
35-14	Construction d’un axe tram entre Genève et St-Julien et requalification de l’espace public (y compris desserte sud de Perly)	2019 / 2023	Local + CH agglo	A2	234.20
35-12	Entrée Sud : Priorisation des TP entre l’entrée Sud de Saint-Julien et amélioration de l’accessibilité TP à la gare de Saint-Julien	2019 - 2023	Local + CH agglo	Ae2	1.30

35-19	Aménagement routier d'une nouvelle entrée Ouest de Saint-Julien et de la rue des Sardes en accompagnement du tram (mesure TIM + TP + MD)	En cours	Local	Ae2	15.60
35-21	Connexion MD PLO - Cherpines et aménagement de la place des Cherpines	2015 – 2018	Local	Ae2	12.38
35-22	Réalisation d'aménagements MD et traitement paysager du chemin des Cherpines et connexion avec l'Aire en direction de Lully	2015 – 2018	Local	Ae2	1.80
35-23	Elargissement du Pont de Lancy pour piste cyclable (sens descente)	2015 – 2018	Local	Ae2	4.50
35-24	Construction d'un dispositif d'aide au franchissement de niveau entre le stade et l'avenue Eugène-Lance : Passerelle de la Praille	2019 – 2026	Local	Ae2	20
35-10	Aménagement d'une liaison mobilités douces entre les pôles locaux et St Julien, rabattement vers les TC et vers le réseau cyclable suisse + stationnement vélo	2019 - 2022	Local + CH agglo	A3	10.8
35-26	Requalification multimodale de la moyenne ceinture (tronçon Banc Bénit / Pond de Lancy / 1 <sup>er</sup> août)	2021 - 2023	Local + CH agglo	A3	35
35-28	Accessibilité du Grand projet Cherpines : réaménagement du ch. des Mattines et de la route de Base	2023 - 2026	Local + CH agglo	B3	20
35-29	Accessibilité du Grand projet Cherpines : aménagement du carrefour d'accès à la zone industrielle (route de Base)	2023 - 2026	Local	Be3	0.41
35-27	Franchissement de la route de Saint-Julien entre Megaron et patinoire (secteur Trèfle-Blanc)	> 2026	A définir	C	A définir
35-7	Construction d'un P+R à l'entrée Sud de Genève (Bardonnex et/ou Perly)	> 2026	Local	C	A définir
35-30	Développement du réseau ferroviaire vers le sud de l'agglomération (ex. 40-18)	> 2026	A définir	HFI	-
35-32	Construction d'une liaison ferroviaire entre Lancy Pont Rouge et Bernex, via Les Cherpines	> 2026	A définir	HFI	-
<b>Mesures non-infrastructurelles transport</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>		<i>Maître d'ouvrage</i>	<i>Horizon de réalisation</i>	
	<p>Parmi les principales mesures non infrastructurelle liées à la mobilité, sans être exhaustif on peut citer à l'échelle du PACA :</p> <p>La mise en œuvre d'actions visant à promouvoir le covoiturage :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Poursuivre les études pour l'ouverture d'une voie réservée covoiturage en douane de Bardonnex</li> <li>- Le développement d'outils de communication et de mise en relation (sites web, affiches, etc.)</li> </ul> <p>La mise en place de démarches-pilotes pour le développement de plans de mobilité d'entreprises :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Association ZI ProMobilité à la ZIPLO</li> <li>- Lancement d'initiatives visant à sensibiliser les entreprises à l'échelle de la CCG</li> </ul>				

<b>Mesures urbanisation</b>			
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Horizon de réalisation (1<sup>er</sup> opérations)</i>	
UD3-05	Viry	En cours	
UD4-03	La Chapelle – Les Sciens (cf. fiche 10)	En cours	
UD4-05a	Lancy - Semailles	En cours	
UD4-05b	Plan-les-Ouates	En cours	
UD4-08	Chabloux (cf. fiche 14)	En cours	
UD4-09	Cervonnex Neydens - site PPDE	En cours	
UD4-15	Bachet	En cours	
UD4-07	Saint-Julien-en-Genevois gare (cf. fiche 14)	A	
UD4-01	Praille - Acacias - Vernets (cf. fiches 10 et 30)	A	
UD4-04	Les Cherpines	A	
UD4-10	Archamps Technopôle - site PPDE (cf. fiche 14)	A	
UD4-06	Perly-Certoux Bardonnex Saint-Julien	B	
<b>Mesures paysage et environnement</b>			
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Horizon de réalisation</i>	<i>Coût [MCHF]</i>
EP3/4	Contrat corridors Champagne Genevois (cf. fiches 14 et 34)	2012 - 2017	8.7
EP4-11	Aménagement des abords de l'Aire aux Cherpines	2019 - 2021	5.25
EP4-15	Aménagement d'une transition en bordure de l'autoroute aux Cherpines	2019 – 2021	3.38
EP4-18	Aménagement de la Plaine de l'Aire, renaturation de l'Aire (FR)	2019-2022	0.4
EP4-13	Aménagement et requalification des espaces aux abords de la Lissole dans Perly-Certoux	2019-2022	/
EP4-16	Mise en valeur de l'Arande dans la traversée urbaine de Saint-Julien-en-Genevois	2019 - 2022	/
EP4-20	Mesures découlant du Projet de paysage prioritaire Arande plateau de Lathoy	2019 – 2022	/
EP4-12	Création d'un parc dans le PSD Perly Certoux	>2023	/
EP4-14	Traitement paysager entre Certoux et Saint-Julien-en-Genevois	>2030	/
EP4-19	Réseau d'énergie transfrontalier Troinex- Archamps	/	/



<b>Mesure 35-10</b>	<b>Aménagement d'une liaison mobilités douces entre les pôles locaux et St Julien, rabattement vers les TC et vers le réseau cyclable suisse + stationnement vélo</b>	Coût 10.8 MCHF  Priorité PA3 : A
-------------------------	---	--

**Maître(s) d'ouvrage :** Communauté de communes du Genevois (CCG), communes membres



**Orientation stratégique de la mesure**

OS 7 : Desserte et perméabilité MD de l'agglomération compacte

Type ARE

MD

N° ARE

-

**Description de la mesure :**

La mesure proposée s'inscrit à la fois dans des couloirs de déplacements caractérisés par un important développement urbain autour des centres locaux de Valleiry, Viry, Neydens, Collonges-sous-Salève et du centre régional de Saint-Julien-en-Genevois. Cette mesure reprend et enrichit la mesure 35-10 « aménagement d'une liaison modes doux en entrée sud de Saint-Julien » avec ajout de liaisons de rabattement vers le réseau cyclable suisse en plusieurs points (Soral et Croix-de-Rozon) et la mise en place de stationnements vélos associés à ces voies cyclables.

Il n'existe actuellement aucune infrastructure cyclable préexistante sur les tronçons identifiés dans le cadre de cette mesure mobilité, figurant dans le tableau ci-après : seul un tronçon reliant Valleiry à Viry, situé hors périmètre de la demande de cofinancement, a déjà fait l'objet d'un avant-projet. Selon la position des tronçons dans l'espace urbain (tronçons intra-urbains, tronçons de liaison entre les pôles urbains et la ville-centre...), la nature de l'ouvrage créé sera différente :

- Des bandes cyclables sont privilégiées le long des grands axes en agglomération : acquisition de foncier pour l'élargissement des chaussées, travaux de mise en service de l'ouvrage (marquage au sol, jalonnement).
- Des pistes cyclables sont privilégiées sur les sections entre les pôles urbains locaux et Saint-Julien : acquisition de foncier, réalisation des travaux de mise en service de l'ouvrage (pose d'un enrobé, marquage au sol, jalonnement).

La mesure s'inscrit dans un schéma cyclable d'ensemble, mais se décompose en différents tronçons phasés dans le temps. Le tableau ci-après présente les principaux tronçons et les infrastructures de mobilité développées (casiers à vélos), faisant l'objet d'une demande de cofinancement :

Nature du tronçon	Nom du tronçon	Tronçon	Nature de l'ouvrage créé	Nbre de mètres linéaires à créer	Echéance début travaux	Coût du tronçon (MOE + travaux + foncier)
Rabattement réseau CH	Liaison Viry - douane de Soral	Depuis la RD1206 (« route de Bellegarde ») jusqu'à la douane de Soral	Bande cyclable	3300	2021	0,8
Rabattement PEM	Liaison Viry - St-Julien	Le long de la RD1206 depuis le centre-bourg de Viry jusqu'au giratoire d'entrée Ouest	Mixte	5200	2020	3,4
Rabattement PEM	Liaison Neydens - St-Julien	Le long de la RD1206 : du Vitam Parc au giratoire d'entrée sud de Saint-Julien	Piste cyclable	2600	2019	2,8
Rabattement réseau CH	Liaison entrée sud /Gare de St-Julien	Depuis le giratoire d'entrée sud de Saint-Julien jusqu'au PEM	Bande cyclable	1500	2022	0,8
Rabattement PEM	Liaison de St-Julien - Collonges sous Salève	Le long de la RD1206 : depuis le PEM jusqu'au giratoire du bas de Collonges	Mixte	4500	2022	2,8
Rabattement réseau CH	Liaison Collonges-sous-Salève / Croix-de-Rozon	Depuis le giratoire du bas de Collonges jusqu'à la douane	Bande cyclable	400	2019	0,2
<b>Mise en place de casiers à vélos sécurisés</b>	Communes de Viry, Neydens et St-Julien.					0,2
<b>TOTAL</b>				<b>17,5</b>		<b>10,8</b>

**Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :**

La mesure est inscrite dans le schéma cyclable 2030 du Grand Genève : elle s'articule avec plusieurs fiches itinéraires du schéma cyclable, comme par exemple le développement des modes doux sur l'axe Croix-de-Rozon – CEVA Bachet (fiche itinéraire 11) et la pénétrante Certoux-Soral (fiche itinéraire 26).

**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) ou décision/délibération spécifique :**

Le développement des modes doux est considéré comme un enjeu prioritaire par la Communauté de communes du Genevois, qui a inscrit cette action dans l'ensemble de ses documents de planification, à savoir :

- **Le Schéma de cohérence territorial du Genevois**, approuvé lors du Conseil Communautaire du 16 décembre 2013 : objectif 2.4 du Document d'orientations et d'objectifs (DOO) « *permettre une alternative aux modes individuels motorisés* ».
- **Le Projet de territoire de la Communauté de communes du Genevois à horizon 2020**, approuvé lors du Conseil Communautaire du 15 décembre 2014 : axe 2 « *Une offre de mobilité multimodes performante et attractive* » / enjeu 3 « *Le développement des modes doux* ».

La Communauté de communes a également révisé ses statuts au mois de septembre 2016, afin d'acquiescer la compétence « modes doux » lui permettant d'élaborer un schéma cyclable, et d'engager la réalisation des tronçons identifiés comme prioritaires.

**Financement :**

CC Genevois, Conseil Départemental de la Haute-Savoie, Région Auvergne – Rhône-Alpes, Europe, et la Confédération Helvétique dans le cadre du projet d'Agglomération n°3. Des financements pourront également être obtenus de la part de l'Etat Français, dans le cadre du TEPCV (Territoire à énergie positif pour une croissance verte).

**Priorisation :**

Priorité PA3 : A

Historique priorité : Ae

**Argumentaire (selon critères d'efficacité) :**

**[CE1]** Cette mesure s'articule avec de nombreux projets d'amélioration et de sécurisation des entrées de ville et carrefours routiers, comme le réaménagement du carrefour du Pont de Combe (mesure 14-7, achevée en 2015), et l'aménagement de l'entrée Ouest de Saint-Julien (mesure 35-19, travaux en cours). Elle vise à diminuer la très forte part modale de l'automobile et augmenter sensiblement la part modale de déplacements domicile-travail en modes doux dans les secteurs urbains denses, notamment les déplacements transfrontaliers de courte et moyenne distance (de 0 à 6 km) – qui sont les plus émetteurs de pollution **[CE4]**. Afin d'encourager le report modal, une continuité de trajet sera assurée entre les pôles locaux situés sur le territoire de la Communauté de communes du Genevois (qui représentent un important potentiel d'habitants : plus de 10 000 hab. dans le secteur Vuache, et plus de 4000 hab. à Collonges-sous-Salève) et le réseau cyclable suisse (liaisons Viry – Soral et Collonges – Croix de Rozon) : ceci permettra à la fois d'éviter les ruptures de charges, et d'assurer aux cyclistes la mise en place d'un parcours entièrement sécurisé, aujourd'hui inexistant **[CE3]**, du domicile au lieu de travail et adapté aux déplacements en vélo électriques. Cette mesure mobilité s'inscrit en lien avec plusieurs mesures d'urbanisation figurant également dans le projet d'agglomération, notamment l'extension de l'éco-quartier de Viry (mesure UD3-04), la future mutation du quartier de la gare de Saint-Julien (UD4-07), et la construction de logements à Neydens, en continuité urbaine avec Saint-Julien, dans la ZAC des Envignes (UD4-09) **[CE2]**.

Cette mesure a également pour vocation d'encourager le rabattement des usagers vers les transports en commun, notamment vers le futur pôle d'échanges multimodal de Saint-Julien (terminus du tramway Genève-Saint-Julien, gare SNCF et gare routière). A ces fins, des stationnements vélos sécurisés (casiers à vélos) seront installés au droit du PEM. Des stationnements pour les cycles sont également prévus au sein des pôles urbains locaux, afin de capter une partie du trafic routier « longue distance » (par exemple, en provenance d'Annecy ou Bellegarde) : ainsi, les usagers pourront déposer leur voiture durant la journée sur un parking-relais et terminer leur trajet à vélo. La nuit, ils pourront laisser leur vélo dans les casiers sécurisés prévus à cet effet, afin d'éviter des manutentions quotidiennes qui pourraient être source de découragement à l'utilisation de plusieurs modes de transports. Un projet de création d'un parking-relai multimodal est en cours sur la commune de Collonges-sous-Salève, et des projets sont à ce jour envisagés sur les communes de Viry et de Neydens.

**Coûts d'investissement :** Les coûts d'investissement pour la totalité de la mesure (ensemble des tronçons pour lesquels sont sollicités un cofinancement) sont estimés à ce jour à 9.9 millions d'euros HT ou 10.8 millions de CHF HT (taux de change 1€ = 1.08 CHF), et seront précisés à l'issue de l'étude de faisabilité.

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure :**

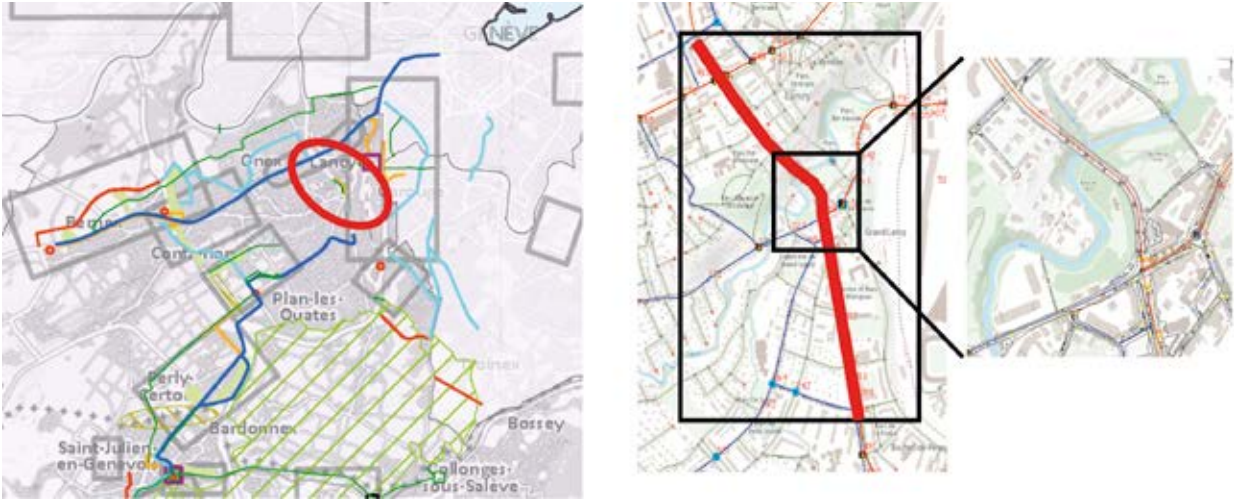
Le projet fait actuellement l'objet d'une étude de faisabilité en cours d'élaboration : le démarrage des travaux est envisagé dès 2019 sur certaines portions, avec un phasage du projet pour un achèvement de l'intégralité des opérations prévu en 2022.

**Contribution à la qualité de l'air, réduction des nuisances sonores et adaptation au climat :**

La mesure contribue à l'amélioration de la qualité de l'air dans le Grand Genève : en effet, le développement de la part modale vélo pour les déplacements domicile-travail permet de réduire sensiblement le trafic routier, et donc les émissions de particules polluantes. Ainsi, la création d'infrastructures dédiées aux modes doux permettra de diminuer les nuisances liées à la présence de particules dans l'air, notamment dans le centre de l'agglomération genevoise et le long des axes de déplacement structurants, impactant à la fois sur la santé et la qualité de vie des habitants du Grand Genève. Le développement des déplacements en modes doux aura également une influence positive sur la pollution sonore à proximité des axes de déplacements à fort trafic.





<p><b>Mesure 35-26</b></p>	<p><b>Requalification multimodale de la moyenne ceinture (tronçon Banc Bénit / Pont de Lancy / 1<sup>er</sup> août)</b></p>	<p><b>Coût : 35 MCHF</b>  <b>Priorité A</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton de Genève (DGGC)</p>		<p><b>Autres instances concernées :</b> Lancy</p>
		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS6 : Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains</p>	<p><b>Type ARE</b> Sécurité</p>	<p><b>N° ARE</b> /</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Cette mesure vise à remplir plusieurs objectifs d'accessibilité, de sécurisation et de fluidification des modes de déplacements au carrefour Pont Butin – Grand Lancy – Communes Réunies.</p> <p>L'axe tangentiel route du Pont Butin – avenue des Communes Réunies, compose une armature de moyenne ceinture structurante pour la mobilité à l'échelle cantonale. A ce titre, c'est un lieu de passage très fréquenté permettant le franchissement du vallon de l'Aire qui coupe le territoire communal de Lancy en deux parties distinctes (Petit et Grand Lancy). Cet axe constitue le seul lien direct entre les deux entités communales.</p> <p>La route du Pont Butin supporte des charges de trafic élevées, de l'ordre de 35'000 unités de véhicules par jour (TJOM), alors que l'avenue des Communes Réunies en supporte 24'000 et la route du Grand Lancy 19'000. 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. Pour ce qui est des transports publics, le carrefour des Esserts est un pôle de transbordement important du réseau TPG, desservi par cinq lignes de bus (21, 22, 23, K et L) et une ligne de tramway (14). Parmi ces lignes, deux lignes de bus (22 et 23) empruntent le pont de Lancy, dans les deux sens de circulation à savoir 12 passages par heure et par sens en heure de pointe. A ces deux lignes de bus pourraient s'ajouter des lignes de bus en rabattement vers la gare du Pont Rouge à la mise en service du Lemman Express et la technologie TOSA (flotte de bus de grande capacité, 100% électrique à recharge rapide sans ligne de contact) sera déployée à l'horizon 2018 sur la ligne 23 entre Carouge le parking P+R 47 de l'aéroport international de Genève. En l'absence de site propre bus, la vitesse commerciale des bus est préévaluée par les conditions difficiles de circulation sur le pont, surtout dans le sens de la descente (perte de 10 à 15 minutes aux heures de pointe). Le gain escompté entrainera des économies substantielles pour les pouvoirs publics puisque cela permettra soit d'améliorer l'offre à coût constant soit de développer l'offre sur d'autres secteurs du canton. Enfin, il s'agit d'une connexion mobilité douce majeure entre le Petit-Lancy et le Grand-Lancy alors que son aménagement présente un déficit manifeste en matière de confort et de sécurité pour les piétons et les cyclistes.</p> <p>Ce nœud du réseau routier constitue donc un point dur, identifié dans la planification cantonale, notamment dans les plans d'actions thématiques concernant le réseau routier, la mobilité douce et les transports en commun. Une intervention sur le profil du pont de Lancy, de la route du Pont Butin et de l'avenue des Communes Réunies pourrait constituer une opportunité pour améliorer la qualité et le niveau de service offerts à l'ensemble des usagers tous modes empruntant la moyenne ceinture.</p>		

**Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :**

Cette mesure s'inscrit dans le cadre de la stratégie multimodale pour Genève «mobilité 2030» et de la mise en œuvre de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, acceptée par le peuple genevois lors de la votation du 5 juin 2016. Cette loi précise notamment la concrétisation d'une moyenne ceinture 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 de déplacement doux. Cette mesure est corrélée aux mesures d'axe fort tangentiel sur la moyenne ceinture (secteur avenue de l'Ain et secteur de l'Etang mesure 30-31/30-32).

Cette mesure permet d'améliorer la structuration des déplacements sans passer par le centre via le développement de lignes tangentielles pour éviter de surcharger le centre.

**Inscription réglementaire et planification directrice :**

- Mobilités 2030
- Plan d'actions du réseau routier 2015-2018
- Plan directeur des transports collectifs 2015-2018 et horizon RER
- Plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018
- Plan directeur communal de la ville de Lancy
- Loi sur la mobilité cohérente et équilibrée

**Financement:**

Canton de Genève

**Priorisation :**

Priorité PA3 : A3

Historique priorité : -

**Argumentaire (selon critères d'efficacité):**

Cette mesure se place dans une logique multimodale. En effet, elle permettra de garantir une bonne vitesse commerciale des transports publics, pour offrir, d'une part, un rabattement efficace vers la gare CFF du Pont-Rouge et, d'autre part, stabiliser les horaires des TC sur l'axe fort de moyenne ceinture en direction de l'aéroport d'un côté et des Communes Réunies de l'autre. De plus, la mesure permet de conforter la fonction et la lisibilité de la moyenne ceinture en tant qu'axe du réseau primaire du réseau routier, drainant principalement le trafic d'échange entre les différents secteurs de l'agglomération à l'échelle de la première couronne, conformément à la hiérarchie du réseau routier défini au Plan d'action du réseau routier. Enfin, elle permet une amélioration de la qualité et de la continuité des cheminements de mobilités douces dans un secteur particulièrement dynamique (CE1).

Le renforcement de l'axe de moyenne ceinture permettra de relier un ensemble de nouveaux quartiers et zones d'emplois sans passer par le centre-ville (CE2).

Le projet améliore également le confort et la sécurité des déplacements à pied et à vélos (CE3) et influence positivement les parts modales en faveur des TC et MD, tout en contribuant à la réduction des atteintes à l'environnement (pollution et air) (CE4).

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 35 MCHF

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Faisabilité 2016-2017

AVP 2018

Réalisation 2020-2021

<p><b>Mesure 35-28</b></p>	<p><b>Accessibilité du Grand projet Cherpines : réaménagement du ch. des Mattines et de la route de Base</b></p>	<p>Coût : 20 MCHF Priorité PA3 : B</p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton de Genève (DGGC)</p>		<p><b>Autres instances concernées :</b> Plan-les-Ouates / Perly Certoux</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="204 521 783 1010"> </div> <div data-bbox="919 495 1350 1093"> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div data-bbox="193 1171 791 1290"> <p><i>Profil urbanistique en long de la route de Base</i></p> </div> <div data-bbox="858 1211 1409 1406"> <p><i>Périmètre d'intervention chemin des Mattines</i></p> </div> </div>		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS6 : Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains</p>	<p><b>Type ARE</b> Sécurité</p>	<p><b>N° ARE</b> nouvelle mesure</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Cette mesure vise à remplir plusieurs objectifs d'accessibilité et de sécurisation des modes de transports en lien avec le développement du Grand Projet Cherpines, structuré autour de la route de Base.</p> <p>Dans un premier temps, elle préconise d'aménager des cheminements MD sécurisés, aujourd'hui inexistant, sur le chemin des Mattines. Ces aménagements s'avèrent indispensables au regard de l'augmentation exponentielle des déplacements motorisés (plus de 10 000 véhicules par jour sur la route de base) dans ce secteur enclavé du canton.</p> <p>Puis dans un second temps, elle cible une requalification de la route de Base en boulevard urbain propice à structurer et réaliser les accroches nécessaires au développement du grand projet Cherpines ainsi qu' à créer une couture entre la Zone Industrielle de Plan-les-Ouates et la future «ville» des Cherpines au nord. A l'avenir, la route de Base aura un rôle structurant de pénétrante cyclable vers le cœur d'agglomération captant un part prépondérante des flux cyclables transfrontaliers provenant du Genevois français.</p>		

**Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :**

Cela s'inscrit dans le cadre du développement du quartier du grand projet Cherpines (2'500 emplois – entre 7'500 et 10'000 habitants) et vise à assurer une organisation des transports cohérente à l'échelle de ce secteur en forte croissance.

Le futur quartier des Cherpines fait l'objet d'un concept éco-mobile imposant la mise à disposition d'un minimum de 3 places vélo par logement, tout en limitant la place de la voiture au sein du quartier par le biais de ratio de stationnement limité (objectif de 0.6 place par logements). Afin d'œuvrer à l'adhésion des futurs habitants en faveur de l'utilisation du vélo, il est indispensable d'aménager des cheminements mobilité douce sécuritaire et confortable.

**Inscription réglementaire et planification directrice:**

Plan d'action de la mobilité douce 2015-2018

Plan directeur cantonal

**Financement : 20MCHF**

Canton (projet de loi spécifique) et Fond Intercommunal Développement Urbain

**Priorisation :**

Priorité PA3: B

Historique priorité : Nouvelle mesure PA3

**Argumentaire (selon critères d'efficacité) :**

La mesure permet une amélioration de la qualité et de la continuité des cheminements de mobilités douces interquartiers dans un secteur particulièrement dynamique, et augmente l'accessibilité MD du secteur (CE1), tout en renforcement aussi la sécurité des déplacements. (CE3).

La réalisation de boulevard urbain contribue à qualifier et structurer le développement urbain aux Cherpines, notamment des espaces publics de qualité (CE2).

L'amélioration des conditions de déplacements à pied et à vélos favorise un report modal vers les MD (CE4).

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 20 MCHF

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Etudes : en cours pour le chemin des Mattines, définition d'un AVP pour la route de Base dans les 2 prochaines années

Réalisation : 2023

Regroupement géographique

**36-1**

## Axe de développement Genève – Annemasse

### Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 36.3

Total des mesures liste A+Ae : 48.12

Total des mesures B : 23.9

Total des mesures liste B+Be :

### Description des enjeux principaux

Les mesures de ce regroupement visent à poursuivre les développements engagés dans la première génération. Il s'agit de poursuivre l'extension et le renforcement des axes forts TC (tram, BHNS), ainsi que d'améliorer l'accessibilité TC et la qualité des espaces publics autour des interfaces de la ligne ferroviaire et des lignes TC structurantes.

Le développement autour de la halte de Chêne-Bourg (projets urbains, équipements, espaces publics, accessibilité) confère aux Trois-Chêne un rôle de centre régional dans l'agglomération centrale. La densification du tissu urbain entre les Eaux-Vives et Chêne-Bougeries s'effectue en tenant compte du patrimoine bâti et arboré.

Le développement d'Annemasse (projets urbains, équipements, espaces publics, accessibilité) conforte son rôle de centre métropolitain. La forte densification autour des axes structurants dans les communes voisines de Gaillard, Ambilly et Ville-La-Grand permet d'améliorer la qualité urbaine des lieux et d'optimiser l'usage des TC et MD. Le développement urbain se poursuit à l'est sur l'axe de la route de Taninges jusqu'à Bonne, en tirant profit de l'amélioration de la desserte TC.

L'aménagement de la Voie verte d'agglomération, avec une forte composante paysagère et biologique, s'intègre dans un enjeu fort, l'amélioration du réseau structurant MD. Il est également nécessaire de garantir la fonctionnalité du maillage vert qui se raccroche aux cours d'eau traversant le secteur (Seymaz et Foron).



No	Intitulé	Horizon de réalisation	Financement	Liste PA3	Coût (total actualisé) [MCHF]
36-1-4	Aménagement de l'axe BHNS perpendiculaire au tram dans l'agglomération annemassienne (rabattement sur RER et tram)	Réalisé	Local + CH aggro	R	
36-1-9	Construction d'un P+R/B+R carrefour des Chasseurs, en lien avec la mise en place du BHNS et du tram (phase 1)	2016	Local	R	2.23
36-1-19	Construction du P+R Jean Monnet au terminus sud du BHNS d'Annemasse	2016	Local	R	2.09
36-1-10	Aménagement d'un axe BHNS gare d'Annemasse - Cranves-Sales - Bonne (phase 1)	2016	Local	R	2.86
36-1-5	Requalification de l'espace-rue de la rue de Genève dans l'agglomération annemassienne	2017 – 2019	Local + CH aggro	A1	5.5
36-1-6	Extension de l'axe tram entre Moillesulaz et le centre d'Annemasse	2017 – 2019	Local + CH aggro	A1	57.2
36-1-12	Réaménagement de la place de Moillesulaz en lien avec le prolongement du tram Moillesulaz – centre d'Annemasse	2017 – 2019	Local + CH aggro	A2	8.34
36-1-13	Maillage MD et aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne	2019	Local + CH aggro	A2	7.14
36-1-16	Aménagement de l'espace public de la ZAC Etoile-Annemasse-Genève : secteur ancien hôpital d'Ambilly	2017 – 2030	Local	Ae2	11

36-1-17	Requalification de la route de Chêne (RC2) et aménagements TC sur le tronçon Grange Canal - route du Vallon	2015 - 2018	Local	Ae2	6.10
36-1-18	Construction d'un P+R au terminus du tram à Annemasse	2020 - 2022	Local	Ae2	2.42
36-1-11	Prolongement de l'axe tram du centre d'Annemasse au secteur Dusonchet-Perrier, y compris requalification des espaces publics	2019 - 2022	Local + CH aggro	A3	33
36-1-20	Construction d'une passerelle MD au-dessus des voies ferrées entre Annemasse et Ambilly	2019 - 2022	Local + CH aggro	A3	3.3
36-1-23	Amélioration multimodale de l'axe route de Malagnou (sections Bd Helvétique-ch. Rieu et ch. Rieu-route de Sous Moulin)	2019 - 2021	Local	Ae3	1.40
36-1-28	Réaménagement du ch. Grange-Canal	2019 - 2022	Local	Ae3	2.6
36-1-29	Déplacement de l'arrêt de tram Amandolier	2019 - 2022	Local	Ae3	5.4
36-1-21	Aménagement d'un axe BHNS gare d'Annemasse - Cranves-Sales - Bonne (phase 2)	2022 - 2025	Local + CH aggro	B3	11
36-1-27	Requalification de la rue de Genève entre la rue Fontaine et la rue Adrien-Jeandin	2022 - 2025	Local + CH aggro	B3	2.5
36-1-30	Réaménagement de la rue de la Terrassière avec fusion des arrêts TC	2023 - 2026	Local + CH aggro	B3	10.4
36-1-22	Prolongement de l'axe tram du secteur Dusonchet-Perrier au lycée Jean Monnet et/ou construction d'une nouvelle branche vers la gare d'Annemasse	> 2026	À définir	C	-
36-1-24	Réaménagement de la jonction «autoroutière» de Thônex	2030	À définir	C	-
36-1-26	Transformation de la route Blanche (boulevard urbain, couverture ou autoroute de distribution urbaine - subordonnée à la Traversée du Lac)	> 2026	À définir	C	-
<b>Mesures urbanisation</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>				<i>Horizon de réalisation (1<sup>e</sup> opérations)</i>
UD5-07	Bois-Enclos Altea - site PPDE				Réalisé
UD5-04	Chablais - Parc (cf. fiche 36-2)				Réalisé
UD5-05	Annemasse Dusonchet Perrier (cf. fiche 36-2)				Réalisé
UD5-06	Densification autour du BHNS section gare d'Annemasse- ZA Annemasse - Ville-La-Grand				En cours
UD5-03	Etoile Annemasse Genève (cf. fiches 10 et 36-2)				En cours
UD5-18	Rue de Genève (Gaillard - Ambilly - Annemasse) (cf. fiche 36-2)				En cours
UD5-12	Densification autour du BHNS Gare d'Annemasse - Cranves-Sales - Bonne				En cours
UD5-02	Chêne-Bourg - Chêne-Bougeries (cf. fiches 36-3, 10)				En cours
UD5-17	Ecoquartier Château rouge (cf. fiche 36-2)				A

UD5-10	Arve Route Blanche		C
<b>Mesures paysage et environnement</b>			
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Horizon de réalisation</i>	<i>Coût [MCHF]</i>
EP5-01	MAP Foron (cf. fiches 10, 36-3)	2014 - 2019	2.6
EP5-08	Requalification de l'espace cours d'eau de la Seymaz en lien avec la densification des Trois- Chêne (cf. fiches 36-3)	2019 - 2022	1.6





<p><b>Mesure 36-1-11</b></p>	<p><b>Prolongement de l'axe tram du centre d'Annemasse au secteur Dusonchet-Perrier, y compris requalification des espaces publics</b></p>	<p>Coût : 33 MCHF  Priorité PA3 : A3</p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Annemasse-Agglomération <b>Autres instances :</b></p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"><i>Implantation du tram (orange : travaux 2017 ; jaune : prolongement)</i></p>		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b>  OS4: Ossature principale de l'agglomération compacte</p>	<p><b>Type ARE</b>  Tram</p>	<p><b>N° ARE</b>  6621.2.047</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Cette mesure constitue la deuxième phase du prolongement de la ligne de tram vers Annemasse (PA1 36-1-6) par la création de 1.33 kms de lignes supplémentaires et de 3 arrêts supplémentaires depuis le centre d'Annemasse vers le quartier dense du Perrier. Cette mesure était déjà inscrite au PA2 (36-1-11). L'anticipation de cette mesure s'explique par la très forte pression immobilière autour de l'axe et la prise de conscience de l'intérêt de cette infrastructure, tant au regard des études qui montrent le potentiel de clientèle très élevé sur cette branche que de sa pertinence par rapport à la requalification urbaine en cours du quartier dense et sensible du Perrier.</p> <p>Le projet permet de développer l'intermodalité sur ce secteur, de renforcer l'attractivité du tronçon réalisé en 1<sup>re</sup> phase et d'accroître notablement le report modal, grâce à une bonne articulation avec le BHNS et le réseau de bus urbains. Il vise également à limiter fortement la circulation automobile autour du futur tram.</p> <p>L'aménagement de l'espace public fait partie intégrante du projet et participe à l'identification de l'axe emprunté par le tram, tout en faisant des stations des points de repère dans la ville et en mettant en valeur des centralités commerçantes (végétalisation partielle de la plateforme, aménagement de cheminements piétons et de jardins, éclairage adapté, design contemporain...).</p> <p>Le projet s'accompagne de la concentration et de la densification de l'urbanisation (logement et activités économiques) le long de la ligne dans le centre de l'agglomération annemassienne. Le tram desservira des équipements générateurs de déplacements (équipements scolaires et sportifs, centres commerciaux).</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>La mesure s'inscrit en cohérence avec le Projet de Territoire Grand Genève 2016-2030 et les stratégies sectorielles identifiées dans le PACA Genève-Annemasse-Salève visant notamment, dès 2019, l'amélioration importante et la continuité transfrontalière de l'offre TC sur 5 axes parallèles, dont le Léman Express et le prolongement du tram dans l'agglomération annemassienne. La restructuration du réseau TC et les P+R favoriseront les rabattements sur les principales interfaces et de favoriser un report modal important vers les modes alternatifs (organisation et gestion du réseau routier et modes doux).</p> <p>Le renforcement et la requalification du tissu urbanisé situé sur ces axes structurants TC s'effectue grâce à la poursuite de la densification des secteurs déjà urbanisés et à des extensions urbaines bien délimitées, ainsi qu'à la mise en place d'un réseau des espaces publics de qualité d'une part autour des gares du Léman Express, d'autre part dans les nouveaux quartiers. La fonction de centre métropolitain d'Annemasse dans le Grand Genève sera ainsi confortée.</p>		

**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):**

Le projet d'extension du tram entre Moillesulaz et Annemasse Perrier est considéré comme un projet unique réalisé en 2 phases. Il est inscrit ainsi dans le SCOT d'Annemasse Agglo et toutes les études et procédures réglementaires ont été menées en considérant l'infrastructure de la douane de Moillesulaz jusqu'au Perrier.

Ce projet est un élément essentiel du Plan de déplacements urbains (PDU) d'Annemasse Agglo qui en fait l'axe primaire de son réseau approuvé en 2014. La collectivité a mené la concertation et l'enquête publique par rapport à l'intégralité du projet et tant la délibération du conseil communautaire d'Annemasse-Agglo déclarant ce projet d'intérêt général, que la Déclaration d'Utilité Publique signée par le préfet de Haute-Savoie en février 2014 portent sur les 2 phases du projet.

**Financement :**

30 millions d'euros (taux de change € / CHF : 1,10)

Confédération 12 M€ (40 %)

Etat français : 3,5 M€

Département Haute-Savoie : 7,25 M€

Annemasse-Agglo et commune d'Annemasse : 7,25 M€

**Priorisation :**

Priorité PA3 : A3

Historique priorité : B2

**1. Argumentaire (selon critères d'efficacité):**

**- Efficacité de la mesure (Rapport coût/utilité)**

(Argumentaire qualitatif sur l'apport de la mesure pour les 4 critères d'efficacité)

La mesure permet une amélioration substantielle de la qualité et de la capacité des TC dans l'agglomération d'Annemasse, tant pour les flux à destination de Genève que pour ceux internes à Annemasse.

Elle favorise la densification du tissu bâti et la requalification des voiries empruntées.

Les requalifications routières permettent également une amélioration de la sécurité des déplacements et, d'une manière générale, une amélioration de la qualité environnementale

*CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports*

Amélioration du système des transports publics

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

L'offre TC a longtemps présenté une rupture de charge à la frontière mais cet état de fait va s'estomper fortement dès 2019, grâce à la mise en service du Léman Express et de la 1<sup>re</sup> phase du prolongement du tram. De même pour les mobilités douces avec la mise en service de la Voie Verte d'agglomération en 2017. La mise en service de la ligne 61 entre la gare d'Annemasse et la gare de Cornavin a montré depuis 2 ans que la mise en place d'offre commerciale sans rupture de charge dynamise significativement la fréquentation du réseau.

La fréquentation attendue sur l'extension du tram entre Moillesulaz et Annemasse Dussonchet-Perrier est estimée à 12 265 voyages par jour en 2022, contre seulement 8 390 si le terminus est en centre-ville (rue du Parc). La réalisation de ce tronçon permet de faire passer la part de voyageurs à destination du canton de Genève de 8,6% à 11,6% sur l'ensemble du réseau TC d'Annemasse Agglo. A noter que les actifs transfrontaliers représentent plus de 30% des actifs domiciliés à Annemasse (5'250 frontaliers dans le secteur desservi).

Les lignes 3, 4 et 6 du réseau de transport urbain TAC, qui desservent les communes de Vétraz-Monthoux, Ville-la-Grand, Cranves-Sales et Bonne seront connectées à l'extension du tram.

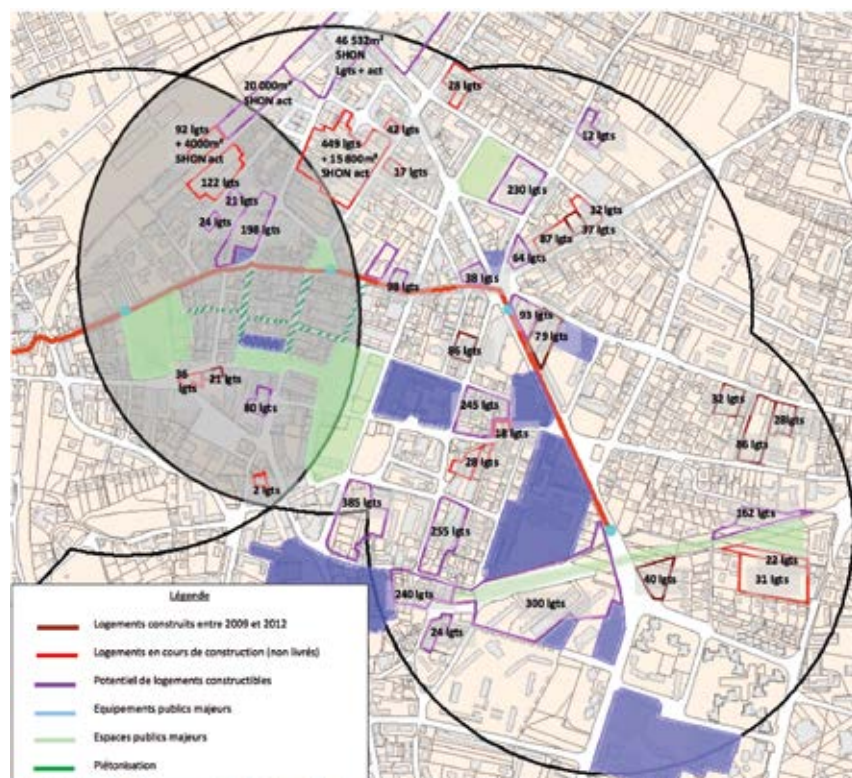
### Amélioration de l'intermodalité

Le projet permet de développer l'intermodalité sur ce secteur, de renforcer l'attractivité de la ligne et d'accroître notablement le report modal, grâce à une bonne articulation avec le BHNS et le réseau de bus urbains. Le PDU contient également des mesures concrètes limitant fortement la circulation automobile autour du futur tram: piétonisation du centre-ville d'Annemasse, création de zones 20 ou 30, normes de stationnement revues à la baisse dans les nouvelles constructions.

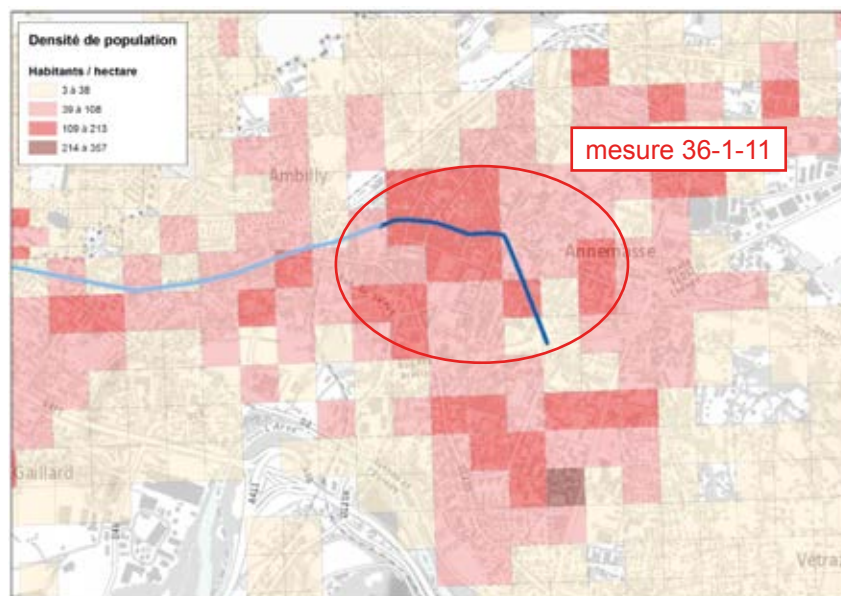
### CE2: Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti

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 tram, 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 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 1000 à 1500 emplois supplémentaires. La population d'Annemasse-Agglo est passée de 74 000 habitants en 2006 à 88 200 habitants en 2015 soit une croissance de 2.1 %/an. La population potentiellement desservie par le tram s'élève à 24 000 habitants en 2016 et près de 30 000 en 2022, soit 30% de la population totale de l'agglomération alors estimée à 100 000 habitants. Le nombre d'emplois atteint 6 300.

Le périmètre d'attraction du tram est déjà en cours de densification : + 409 logements déjà construits entre 2009 et 2012 et près de 1500 logements sont en cours de construction ou bénéficient de permis de construire (livraison entre 2016 et 2020). Le prolongement du tram aura un effet levier majeur pour la réalisation garantie par le PLU, par densification du tissu déjà bâti ou rénovation urbaine, de plus de 2500 logements et 85 000 m<sup>2</sup> d'activités, soit entre 1000 et 1500 emplois supplémentaires à moyen et long terme. Sont concernés notamment les 1366 logements de l'éco-quartier Château-rouge (UD 5-17) (sans tram, la réalisation d'une grande partie de ces potentiels risquerait d'être compromise). Le tram desservira également les périmètres d'urbanisation Etoile Annemasse-Genève (côté Annemasse, UD 5-03), la ZAC Chablais-Parc (UD 5-04) et Dussonchet-Perrier (UD 5-05) et plusieurs pôles d'équipements.



Le tram améliorera significativement la qualité de vie des habitants des quartiers denses situés le long de cet axe : l'aménagement des espaces publics font partie intégrante du projet. A noter également que le tram desservira des équipements majeurs (lycée, gymnase, centre culturel, commerces).



Densité de population à l'hectare en 2010 (sources INSEE-OFS)

#### CE3: Accroissement de la sécurité du trafic

La circulation automobile sera fortement réduite autour du futur tram grâce à différentes mesures dont la mise en œuvre est en cours (voir CE1). Les carrefours seront traversés à niveau par le tram. Des mesures de réduction de vitesse en approche des carrefours seront prises (feux tricolores pour prioriser le tram). Les 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.

#### CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources

##### Contribution à la qualité de l'air et adaptation au climat (réduction des GES)

L'agglomération annemassienne connaît des niveaux de pollution forts pour la plupart des polluants (par exemple : Nox, NO<sub>2</sub>, ozone) comme l'a montré l'étude de 2008 menée par l'association l'Air de l'Ain et des Pays de Savoie dans le cadre de l'état initial de l'environnement du Plan de Déplacement Urbain (PDU). Elle est notamment élevée dans le cœur urbain de l'agglomération annemassienne autour de l'axe du tram en raison des flux de trafic soutenus, de la configuration du site et de la proximité de Genève et l'autoroute A 40 menant au tunnel du Mont Blanc.

En matière environnementale, le PDU a reçu un avis très favorable de l'autorité environnementale puisque le PDU permet de réduire entre 2007 et 2020 de :

- 27,8% les polluants de type NO<sub>x</sub> pour les habitants de l'agglomération
- 33% les particules en suspension.
- 19,4% les rejets de gaz à effet de serre.

Une part importante de ces gains est à imputer aux grands projets de transports en commun dont le tram grâce au report modal.

Le tram étant un mode de déplacement à propulsion électrique, donc non polluant, il permet une baisse forte des émissions de polluants, en particulier à proximité de l'axe grâce à la baisse du nombre de déplacements automobiles liés au report modal, la baisse de la circulation liée au plan de circulation et la substitution de km tram aux km des bus thermiques :

- Nombre de km de véhicules particuliers économisés = 3 345 000 km en 2022, soit 6 000 voitures/jour économisées sur le réseau routier du canton de Genève.
- Nombre de km de bus économisés = 364 182 km en 2022.

A partir de l'estimation de clientèle, l'estimation des gains de CO<sub>2</sub> est élaborée en suivant la méthode proposée par le ministère des transports français. Le résultat donne une économie de CO<sub>2</sub> d'environ 530 tonnes par an grâce au projet.

### Réduction des nuisances sonores :

Les axes qui seront empruntés par le tram font partie des zones les plus affectées par le bruit dans l'agglomération d'Annemasse. Le tram est un matériel ferroviaire moderne et peu bruyant : intégré sur un axe aujourd'hui chargé, il permettra de restreindre la circulation qui sera partiellement reportée sur des zones moins denses de l'agglomération. L'étude d'impact du projet précise la réduction des nuisances sonores sur la base d'un état initial mesuré et de projections en utilisant un modèle éprouvé. Ainsi, le bruit sera sensiblement diminué le long du tracé et de manière générale dans l'ensemble de l'espace urbain en raison de plusieurs facteurs cumulatifs : diminution du trafic routier lié au report modal de la voiture sur le tram et aux réductions de capacité routière ; réductions de la vitesse liées à la mise en place du nouveau plan de circulation (zones 30, réduction de gabarit...) et sur les aménagements spécifiques sur les voies adjacentes ; report de trafic sur axes extérieurs structurants aux espaces urbains centraux affectant des secteurs beaucoup moins denses ; fluidification douce du réseau structurant périphérique. Selon les estimations de réduction de trafic sur l'axe du tram, le gain en décibel serait en moyenne de 3dB.

#### • **Pertinence de la mesure pour l'agglomération et le projet d'agglomération et lien vers «l'effet réseau» notamment coordination urbanisation/transport/environnement**

Le PACA Genève-Annemasse-Salève est le secteur le plus urbain de l'agglomération centrale. Il est structuré essentiellement par un faisceau d'infrastructures qui le traversent de l'Est à l'Ouest, dont l'axe du tram, et qui relie les centres métropolitains de Genève et d'Annemasse en passant par le centre régional de Chêne-Bourg – Chêne-Bougeries.

Prolongeant la ligne de tram 12, le tram connectera directement l'agglomération annemassienne d'une part aux gares de Chêne-Bourg et des Eaux-Vives, d'autre part à l'ensemble du réseau tram de l'agglomération centrale. Les quartiers desservis par le tram seront aussi connectés indirectement à la gare d'Annemasse (Léman Express, Intercités), grâce à une bonne articulation avec le BHNS Tango. Un système de rabattement efficace sera développé également vers le tram, depuis la périphérie de l'agglomération annemassienne et ses centres locaux (Vétraz-Monthoux, Ville-la-Grand, Cranves-Sales et Bonne).

S'ajoutant à la mise en service dans un proche avenir du Léman Express, le prolongement du tram permettra de mettre à profit les opportunités du territoire, en favorisant un renouvellement urbain important le long de la ligne.

En favorisant le report modal et constituant un mode de transport sans nuisances, le tram contribuera efficacement à l'amélioration de l'environnement de l'agglomération annemassienne et indirectement, de l'ensemble du Grand Genève.

#### • **Période où la mesure est prête à être réalisée (et information sur la garantie de financement)**

Tant au niveau des études que des procédures réglementaires, le projet d'extension du tram entre Moillesulaz et Annemasse Perrier a été traité comme un projet unique. Les travaux de la première phase (mesure PA1 36-1-6) entre la douane de Moillesullaz et le centre d'Annemasse doivent démarrer début 2017 avec une mise en service en 2019. La seconde phase (mesure 36-1-11) peut s'enchaîner avec des travaux entre 2020 et 2022.

Le financement de la mesure est garanti, le projet de tram a fait l'objet d'une inscription budgétaire dans le Programme Pluriannuel d'Investissement d'Annemasse Agglo.

#### • **Démonstration du caractère cofinancé de la mesure**

Mesure cofinancée au sens des Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération (cf. p.49).

Afin d'évaluer la pertinence d'un investissement par rapport aux gains obtenus (temps pour l'utilisateur, en termes de pollution, d'accidentologie, etc.), l'Etat français a édité une circulaire qui permet de calculer le taux de rentabilité interne. En l'espèce le taux de rentabilité de l'investissement est évalué à 7,95 % pour le projet de prolongement entre Moillesulaz et Disonchet.

Un projet est jugé pertinent dès lors que le TRI est supérieur à 4%. Le bon taux obtenu est la simple traduction de la forte augmentation de fréquentation d'utilisateurs (dynamisme immobilier mais surtout report modal) et de l'amélioration significative du temps de parcours.

## 2. Données chiffrées et éléments techniques complémentaires

### Coûts d'investissements :

30 M € HT (valeur avril 2012), taux de change € / CHF : 1,10

### Coûts d'exploitation :

Plusieurs démarches transfrontalières sont menées par le Canton de Genève et Annemasse-Agglomération afin de préciser les conditions de l'exploitation de la ligne de tram transfrontalière :

- Étude sur la répartition des missions entre l'exploitant TCG et Annemasse-Agglomération
- Étude juridique sur contrat d'exploitation transfrontalier
- Étude sur coûts d'exploitation.

Ces études sont en cours et en matière de coût d'exploitation le travail des prochains mois permettra de préciser le coût en € / km.

### Analyse foncière

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 juin 2017.

### Offre actuelle sur l'axe :

La ligne 1 du réseau de bus urbain relie le quartier du Perrier à la douane de Moillesulaz grâce aux infrastructures du BHNS. La fréquence à l'heure de pointe est de 15' soit 60 aller-retour par jour. La fréquentation de la ligne 1 reliant le quartier du Perrier à la douane de Moillesulaz est de 1 108 000 voy/ an (+3% en 2015). La ligne 4 permet également de relier le quartier au centre d'Annemasse (22 aller-retour par jour).

### Nouvelle offre de service / population desservie / Fréquentation attendues

Le mise en service du tram avec une fréquence à 8' permettra d'atteindre plus de 4 millions de voyageurs par an grâce à l'effet offre, la suppression de la rupture de charge et les différentes connexions au réseau de transport. Ces estimations proviennent du modèle multimodal transfrontalier.

A la mise en service, il est prévu une fréquence de 8' en heure de pointe. 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 tram entre Moillesulaz et Annemasse est estimée à 12 265 voyages par jour en 2020, contre seulement 8 390 si le terminus est en centre-ville (rue du Parc). A noter également que la réalisation de ce tronçon permet de faire passer la part de voyageurs à destination du canton de Genève de 8,6% à 11,6% sur l'ensemble du réseau TC d'Annemasse Agglomération.

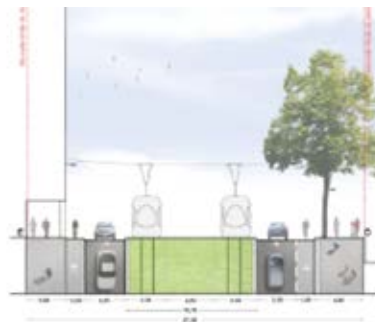
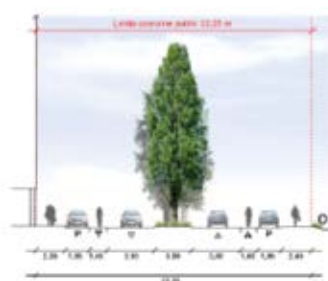
### Synthèse des aménagements

#### Types d'intervention:

- Le tram est intégralement en site propre ou en site mixte bus/accès riverains. Ce choix politique permet de garantir une vitesse commerciale d'environ 17,5 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.
- Le projet entraîne une refonte complète de la voirie et du plan de circulation avec la mise en place de boucles de circulation et la réduction du trafic de transit dans le centre-ville. Des places de stationnement sur voirie sont supprimées au profit des parkings publics souterrain.
- Les espaces publics sont intégralement renouvelés avec un effort particulier sur la dimension des trottoirs, la qualité des traversées piétonnes, l'intégration des cycles et la végétalisation de l'axe (plateforme engazonnée, arbres d'alignement).
- Les stations ont une interdistance d'environ 400 m ce qui garantit une bonne desserte de la population. L'arrêt du tram est en site propre et le système de détection aux carrefours lui donne immédiatement la priorité. Un effort particulier a été fait sur la qualité du mobilier urbain et l'aménagement des stations. L'information voyageur est prévue à chaque arrêt, en lien avec tout le réseau de transport urbain d'Annemasse-Agglomération mais aussi le réseau d'agglomération.



- Créer un nouveau point de repère au sein de la ville dense en déroulant un tapis végétal sur la plateforme tram. La plateforme sera engazonnée sur plus de la moitié du tracé. Dans les secteurs présentant une densité d'usage plus importante (centralités urbaines, hypercentre d'Annemasse) un revêtement minéral sera privilégié ;
- Souligner la plateforme engazonnée par une margelle élégante en pierre naturelle et développer un fil conducteur de l'espace public participant à l'identification de l'axe emprunté par le tram en dessinant les cheminements piétons par un ruban de granit.
- 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 commerçantes sera 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 quant à eux 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.



Coupe Av Barbusse



### Mesures connexes

#### Développements urbains (grands projets, PSD, secteurs de développement)

Axe de développement Genève – Annemasse: densification de l'agglomération centrale par mutation des quartiers denses et par densification des quartiers de villas, en extension des quartiers denses actuels, notamment autour des axes TC urbains structurants et autour des pôles d'échange multimodaux.

Autour du centre de l'agglomération annemassienne: mutation et densification progressive en maîtrisant le rythme d'urbanisation et en prenant des mesures en faveur de la qualité urbaine (valorisation des espaces publics et intégration des rives de l'Arve).

- PSD Château rouge (UD 5-17) et PSD Perrier (UD5-05): mutation et rénovation urbaine en cours ou à court terme
- PSD Rue de Genève – Gaillard-Ambilly-Annemasse (UD 5-18)

#### Mesures d'infrastructures

Le projet de tram fait partie intégrante du nouveau réseau de transports développé par l'agglomération annemassienne, s'appuyant sur des projets phares, capables de répondre aux nouveaux besoins de mobilité:

- Mesure 36-1-4: TCSP à Annemasse perpendiculaire au tram: rabattement sur CEVA et tram (réalisé)
- Mesure 36-1-20: construction d'une passerelle modes doux au-dessus des voies de chemin de fer entre Annemasse et Ambilly
- Mesure 10-3: réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (gare d'Annemasse)
- Mesure 10-6: construction et aménagement d'une voie verte MD sur la tranchée couverte de la ligne ferroviaire CEVA (tronçon français)
- Mesure 10-11: voie verte d'agglomération: aménagement pour la mobilité douce entre Genève et Annemasse (étape 2-tronçon français)
- Mesure 36-3-20: construction d'une voie verte en rabattement depuis Ville-la-Grand et Puplinge sur la gare d'Annemasse.

#### Mesures non infrastructurelles

- Gestion du stationnement public dans l'agglomération d'Annemasse et les Trois Chêne
- Gestion du stationnement sur fond privé dans l'agglomération d'Annemasse et les Trois Chêne
- Adaptation de l'offre TC en coordination avec l'offre RER (coordination des horaires)
- Amélioration des contrôles d'accès en amont d'Annemasse, des Communaux d'Ambilly et de Puplinge

### Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:

Planning Etudes études PROJET terminées / consultation des entreprises en 2019

Planning réalisation: travaux 2020-2022

### Contribution environnementale

(Extrait de l'étude d'impact; juin 2013)

#### Contribution à la qualité de l'air:

Sur la base de la réduction des prestations kilométriques prévues, le logiciel MICET 3.2 indique une réduction des NOX d'environ 1 tonne et une réduction des PM10 d'environ 26 kg par année.

#### Réduction des nuisances sonores:

En fonction des secteurs, la réduction des charges de trafic permet une baisse de 1 dB(A) à 3 dB(A) dans le périmètre affecté par le projet

#### Adaptation au climat (réduction des GES)

Réduction de 528 tonnes de CO2 annuel

<b>Mesure 36-1-20</b>	<b>Construction d'une passerelle MD au-dessus des voies ferrées entre Annemasse et Ambilly</b>	<b>Coût: 3.3 MCHF</b>  <b>Priorité PA3 : A</b>
---------------------------	--	--

**Maître(s) d'ouvrage:** Annemasse Agglo

**Autres instances:** Privés, communes d'Annemasse et d'Ambilly, SNCF Réseau



<b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS7: Desserte et perméabilité MD de l'agglomération compacte	<b>Type ARE</b>  <b>MD</b>	<b>N° ARE</b>  6621.2.144
---	----------------------------------	---------------------------------

**Description de la mesure :**

Création d'une passerelle MD au-dessus des voies ferrées, entre les quartiers en développement au nord des voies ferrées (Ambilly et Ville-la-Grand dans l'agglomération annemassienne, Thônex et Puplinge dans le canton de Genève) et l'hypercentre annemassien. Elle facilitera les liaisons MD interquartiers en réduisant la coupure urbaine des voies ferrées (faisceau de 80m de large infranchissable entre le pôle d'échanges de la gare d'Annemasse et l'actuel passage des Négociants), assurant ainsi la promotion des MD et l'accès à l'offre TC disponible au cœur d'Annemasse (notamment le tram), et elle favorisera les synergies entre les services urbains présents ou en cours de développement dans le centre-ville d'Annemasse (hôtels, centre de convention, polarité commerciale et administrative) et la ZAC Etoile Annemasse-Genève (pôle de formations supérieures, équipements scolaires et sportifs).

La passerelle sera positionnée en cœur de quartier et située à mi-chemin entre le nouveau franchissement du pôle d'échanges de la gare d'Annemasse (livraison 2019, fermé la nuit) et l'émergence de la tranchée couverte CEVA.. Elle s'inscrit en continuité des différents cheminements MD du secteur et permettra de connecter les deux branches de la voie verte d'agglomération qui longe les deux rives des voies (mesures 10-6 et 10-11), la future voie verte en rabattement depuis Ville-la-Grand et Puplinge sur la gare d'Annemasse (36-3-20) et les connexions MD entre les Communaux d'Ambilly et la ZAC Etoile Annemasse Genève (mesures 36-3-7 et 36-3-10).

La passerelle sera mise en œuvre dans le cadre de la ZAC Etoile Annemasse-Genève : les rues y seront apaisées afin de favoriser et sécuriser systématiquement les MD. La conception de l'ouvrage permettra de garantir une véritable accessibilité MD et pour les personnes à mobilité réduite (rampes à 10 à 15% maximum et ascenseurs); le principe structurel permettra de répondre aux contraintes d'exploitation du faisceau ferroviaire fret et voyageurs.

La passerelle a été identifiée comme l'un des supports envisageables pour permettre le raccordement entre le réseau de chaleur existant au sud des rails (réseau « Bois Energie Annemasse ») et les autres réseaux énergétiques en cours de réflexion au nord (Etoile Annemasse-Genève et secteurs alentour, Communaux d'Ambilly, Champ-Dollon, Grands Prés-Mon Idée, et Puplinge).

**Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :**

La mesure s'inscrit dans la mise en œuvre du réseau structurant MD dans la partie est de l'agglomération centrale : celui-ci complète le développement des TC structurants, soit la mise en service du Léman Express en 2019 et l'extension du réseau des axes forts TC, en offrant un rabattement MD efficace sur leurs interfaces. La mesure accompagne la densification de l'agglomération centrale et la création d'espaces publics de qualité.

**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) ou décision/délibération spécifique :**

Projet inscrit au programme des équipements publics de la ZAC Etoile Annemasse-Genève, confiée par le biais d'une concession d'aménagement à Bouygues Immobilier (délibération du Conseil Communautaire du 6 juillet 2016), qui sera chargé de mettre en œuvre, pour le compte d'Annemasse Agglo et sous son contrôle, l'opération d'aménagement (viabilisation des terrains, construction des ouvrages et commercialisation des droits à construire).

**Financement :**

Le coût estimatif est de 3,3 M CHF HT, soit 3 M € HT (taux de change: 1 € = 1,10 CHF)

Annemasse Agglo (par le biais du bilan de ZAC), éventuellement communes Annemasse et Ambilly (pour ménagements connexes)

**Priorisation :**

Priorité PA3: A

Historique priorité: Be2

**1. Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

*CE1: Amélioration de la qualité du système de transports*

En créant un nouveau parcours plus court et sécurisé et des liaisons supplémentaires, la mesure offre de nouvelles solutions MD efficaces et compétitives par rapport aux TIM pour les courtes et moyennes distances: accès direct à l'arrêt de tramway du Parc; via la voie verte, accès à la gare d'Annemasse, au pôle d'échange multimodal, aux services de la vélostation (location-prêt de vélos) et aux places de consigne vélo de la gare (2019); connexion au centre d'Annemasse et à plusieurs secteurs d'emplois actuels ou en développement et à des générateurs de déplacements locaux existants en France ou en Suisse. La passerelle permettra les gains de temps suivants entre Ambilly et le centre-ville d'Annemasse: 1,2 km en 2016 (situation actuelle: 15 min à pied) contre 200m avec projet (situation avec projet: <5 min), soit un temps de déplacement MD divisé par plus de 3.

*CE2: Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti*

Le projet relie les projets urbains en cours comprenant logements et activités: Etoile Annemasse-Genève, Chablais Parc sur Annemasse et les Communaux d'Ambilly à Thônex et, à long terme, Grands Prés – Mon Idée, à Puplinge (UD 05-08) et permet un rabattement des secteurs de développement urbain à dominante logement en cours de densification sur les communes de Ville-la-Grand et d'Ambilly (Martinière, Corceillons...). Ces projets denses et bien orientés vers l'offre TC accueilleront un nombre important d'habitants et d'emplois.

*CE3: Accroissement de la sécurité du trafic*

La mesure permet de sécuriser les déplacements cyclistes en réduisant les effets de coupure urbaine. Il évite le passage par des voies mal adaptées à la pratique cyclable (privilegiées pour le passage du tramway ou très fréquentées: carrefour Baron de Loë, rue du Jura...). (sécurisation / CE3):

*CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources*

La mesure favorise dans un secteur très urbanisé le report modal vers les MD, modes non polluants, non émetteurs de gaz à effet de serre et non bruyants, tout en réduisant les déplacements TIM de courte et moyenne distance, les plus émetteurs de pollution. (amélioration de la qualité de l'air, réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO2 / réduction des immissions sonores /CE4).

**2. Données chiffrées et éléments techniques complémentaires**

Coûts d'investissements:

3M€HT (estimation 2016)



Le coût estimatif est de 3,3 M CHF HT, soit 3 M € HT (taux de change: 1 € = 1,10 CHF)

Analyse foncière: Besoin de coordination avec SNCF Réseau pour le positionnement des appuis de l'ouvrage. Les fonciers maîtrisés ou en cours de maîtrise par Annemasse, Etablissement Public Foncier pour Ambilly, négociations en cours avec SNCF au nord des voies.

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Le projet est actuellement au stade de l'étude préliminaire pour déterminer les premières esquisses d'insertion et confirmer techniquement l'implantation précise de l'ouvrage, en parallèle des études préliminaires des espaces publics de la ZAC et du plan-guide de l'opération (livraison 4<sup>e</sup> trimestre 2016). Les avant-projets seront réceptionnés en 2017 en vue du dossier de réalisation de la ZAC.

Horizon de réalisation projeté 2019-2022.

<b>Mesure 36-1-21</b>	<b>Aménagement d'un axe BHNS : gare d'Annemasse – Cranves Sales – Bonne (phase 2)</b>	<b>Coût: 11.00 MCHF</b>  <b>Priorité PA3 : B</b>
<b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Annemasse Agglomération ; Communes		<b>Autres instances concernées:</b> (p.ex: pilote des études préalables)
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"><i>Tracé du projet</i></p>		
<b>Orientation stratégique de la mesure</b>  OS 4 : Ossature principale de l'agglomération centrale	<b>Type ARE</b>  TP Route	<b>N° ARE</b>  /
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>La mesure vise à créer sur le corridor de la route de Taninges un axe TC structurant suburbain à haut niveau de service et rapide, assurant le rabattement depuis plusieurs quartiers et communes connaissant une forte croissance urbaine vers le RER Léman Express en gare d'Annemasse et vers le tram. Cette mesure permet de créer une liaison forte entre l'agglomération genevoise, le secteur est d'Annemasse, Vétraz-Monthoux, Bonne, Cranves-Sales et l'hôpital régional à Findrol. La ligne se connecte également au BHNS de l'agglomération annemassienne.</p> <p>Le projet est composé d'aménagements visant à donner la priorité au bus afin de réduire fortement les temps de parcours (voies réservées en approche de carrefour, carrefours régulés, sites propres partiels) et d'aménagement d'arrêts accessibles et équipés d'information en temps réel. L'interdistance des arrêts et la fréquence de la ligne seront augmentées, notamment en heure de pointe, pour renforcer l'attractivité de la ligne lors des déplacements pendulaires vers Annemasse et Genève. Cette mesure s'inscrit dans le prolongement de la mesure 36-1-10 «Aménagements en faveur des TC sur l'axe Gare d'Annemasse – Bonne» (phase1, mesure A3).</p> <p>Les gains de temps seront obtenus grâce à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la création de sites propres et de priorités aux carrefours (gain de 10 à 15 minutes en heure de pointe du soir + fiabilisation du temps de trajet avec réduction de l'impact trafic sur la régularité),</li> <li>• la réduction du nombre d'arrêts (- 6 arrêts) et du linéaire de ligne (- 750 m sur le tracé de la ligne 5 préexistante),</li> <li>• la réduction du temps de transbordement train-bus et temps d'attente en gare du Léman Express grâce à l'augmentation de fréquence et aux aménagements du pôle d'échange multimodal et de la gare (raccourcissement itinéraires piéton, suppression circulation TIM) à l'horizon 2019.</li> </ul> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>La mesure offre un rabattement rapide et fréquent sur le Léman Express et le tram depuis l'aire périphérique de l'agglomération annemassienne.</p> <p>La mesure vise à recentrer et à densifier le développement urbain autour des arrêts et à créer de nouveaux espaces publics de qualité.</p>		

### Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):

Le projet est inscrit au Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé en 2014. Il constitue un des axes primaires du réseau de transport urbain avec le tram et le BHNS de l'agglomération annemassienne. Le PDU a prévu également des mesures de réduction du nombre maximum de places de véhicules motorisés dans les constructions nouvelles (logements, bureaux et commerces) dans les périmètres de desserte autour des arrêts.

Le SCOT de l'agglomération d'Annemasse est en cours de révision et prévoit l'inscription du projet: localisation des arrêts, périmètres de développement urbain recentrés autour des arrêts dans les communes concernées et forte limitation des espaces à bâtir en dehors de ces périmètres.

### Financement :

Le coût estimatif est de 11.00 MCHF HT, soit 10.00 M € HT (taux de change: 1 € = 1,10 CHF)

Annemasse Agglo est le maître d'ouvrage et financeur principal de la mesure (aménagement et arrêts bus). Les communes d'Annemasse, Vétraz-Monthoux, Cranves-Sales et Bonne seraient susceptibles de participer au projet via leur compétence sur les aménagements connexes. Le Département de la Haute Savoie sera partenaire du projet en tant qu'autorité en charge de la voirie départementale.

### Priorisation :

Priorité PA3: B

Historique priorité: C

### Argumentaire (selon critères d'efficacité):

#### CE1: Amélioration de la qualité du système de transports

Environ 40% des actifs domiciliés dans les communes de Bonne, Cranves-Sales et Vétraz (en 2015: 4100 frontaliers et Suisses résidents en France) et 30% à Annemasse occupent un emploi dans le canton de Genève. Or, le temps de parcours actuel du bus pour se rendre à Genève par les TC et le train via la gare d'Annemasse n'est pas compétitif par rapport aux véhicules individuels motorisés, ni en heure creuse (plus du double), ni en heure de pointe.

La mesure réduira très fortement le temps de parcours sur la liaison gare d'Annemasse - Bonne (objectif moins de 18 mn contre environ 35 minutes en heure de pointe du soir en 2016) depuis les communes périphériques vers le centre d'Annemasse. Le temps de parcours estimatif entre Bonne et la gare en heure de pointe sera très inférieur à l'actuel en bus et à celui des véhicules motorisés (environ 25 minutes en comparaison 2016). De plus, ce gain de temps sur l'automobile sera encore amélioré à l'horizon 2023, en raison des nouvelles contraintes de circulation routière liées à la mise en place du nouveau plan de circulation (insertion tram et suppression transit devant la gare) et de l'urbanisation du secteur.

Il est par ailleurs prévu de doubler la fréquence pour passer à minima à 20 minutes en heure de pointe entre la gare d'Annemasse et Bonne. Une augmentation de la fréquence à 15 minutes n'est pas exclue, mais elle dépend de l'amélioration de la desserte de l'hôpital de Findrol (projet conjoint Annemasse Agglo et le Syndicat mixte de la communauté de communes des 4 Rivières, qui gère les transports après Bonne). La fréquence sera supérieure sur la section gare - Romagny (environ 15 minutes).

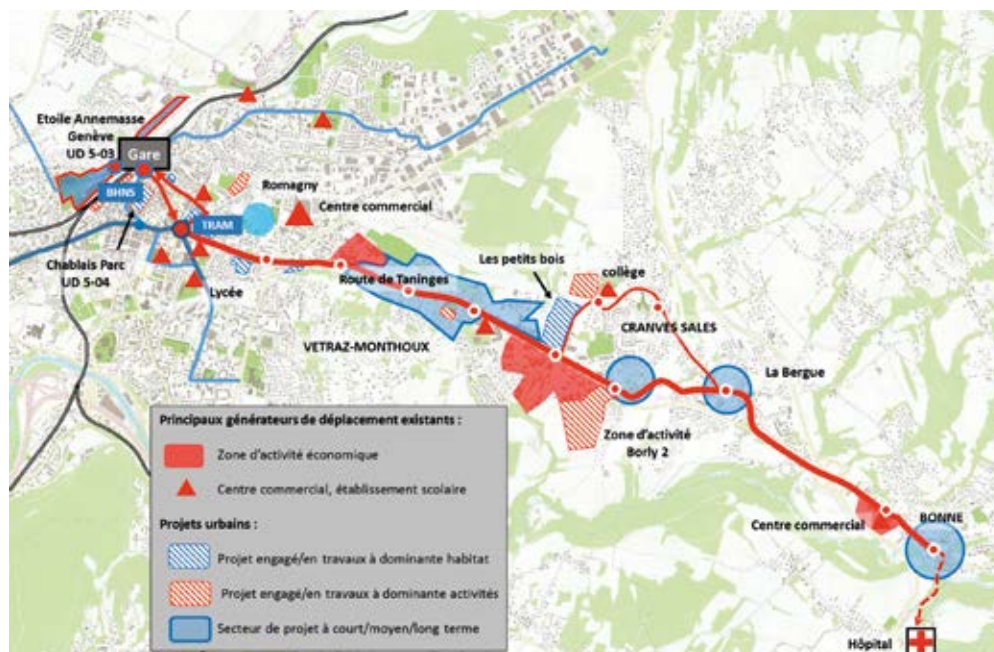
Cette mesure augmentera l'attractivité des parkings relais situés en tête de ligne, permettant de mieux capter les pendulaires résidant dans la moyenne vallée de l'Arve: un P+R est en fonction au niveau de l'hôpital de Findrol et le département de Haute-Savoie envisage une extension. La commune de Fillinges a créé un parking à vocation de P+R au niveau du pont de Fillinges et souhaite une extension de la ligne de Bonne jusqu'à ce point. En outre, il est envisagé d'utiliser les parkings des supermarchés situés le long de la ligne dans le cadre d'un conventionnement.

#### CE2: Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti

Le projet permet de concentrer et de densifier l'urbanisation (logement et activités économiques) le long de la ligne, d'une part dans le centre de l'agglomération annemassienne, d'autre part autour des arrêts dans les communes situées en dehors du cœur urbain. Il améliore également la desserte des équipements générateurs de déplacements (hôpital régional, équipements scolaires, centres commerciaux,).

Le projet traverse plusieurs communes qui ont connu une forte croissance urbaine ces dernières années, en grande partie dans des secteurs pas ou peu desservis par des transports urbains. En effet, Vétraz-Monthoux, Bonne et Cranves-Sales ont gagné 6'140 habitants entre 1999 et 2013 (entre 2,73% et 3,03% de croissance annuelle moyenne) pour atteindre 17'900 habitants en 2013. Depuis 2013, cette croissance s'est poursuivie avec une intensité plus forte sur Vétraz et Cranves-Sales. A l'horizon 2030, selon les projections spatialisées du Projet de territoire, la croissance de la population resterait forte, + 32 à +37%, selon les communes. Il en serait de même pour les emplois situés dans ces communes. A noter que la ville d'Annemasse, desservie dans sa partie est par la ligne, connaît aussi une forte croissance démographique qui devrait également se poursuivre.

La mesure desservira des espaces déjà urbanisés et des générateurs locaux de déplacement (centres commerciaux, équipements scolaires) et ces 3 communes et le quartier de Romagny à Annemasse disposent encore d'importants potentiels de développement à l'horizon 2020-2030. C'est pourquoi, le SCOT et le PDU visent à favoriser et prioriser le développement urbain autour des arrêts de la future ligne. A l'horizon 2023, plusieurs projets à vocation logement, activités et/ou d'équipements publics qui sont actuellement en chantier ou qui sont programmés à court terme autour des arrêts, seront livrés. Il s'agit notamment des opérations Borly 2 et des Petits Bois.



Espaces urbains en développement et principaux générateurs de déplacement connectés par la mesure

A l'horizon 2025-2030, des potentiels à bâtir (par renouvellement urbain ou par dent creuse en extension urbaine) ont d'ores et déjà été identifiés dans le périmètre de desserte de la mesure, il s'agit en particulier des secteurs route de Taninges à Vétraz-Monthoux et Cranves-Sales, la Bergue à Cranves-Sales, Romagny à Annemasse et du centre de Bonne. Une nouvelle étude sera lancée en octobre 2016 et permettra d'estimer plus précisément le potentiel d'urbanisation à l'horizon 2025-2030.

### CE3: Accroissement de la 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.

L'insertion des aménagements pour les TC permet de limiter le trafic automobile en forte croissance sur les axes routiers d'accès à l'agglomération, en particulier sur la route de Taninges, de requalifier la voirie en améliorant les espaces publics connexes et de sécuriser les trajets mobilités douces.

En insérant un aménagement bus continu et cohérent, la mesure permet de sécuriser l'axe :

- pour les piétons : par la création de trottoirs continus et la réduction de la largeur de la voie dédiée aux transports individuels motorisés,
- pour les automobilistes et cycles : rationalisation des accès directs des transports individuels motorisés sur la voie et réduction de la vitesse.

### CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources

La mesure vise à développer les déplacements intermodaux alternatifs aux transports individuels motorisés, principalement par le bus et le train. Ces modes de déplacement sont moins polluants, moins bruyants et moins générateurs de gaz à effet que les véhicules individuels motorisés.

Le foncier utilisé pour le projet est constitué exclusivement de voiries et de délaissés routiers requalifiés, il permet ainsi de limiter fortement l'impact sur le paysage et la biodiversité.

### Données chiffrées :

Coûts d'investissements : estimation en 2016 à 11.00 M CHF HT, soit 10.00 M € HT (taux de change 1€ = 1,1 CHF).


**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Une étude d'insertion a été réalisée en 2013. Cette étude a permis de déterminer le tracé de base et de fournir les gabarits du projet afin que les Plans Locaux d'Urbanisme des communes prévoient les emprises à réserver.

2 études seront menées entre novembre 2016 et juillet 2017 :


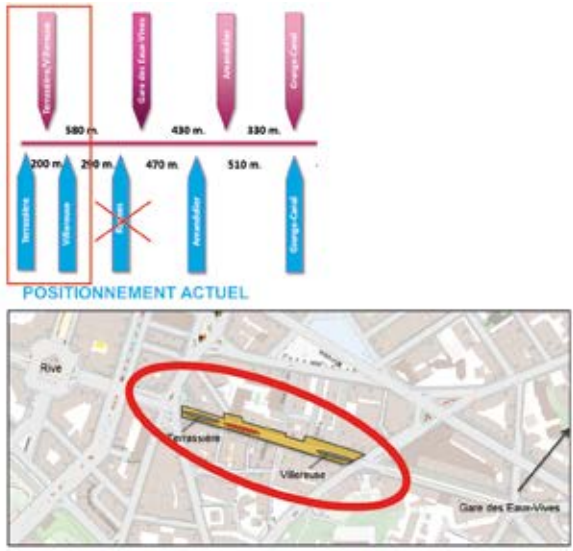
- une étude de faisabilité du projet de TCSP,
- une étude urbaine dans le cadre SCOT en cours de révision, menée par les services de l'Etat qui vise à mettre à jour l'étude de 2014 et à définir les espaces à bâtir autour des arrêts.

Démarrage des travaux envisagé en 2021-2022 pour un achèvement complet en 2023-2024. La création de voies bus a été anticipée dans l'aménagement de 2 carrefours intégrant de voies d'accès prioritaires pour les bus : giratoire Borly 2 (Cranves-Sales) et carrefour à feux Florissant/Chablais (Annemasse/accès gare) en 2017 et 2018.

<p><b>Mesure 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>Coût: 2.5 MCHF</b></p> <p><b>Priorité PA3: B</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage:</b> Canton de Genève, communes de Chêne-Bourg et Thônex</p>		<p><b>Autres instances concernées :</b></p>
		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS6: Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>Sécurité</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>/</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>L'axe rue de Genève – route de Chêne permet de relier le centre d'Annemasse au centre de Genève rive-gauche. Le long de cet axe, plusieurs projets de requalification sont développés concomitamment à la sécurisation du site tram: plateau de Chêne-Bougeries (mesure 36-1-17), village de Chêne-Bougerie (déplacement de l'arrêt tram, mise aux normes de l'infrastructure, insertion d'une bande cyclable), rue de Genève entre chemin du Foron et avenue Tronchet (MAP Foron), plateforme douanière de Moillesullaz (mesure 36-1-12), rue de Genève dans l'agglomération annemassienne (mesure 36-1-5) en lien avec le prolongement de la ligne de tram (mesure 36-1-6).</p> <p>Cette mesure consiste à aménager la section de la rue de Genève comprise entre le chemin de la Fontaine et l'avenue Adrien-Jeandin (verdissement, continuité des aménagements cyclables, perméabilité piétons-cycles nord-sud...) de manière à garantir une cohérence sur l'ensemble de l'axe. Elle correspond aux recommandations du Grand projet Chêne-Bourg – Chêne-Bougeries (mesure UD5-02) et elle s'inscrit en continuité de la charte d'aménagement transfrontalière de l'espace-rue, signée en 1999 par les communes françaises et genevoises.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles</b></p> <p>Avec le prolongement de la ligne de tram 12 à Annemasse, le statut de l'axe route de Chêne – rue de Genève va évoluer avec un renforcement de son rôle de liaison TC transfrontalière. Le traitement de cet axe entre les parties suisse et française nécessite de développer un projet d'aménagement sur la section chemin de la Fontaine – avenue Adrien-Jeandin qui soit cohérent avec les projets existants sur le plateau de Chêne-Bougeries et sur la rue de Genève en France.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice:</b></p> <p>Grand projet Chêne-Bourg Chêne-Bougeries</p> <p><b>Financement:</b> 2.5 MCHF</p> <p>L'aménagement des voies est co-financé par les communes de Chêne-Bourg et Thônex.</p> <p>Les mesures de régulation sont financées par le Canton de Genève</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p>Priorité PA3: B</p> <p>Historique priorité: Nouvelle mesures PA3</p> <p><b>Argumentaire :</b></p> <p>La mesure constitue une opportunité de doper la qualité des aménagements sur la rue de Genève (CE1). Elle s'inscrit pleinement dans les objectifs du projet d'agglomération notamment en renforçant la cohérence de traitement sur l'axe et en s'inscrivant mieux dans le paysage urbain (CE2). Cette mesure permet de sécuriser les traversées des piétons et des cycles, notamment grâce à une amélioration du traitement de l'axe. (CE3/4).</p>		
<p><b>Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:</b></p> <p>Réalisation : 2023-2026</p>		





<p><b>Mesure 36-1-30</b></p>	<p><b>Réaménagement de la rue de la Terrassière avec fusion des arrêts TP</b></p>	<p><b>Coût: 10.4 MCHF</b></p> <p><b>Priorité PA3: B</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton de Genève, Ville de Genève</p>		<p><b>Autres instances concernées :</b></p>
		 <p>POSITIONNEMENT ACTUEL</p>
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS6: Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>Sécurité</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>/</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>L'analyse des inter-distances des arrêts de la ligne 12 entre « Terrassière » et la « gare des Eaux-Vives » a montré que les arrêts « Terrassière » et « Villereuse » étaient trop proches (environ 200 m), ce qui péjore la vitesse commerciale du tram.</p> <p>Afin de rétablir une inter-distance cohérente, cette mesure vise à fusionner les arrêts « Villereuse » et « Terrassière ». Cette mesure prévoit également la piétonisation de cette section de la rue de la Terrassière. Ce projet de la Ville de Genève s'inscrit dans le cadre d'une réflexion sur le réaménagement de l'espace public entre le rond-point de Rive et la Gare des Eaux-Vives.</p> <p>Le projet prévoit la démolition des quais existants et leur reconstruction. Les voies tram sont renouvelées et mise aux normes selon l'OFT (gabarit de 3.60m entre les axes des voies), la régulation des carrefours est adaptée.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>Dans le cadre des réflexions sur l'organisation du réseau TP post Léman Express, il s'avère nécessaire d'améliorer la vitesse commerciale du tramway sur l'axe Annemasse – Genève notamment dans le secteur du centre-ville. Cette mesure permet de renforcer l'attractivité de la ligne en offrant un meilleur temps de parcours aux usagers et un espace de qualité pour les déplacements piétons.</p>		
<p><b>planification directrice:</b></p> <p>Plan d'action des transports collectifs 2019-2023 (en cours d'élaboration)</p> <p>Loi sur mobilité cohérente et équilibrée</p> <p><b>Financement :</b></p> <p>L'aménagement de l'espace public est financé par la Ville de Genève.</p> <p>Les mesures de régulation des carrefours sont financées par le Canton de Genève.</p>		

**Priorisation :**

Priorité PA3: B

Historique priorité : Nouvelle mesures PA3

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

Cette mesure permet de répondre aux objectifs de desserte urbaine et de vitesse commerciale (CE1) dans un secteur dense en terme d'habitations et de commerces (CE2). Axe fort de desserte TC à l'échelle de l'agglomération, l'amélioration de la vitesse commerciale sur ce tronçon permet de développer l'attractivité de la ligne. Enfin, une amélioration de l'organisation des déplacements dans ce secteur permettra également de renforcer la sécurité du trafic (CE3).

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements: 10.4 MCHF dont:

- Génie civil pour déplacement des arrêts de tram: 7.45 MCHF
- Revêtement qualitatif pour la piétonisation: 2.7 MCHF
- Adaptation de la signalisation lumineuse: 0.25 MCHF

TC: Ligne 12: 20 services par heure et par sens à la mise en service du Léman Express, soit 1 tram toutes les 3 minutes par heure et par sens.

Requalification: surface à requalifier: 3'600 m<sup>2</sup>

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Actuellement une étude d'opportunité est en cours

Réalisation: 2022+

Regroupement géographique	<b>Centre métropolitain d'Annemasse</b>				
36-2					
<b>Coûts des mesures infrastructurelles transport</b>					
<b>Total des mesures A :</b>			<b>Total des mesures liste A+Ae :</b>		
<b>Total des mesures B :</b>			<b>Total des mesures liste B+Be :</b>		
<b>Description des enjeux principaux</b>					
<p>Les mesures de ce regroupement visent à conforter le fonctionnement urbain du centre métropolitain d'Annemasse (qui se traduisent en projets urbains, requalification d'espaces publics, équipements, accessibilité). Il s'agit également de renforcer le maillage MD (nouveaux aménagements et franchissements à réaliser). En outre, la restructuration du réseau routier et de l'accessibilité aux secteurs denses doit permettre de libérer de l'espace en faveur des autres modes.</p> <p>L'Arve est une des pénétrantes de verdure majeure de l'agglomération centrale : sa préservation et sa mise en valeur devront être garanties. Le projet de paysage du Bois de Rosses est également un enjeu fort pour ce secteur, afin de répondre aux attentes de la population. La pérennisation des espaces agricoles doit être assurée. A cela s'ajoute la mise en œuvre des mesures identifiées dans le cadre du contrat corridors Arve-Lac.</p>					
<b>Mesures infrastructurelles transport</b>					
No	Intitulé	Horizon de réalisation	Financement	Liste PA3	Coût (total actualisé) [MCHF]
36-2-3	Construction du pôle d'échange multimodal de la gare d'Annemasse	2016	Local	R	
36-2-4	Aménagement d'une voie verte entre la gare d'Annemasse, le centre d'Annemasse et le quartier du Perrier	Réalisé	Local	R	
36-2-7	Requalification de la RD1206 entre le carrefour des Chasseurs et le carrefour du Livron pour faciliter la progression du BHNS	Réalisé	Local	R	
36-2-9	Voie verte Léman Mont-Blanc : aménagement du tronçon gare d'Annemasse - Bonne - Loex (phase 1)	2016	Local	R	3.18
36-2-11	Restructuration du réseau routier annemassien, y compris aménagement de l'av. Lucie Aubrac et le réaménagement du «pont neuf»	En partie réalisé, restant en coordination avec tram (2018)	Local	R	
36-2-13	Aménagement de la boucle cyclable du Bois de Rosses	2018 - 2020	Local	Ae2	1.32
36-2-16	Construction d'une halte ferroviaire et d'un P+R au Brouaz	2030+	À définir	Hors Fi	
36-2-17	Réaménagement et agrandissement de la gare d'Annemasse	2030+	À définir	Hors Fi	
36-2-18	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve entre le centre commercial d'Etrembières et le casino d'Annemasse	2019 - 2022	Local	Ae3	27.5

36-2-15	Construction d'un P+R au sud d'Annemasse, en lien avec la nouvelle jonction autoroutière et le BHNS	> 2026	À définir	C
36-2-12	Réaménagement routier pour l'amélioration de l'accès sud d'Annemasse depuis l'A40	> 2026	À définir	C
<b>Mesures urbanisation</b>				
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Horizon de réalisation (1<sup>e</sup> opérations)</i>		
UD5-04	Chablais - Parc (cf. fiche 36-1)	Réalisé		
UD5-05	Annemasse Dusonchet Perrier (cf. fiche 36-1)	Réalisé		
UD5-03	Etoile Annemasse Genève (cf. fiches 10 et 36-1)	En cours		
UD5-18	Rue de Genève (Gaillard-Ambilly-Annemasse) (cf. fiche 36-1)	En cours		
UD5-17	Ecoquartier Château rouge (cf. fiche 36-1)	A		
<b>Mesures paysage et environnement</b>				
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Horizon de réalisation</i>	<i>Coût [MCHF]</i>	
EP5/7	Contrat corridors Arve-Lac (cf. fiche 16)	2012 - 2017	10.3	
EP5-0	Mesures découlant du Projet de paysage prioritaire Bois de Rosses	2018 - 2026	/	
EP6-0b	Mesures découlant du Projet de paysage prioritaire de l'Arve (partie France)	2019-2022	/	
EP5-10	Réalisation du parc du Brouaz	2023 - 2026	/	

Regroupement géographique	<b>Liaisons transversales et «épaisseur» de l'axe Genève – Annemasse</b>				
36-3					
<b>Coûts des mesures infrastructurelles transport</b>					
<b>Total des mesures A : 2.75</b>			<b>Total des mesures liste A+Ae : 20.86</b>		
<b>Total des mesures B : 3.85</b>			<b>Total des mesures liste B+Be : 3.85</b>		
<b>Description des enjeux principaux</b>					
<p>Les mesures de ce regroupement, dans «l'épaisseur» de l'axe de développement entre Genève et Annemasse, visent principalement à renforcer la desserte maillée du territoire, en améliorant les axes TC parallèles au tram et le maillage des réseaux MD. L'aménagement et la requalification des espaces publics constituent un enjeu important.</p> <p>En liant avec l'amélioration de la desserte TC, cet axe est constitué d'un tissu urbain qui a vocation à se densifier.</p> <p>L'Arve est une des pénétrantes de verdure majeure de l'agglomération centrale: sa préservation et sa mise en valeur devront être garanties, tout comme celles des espaces associés (pénétrante de la Seymaz et du Foron). La préservation des espaces agricoles doit également être assurée, en considérant le traitement des limites de l'urbanisation par rapport à ces espaces.</p>					
<b>Mesures infrastructurelles transport</b>					
No	Intitulé	Horizon de réalisation	Financement	Liste PA3	Coût (total actualisé) [MCHF]
36-3-3	Construction d'un P+R à Vandoeuvres	Avant 2015	Local	Hors FI	
36-3-11	Aménagement de l'espace public de centralité et d'identité du quartier des Communaux d'Ambilly	2020	Local	Hors FI	6.4
36-3-1	Construction des infrastructures routières de desserte du quartier des Communaux d'Ambilly	2016 – 2018	Local	Ae1	
36-3-2	Aménagements pour trolleybus /TOSA sur la ligne TC entre les Eaux-Vives et le quartier des Communaux d'Ambilly	2020	Local + CH agglo	A1	
36-3-8	Requalification de l'espace -rue sur l'axe de Frontenex entre la place des Eaux-Vives et le quartier des Communaux d'Ambilly, en lien avec l'axe fort TC	2020	Local + CH agglo	A2	33.63
36-3-20	Aménagement d'une voie verte en rabattement sur la gare d'Annemasse depuis Ville-la-Grand et Puplinge	2019 - 2022	Local + CH agglo	A3	2.75
36-3-4	Aménagements pour une ligne TC entre le quartier des Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse (partie Suisse)	2019 – 2022	Local	Ae3	3.5
36-3-10	Aménagement de liaisons MD et aménagements paysagers entre le quartier des Communaux d'Ambilly, le village de Puplinge, et Annemasse (partie Suisse)	2019 - 2022	Local	Ae3	3.91
36-3-14	Aménagement de parcours MD le long de l'Arve (partie Suisse)	2019 - 2022	Local	Ae3	4
36-3-15	Aménagement de parcours MD le long de l'Arve (partie France)	2019 - 2022	Local	Ae3	/

36-3-17	Aménagements TC pour le rabattement du quartier des Communaux d'Ambilly sur la gare de Chêne-Bourg	2018	Local	Ae3	5.6
36-3-18	Aménagement du ch. Floraire pour les TIM: connexion avec la route Blanche	2019 – 2022	Local	Ae3	1.1
36-3-7	Maillage MD entre le quartier des Communaux d'Ambilly et la ZAC Etoile-Annemasse-Genève (partie France)	2023 – 2026	Local + CH aggro	B3	1.65
36-3-19	Aménagements pour la création et le prolongement d'une ligne TC entre le quartier des Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse (partie France)	2023 – 2026	Local + CH aggro	B3	2.2
36-3-12	Aménagements TC pour le rabattement de Gaillard sur la gare de Chêne-Bourg (partie Suisse)	>2026	Local + CH aggro	C	1.2
36-3-9	Construction d'un P+R dans le secteur Communaux d'Ambilly - Puplinge - Annemasse	>2026	Local	C	1.75
<b>Mesures urbanisation</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>				<i>Horizon de réalisation (1<sup>er</sup> opérations)</i>
UD5-16	Frontenex -Tulette				Réalisé
UD5-02	Chêne-Bourg - Chêne-Bougeries (cf. fiches 36-1, 10)				En cours
UD5-09	Communaux d'Ambilly				2017
UD5-08	Grands Prés - Mon Idée				C
<b>Mesures paysage et environnement</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>			<i>Horizon de réalisation</i>	<i>Coût [MCHF]</i>
EP5/7	Contrat corridors Arve-Lac (cf. fiche 16)			2012 - 2017	10.3
EP5-01	MAP Foron (cf. fiches 10, 36-1)			2014 – 2019	2.6
EP5-08	Requalification de l'espace cours d'eau de la Seymaz en lien avec la densification des Trois-Chêne (cf. fiches 36-1)			2019 - 2022	1.6
EP6-0a	Mesures découlant du Projet de paysage prioritaire de l'Arve (partie Suisse) (cf. fiches 40)			2019-2022	/
EP6-0b	Mesures découlant du Projet de paysage prioritaire de l'Arve (partie France) (cf. fiches 36-2, 40)			2019-2022	/
EP5-09	Synergies transfrontalières pour un réseau d'énergie (planification et réalisations)			/	/
EP5-07	Aménagements paysagers en limite du quartier Grands-Prés - Mon Idée et mesures de transition avec la zone agricole en lien avec la gestion des eaux			> 2030	/

<p><b>Mesure 36-3-20</b></p>	<p><b>Aménagement d'une voie verte en rabatement sur la gare d'Annemasse depuis Ville-la-Grand et Puplinge</b></p>	<p><b>Coût : 2.75 MCHF</b> <b>Priorité PA3 : A3</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Annemasse Agglo, Commune de Ville la Grand <b>Autres instances concernées :</b></p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"><i>Liaison MD gare d'Annemasse - Puplinge et gare d'Annemasse - Ville-la-Grand</i></p>		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS 7 : Desserte et perméabilité MD de l'agglomération compacte</p>	<p><b>Type ARE</b> MD</p>	<p><b>N° ARE</b> /</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>La mesure vise à développer fortement les déplacements urbains MD entre Ville la Grand, Annemasse et Puplinge et vers Genève et les Trois Chêne. Elle permet de créer, d'une part, une liaison forte entre la gare Léman Express d'Annemasse, Puplinge (Suisse) et Ville-la-Grand et d'autre part avec le centre de Genève via la voie verte d'agglomération qu'elle prolonge. Elle favorise le rabatement sur le RER, le BHNS Tango, le tram et la vélostation. La voie verte est donc à la fois un maillon du réseau cyclable transfrontalier et du réseau de transport.</p> <p>La mesure traverse plusieurs secteurs en cours de densification sur Ambilly, Ville-la-Grand et Annemasse (Etoile Annemasse Genève, Moulins Gaud, Carra, centre de Ville-la-Grand) et elle connecte au-delà de la frontière des secteurs en développement sur Puplinge et Thônex (Communaux d'Ambilly). Elle dessert également directement des générateurs locaux de déplacements: services et commerces des centres-villes d'Annemasse et de Ville-la-Grand, centre commercial Leclerc; établissements scolaires de type écoles, collèges et lycées; équipements publics et administrations, bureaux. La mesure s'accompagne de la réalisation d'espaces publics dans ces quartiers.</p> <p>Le projet est composé de 3 types d'aménagements: des voies en site propre réservées aux piétons/cycles (2'600 m) ou de bandes cyclables (280 m) sur 80% du linéaire et de voies routières partagées existantes à sécuriser (zone 30, chaussée à voie centrale banalisée, petits aménagements de sécurité) pour un total de 3'600 m. Environ 1/3 du parcours est déjà existant ou ne nécessite que peu d'aménagements. Il comprend par ailleurs 2 ouvrages de franchissement à créer (passage sous voies ferrées au centre de Ville la Grand à côté de l'établissement scolaire du Juvénaz, passerelle sur le Foron accolée à un ouvrage routier).</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>La mesure s'inscrit dans la mise en œuvre du réseau structurant MD dans la partie est de l'agglomération centrale: celui-ci complète le développement des TC structurants, soit la mise en service du Léman Express en 2019 et l'extension du réseau des axes forts TC, en offrant un rabatement MD efficace sur leurs interfaces. La mesure accompagne la densification de l'agglomération centrale et la création d'espaces publics de qualité.</p>		



### Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :

Mesure inscrite au Plan de Déplacements Urbains et au schéma cyclable de l'agglomération d'Annemasse approuvés en 2014 en tant que tronçon du réseau primaire. Inscription au SCOT de l'agglomération d'Annemasse en 2017 dans le cadre de la révision du document.

### Financement :

Le coût estimatif est de 2,75 M CHF HT, soit 2,5 M € HT (taux de change : 1 € = 1,10 CHF)

Maîtres d'ouvrages et financeurs : Annemasse Agglo et Ville-la-Grand. Annemasse Agglo est compétente depuis 2014 pour la réalisation de la voie verte de Ville-la-Grand à la gare et Ville-la-Grand pour les autres sections.

Participation financière sollicitée du département (eurovéloroute) et de la Région Auvergne Rhône Alpes (eurovéloroute et accès gare), ainsi qu'auprès de SNCF réseau (traversée voie ferrée). Le Département et SNCF Réseau ont d'ores et déjà donné un accord de principe.

### Priorisation :

Priorité PA3 : A

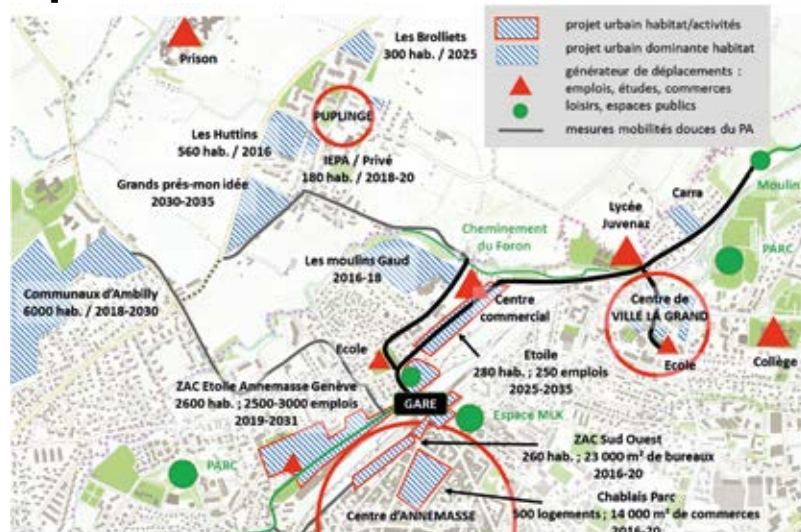
Historique priorité : Ae2

### Argumentaire (selon critères d'efficacité)

#### CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports

La mesure améliore l'accessibilité et la sécurité des cheminements MD car elle réduit fortement les distances et les temps de parcours :

- Itinéraire ramené à 1,6 km : gain de temps de 41% entre Puplinge et la gare Léman Express d'Annemasse (3 minutes et 40 secondes grâce à l'itinéraire raccourci de 600 m, sans pente, avec de nombreux sites propres).
- Itinéraire ramené à 5,2 km : gain de temps de 30 % entre Ville-la-Grand (Carra) et la gare de Chêne-Bourg via la voie verte d'agglomération (mesures 10-6 et 10-11) : distance diminuée de 500 m environ mais gain de temps beaucoup plus élevé (6 minutes 30) grâce aux sites propres et bandes



#### CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti

La mesure accompagne la densification urbaine d'Ambilly, Ville-la-Grand et Annemasse (Etoile Annemasse Genève, Moulins-Gaud, Carra, centre de Ville-la-Grand) et elle connecte au-delà de la frontière les extensions urbaines de Puplinge et de Thônex (Communaux d'Ambilly). Elle offre une accroche pour la réalisation d'espaces publics structurants dans ces nouveaux quartiers.

#### CE3 : Accroissement de la sécurité du trafic

La mesure sécurise les déplacements MD, en supprimant les points noirs liés à des coupures urbaines ou physiques (voie ferrée, rivière du Foron, voies routières à fort trafic, etc.) et en créant des itinéraires continus sécurisés et plus directs :

- accès direct au RER et au BHNS via la gare et le pôle d'échange multimodal;
- accès direct au service vélostation (location-prêt de vélos) et aux 471 places de consigne vélo de la gare (2019);
- accès direct au centre de Genève via les Trois Chêne par le prolongement de la Voie Verte d'Agglomération;
- sécurisation et suppression des coupures urbaines importantes (voie ferrée, voirie avec trafic urbain dense, absence de liaison imposant des détours très importants), qui freinent voire dissuadent la pratique du vélo;
- accès plus direct au centre d'Annemasse et à plusieurs secteurs d'activités, commerciaux et d'emplois actuels ou en développement et à des générateurs de déplacements locaux existants en France ou en Suisse

*CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources*

La mesure favorise dans un secteur très urbanisé le report modal vers les MD, modes non polluants, non émetteurs de gaz à effet de serre et non bruyants, tout en réduisant les déplacements TIM de courte et moyenne distance, les plus émetteurs de pollution. Le foncier utilisé pour la mesure est constitué d'espaces déjà « anthropisés » (chemin, requalification de voirie, délaissés routiers et un revêtement particulier perméable sera appliqué sur une section pour tenir compte de la situation en bord de cours d'eau.

**Données chiffrées :**


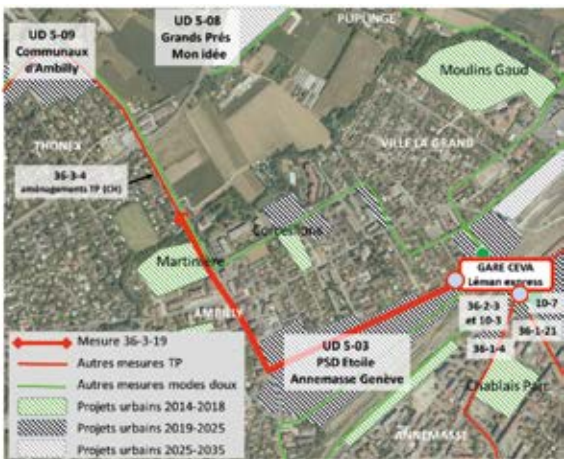
Coûts d'investissements : estimation en 2016 à 2,75 M CHF HT, soit 2,5 M € HT (taux de change 1€ = 1,1 CHF).

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Etude d'opportunité du projet réalisée avec analyse du foncier. Au stade de l'étude de faisabilité. Avant-projet sommaire réalisé pour une section.

Démarrage des travaux envisagé en 2019-2020 avec 2 ou 3 phases pour un achèvement complet en 2023-2024. Mesure en interface avec le Projet Etoile Annemasse Genève, la reconstruction de l'ouvrage routier du « pont neuf » et la suppression du passage à niveau n°49.



<p><b>Mesure 36-3-19</b></p>	<p><b>Aménagements pour la création et le prolongement d'une ligne TP entre les communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse (partie France)</b></p>	<p>Coût : 2,2 MCHF</p> <p>Priorité PA3 : B3</p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Annemasse agglo, communes de Ville-la-Grand et d'Ambilly</p>		<p><b>Autres instances concernées :</b></p>
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"><i>Mesure 36-3-19, articulation avec les projets urbains et les autres mesures TP et modes doux du projet d'agglomération</i></p>		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b></p> <p>OS6 Desserte (TP et TIM) et structuration des quartiers urbains</p>	<p><b>Type ARE</b></p> <p>TP</p>	<p><b>N° ARE</b></p> <p>Nouvelle mesure</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>La mesure vise à développer les déplacements urbains en transport public pour le rabattement sur la gare d'Annemasse (Léman Express et BHNS) et vers le tram à Annemasse depuis les quartiers nord d'Ambilly et de Ville-La-Grand et depuis Thonex-Puplinge, en particulier les secteurs de développement des communaux d'Ambilly, de Mon-idée-Grands-Prés et du quartier Etoile Annemasse Genève.</p> <p>Cette mesure vise également à développer les déplacements urbains entre ces territoires puisque la ligne de bus traverse des quartiers d'habitat et d'emplois, notamment sur Suisse, et connecte des pôles urbains générateurs de déplacements, en particulier les secteurs commerciaux du centre-ville d'Annemasse.</p> <p>La mesure permet d'améliorer sensiblement la vitesse commerciale et la fiabilité des temps de parcours des bus dans des secteurs soumis à une congestion routière fréquente. Elle favorise ainsi les déplacements pendulaires transfrontaliers en permettant de créer une liaison en TP efficace et compétitive vis-à-vis des transports individuels motorisés, notamment pour les habitants des quartiers en développement.</p> <p>Le projet est composé d'aménagements visant à donner la priorité au bus (voies latérales bus réservées en approche de carrefour (rue Jura/mon idée), carrefours régulés avec priorité bus, sites propres bus double sens en accès gare), d'arrêts accessibles pour les personnes à mobilité réduite et équipés d'information en temps réel.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>La mesure s'inscrit en cohérence avec le Projet de Territoire Grand Genève 2016-2030 et les stratégies sectorielles identifiées dans le PACA Genève-Annemasse-Salève en créant un service de bus rapide et fréquent transfrontalier en rabattement sur le Léman Express et en favorisant un report modal important vers les modes alternatifs (organisation et gestion du réseau routier et modes doux)</p> <p>Le renforcement et la requalification du tissu urbanisé situé sur ces axes structurants TC s'effectue grâce à la poursuite de la densification des secteurs déjà urbanisés et à des extensions urbaines bien délimitées, ainsi qu'à la mise en place d'un réseau des espaces publics de qualité dans les nouveaux quartiers.</p>		

### Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :

Le projet est inscrit au Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé en 2014. Il constitue un axe primaire du réseau de transport urbain avec le tram, le BHNS Tango d'agglomération. Le PDU a prévu également des mesures de réduction du nombre maximum de places de véhicules motorisés dans les constructions nouvelles (logements, bureaux et commerces) dans les périmètres de 400 m autour des arrêts.

Le SCOT de l'agglomération d'Annemasse est en cours de révision et prévoit l'inscription du projet : arrêts ; périmètres de développement urbain recentrés autour des arrêts dans les communes concernées et forte limitation des espaces à bâtir en dehors de ces périmètres

### Financement :

Le coût estimatif est de 2,2 M CHF HT, soit 2 M € HT (taux de change : 1 € = 1,10 CHF)

Annemasse Agglo est le maître d'ouvrage et financeur principal de la mesure (aménagement et arrêts bus).

La commune d'Ambilly serait susceptible de participer au projet via sa compétence sur les aménagements connexes.

### Priorisation :

Priorité PA3 : B

Historique priorité : nouvelle mesure

### Argumentaire (selon critères d'efficacité) :

#### CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports

Des liaisons directes transfrontalières sans rupture de charge n'existent pas en 2016 sur ces secteurs. Les lignes existantes sont parallèles à la frontière et sont distantes de plusieurs centaines de mètres avec des fréquences différentes. A l'horizon 2025, l'offre de transport public sera fortement augmentée au niveau de la gare (le projet Léman Express et les différents services de transport public) et du quartier des Communaux d'Ambilly (trolleybus). Cette mesure permettra de proposer des fréquences inférieures à 15 minutes de part et d'autre de la frontière.

De plus, de nombreux projets à vocation de logement et d'activités seront achevés dans les quartiers autour de la mesure générant une nouvelle demande de déplacements. Ces éléments justifient la création d'une nouvelle ligne permettant de connecter la gare aux Communaux d'Ambilly via les nouveaux quartiers.

Les voies routières existantes connectant ces 2 pôles ne disposent pas en 2016 d'aménagements bus et connaissent des saturations quotidiennes en heure de pointe. Les difficultés de circulation seront fortement renforcées à horizon 2025, en raison notamment du nouveau plan de circulation autour de la gare, du tram et du secteur de la douane de Mon-Idée.

C'est pourquoi, la mesure permettra :

- d'améliorer sensiblement la vitesse commerciale et la fiabilité des temps de parcours des bus dans ces secteurs, permettant à la ligne de bus d'être plus rapide que les automobiles.
- de compléter le réseau de transport public structurant en développant une nouvelle liaison transfrontalière complémentaire au tram et au Léman Express.

#### CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti

Le projet traverse plusieurs secteurs de développement urbain à dominante logement sur les communes de Ville-la-Grand et d'Ambilly, il s'agit principalement du quartier Etoile Annemasse Genève (UD 05-03 - plus de 6000 emplois et habitants en 2025), des quartiers à dominante logement de la Martinière et des Corceillons.

Le projet permet également de connecter les secteurs de développement d'activités et d'habitat sur Annemasse (Chablais Parc UD 5-04, ZAC Etoile) achevés dès 2020 et sur Thonex-Puplinge à horizon 2025 et 2030 (Communaux d'Ambilly, Mon Idée-Grands-Prés).

#### CE3 : Accroissement de la sécurité du trafic

Le projet permet de requalifier plusieurs sections de voirie en diminuant la place dédiée à l'automobile. Il permet ainsi d'améliorer les connexions piétonnes, en particulier entre la douane de Mon-Idée et le carrefour de la Martinière ou encore sur la rue du Jura.

#### CE4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources

La mesure vise à développer l'utilisation des transports publics plutôt que les déplacements individuels motorisés, ce qui permet de réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Elle permet ainsi de réduire les déplacements automobiles dans un secteur totalement urbanisé, pour des déplacements de courtes et de moyennes distances qui sont les plus émetteurs de pollution.

De plus le projet utilise exclusivement des voies existantes ou des délaissés routiers, il contribue donc à limiter la consommation d'espaces non bâti à vocation agricole ou naturelle.

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : estimation en 2016 à 2,2 M CHF HT, soit 2 M € HT (taux de change 1€ = 1,1 CHF).


**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Une étude d'insertion a été réalisée en 2013. Cette étude a permis de déterminer le tracé de base et de fournir les gabarits du projet afin que les Plans Locaux d'Urbanisme des communes prévoient les emprises à réserver.

Une étude visant à définir les potentiels autour des arrêts a été menée en 2014 avec les services de l'Etat. Une mise à jour de cette étude est programmée en octobre 2016.

Horizon de réalisation projeté : 2023-2026.



<p><b>Mesure 36-3-7</b></p>	<p><b>Maillage MD entre les Communaux d'Ambilly et la ZAC Etoile Annemasse Genève (partie FR)</b></p>	<p><b>Coût : 1.65 MCHF</b> <b>Priorité PA3 : B</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Communes de Ville la Grand et d'Ambilly</p>		<p><b>Autres instances concernées:</b></p>
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"><i>Mesure 36-3-7 et connexion avec le réseau modes doux et transport public du projet d'agglomération</i></p>		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS 7 : Desserte et perméabilité MD de l'agglomération compacte</p>	<p><b>Type ARE</b> MD</p>	<p><b>N° ARE</b> /</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>La mesure vise à développer les déplacements urbains cyclistes et piétons pour le rabattement sur la gare d'Annemasse (Léman Express, BHNS et tram) depuis les quartiers nord d'Ambilly et de Ville-La-Grand et à relier Thonex, en particulier le secteur de développement des communaux d'Ambilly. La voie se connecte à la vélostation située en gare (477 places de consigne vélo).</p> <p>La mesure permet de créer une nouvelle liaison vers la gare, en réduisant la distance pour les vélos depuis la Suisse de 12%, et en améliorant très sensiblement la sécurité du trafic cycliste sur des parcours actuellement non aménagés et avec un fort trafic. VP (10000 à la douane, 11 100 rue Ravier et 13 000 véhicules par jour rue du Jura en accès)</p> <p>Elle favorise ainsi les déplacements pendulaires transfrontaliers, en particulier pour l'accès aux emplois dans les quartiers en développement en France et en Suisse (Etoile Annemasse Genève, Communaux d'Ambilly).</p> <p>Le projet est composé de 3 types d'aménagements : majoritairement des voies en site propre réservées aux piétons/cycles et des bandes cyclables (70% du linéaire) et de voies routières partagées de desserte de quartier en impasse, à très faible trafic, traitées en zone 20/30. Le projet urbain du projet du quartier Corceillons permet de concrétiser la mesure.</p> <p><b>Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :</b></p> <p>La mesure s'inscrit dans la mise en œuvre du réseau structurant MD dans la partie est de l'agglomération centrale en créant une nouvelle liaison MD transfrontalière sécurisée, directe et attractive en offrant un rabattement efficace sur la gare d'Annemasse Léman Express. La mesure accompagne la densification de l'agglomération centrale et la création d'espaces publics de qualité.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b></p> <p>Le projet est inscrit au schéma cyclable de l'agglomération d'Annemasse approuvé en 2014.</p> <p>Plusieurs emplacements réservés sont inscrits dans les Plans Locaux d'Urbanisme de Ville-la-Grand et d'Ambilly pour permettre la réalisation future des aménagements.</p> <p><b>Financement :</b></p> <p>Le coût estimatif est de 1.65 MCHF HT, soit 1.50 M€ HT (taux de change : 1 € = 1,10 CHF)</p>		



**Priorisation :**

Priorité PA3: B

Historique priorité: C

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

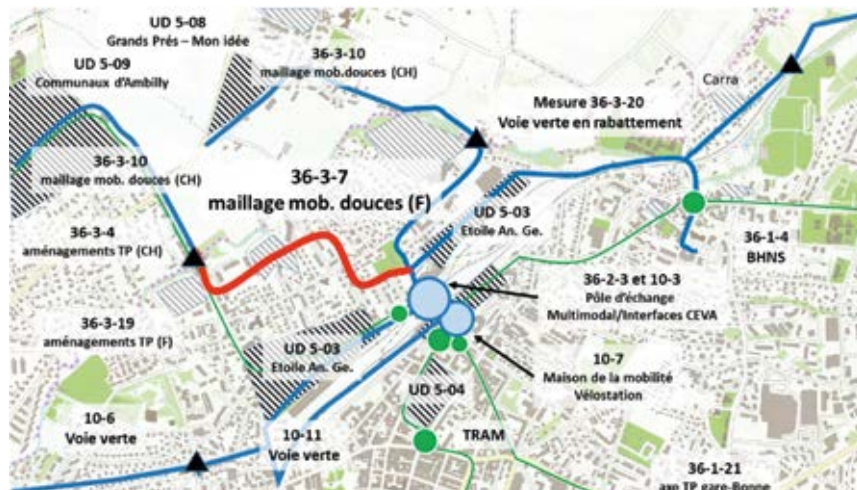
*CE1: Amélioration de la qualité du système de transports*

En créant un nouveau parcours plus court et sécurisé et des liaisons qui n'existent pas, la mesure offre de nouvelles solutions de mobilité efficaces et compétitives par rapport aux transports individuels motorisés pour les courtes et moyennes distances. En effet, le projet permet de réduire les distances et les temps de parcours sur plusieurs origines et destinations par rapport à la situation actuelle (2016).

Les estimations de gain de temps entre situation actuelle et situation avec projet pour la liaison entre les communaux d'Ambilly à Thonex et la gare d'Annemasse: 2,4 km en 2016 contre 1,9 km avec projet. Le gain de temps est estimé à 37% soit près de 4 minutes de gagnées (réduction distance, évitement de carrefours, aménagements cyclables).

La mesure permet de créer des itinéraires continus sécurisés et plus directs :

- accès direct au Léman Express et au BHNS Tango via la gare d'Annemasse et le pôle d'échange multimodal
- accès au service vélostation (location-prêt de vélos) et aux 471 places de consigne vélo de la gare (2019)
- connexion au centre d'Annemasse, au tram et, notamment via les nouveaux franchissements modes doux entre Ambilly et Annemasse, connexion à plusieurs secteurs d'emplois actuels ou en développement et à des générateurs de déplacements locaux existants en France ou en Suisse



*CE2: Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti*

Le projet traverse plusieurs secteurs de développement urbain à dominante logement sur la Commune de Ville-la-Grand et d'Ambilly qui seront construits à la mise en service de la mesure (Martinière, Corceillons) et connecte les projets urbains comprenant logements et activités : Etoile Annemasse Genève (UD 05-03), Chablais Parc (UD 05-04) sur Annemasse et les Communaux d'Ambilly (UD 05-04) sur Thonex.

Le projet crée de nouveaux espaces publics sur plusieurs sections du projet, notamment les secteurs des Corceillons et de Cornières et se connecte avec la voie verte d'Agglomération du Grand Genève ou encore le cheminement et les aménagements paysagers du Foron (en France et en Suisse).

*CE3: Accroissement de la sécurité du trafic*

Il permet de sécuriser les déplacements cyclistes en réduisant les effets de coupure urbaine. Il évite le passage par des voies routières mal adaptées à la pratique cyclable (voies urbaines étroites sans aménagement cyclable – exemple rue Ravier/Hénon) quotidiennement encombrées et évite 3 carrefours non aménagés larges et très circulés (Baron de Loë, Martinière, ancien hôpital).

*CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources*

La mesure vise à développer la marche et le vélo qui sont des modes non polluants, non émetteurs de gaz à effet de serre et non bruyants. Elle permet ainsi de réduire les déplacements automobiles dans un secteur totalement urbanisé, pour des déplacements de courtes et de moyennes distances qui sont les plus émetteurs de pollution.

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : estimation en 2016 à 1.65 MCHF HT ou 1.50 M€ HT (taux de change 1€ = 1,1 CHF).

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Le projet est actuellement au stade de l'étude d'opportunité.

Horizon de réalisation projeté pour 2023-2026.



Regroupement géographique	<b>Agglomération régionale Thonon-les-Bains</b>				
<b>37</b>					
<b>Coûts des mesures infrastructurelles transport</b>					
<b>Total des mesures A : 17.6</b>		<b>Total des mesures liste A+Ae : 29.3</b>			
<b>Total des mesures B :</b>		<b>Total des mesures liste B+Be :</b>			
<b>Description des enjeux principaux</b>					
<p>Les mesures de ce regroupement visent avant tout à renforcer le rôle des réseaux TC pour la structuration du centre régional de Thonon-les-Bains et de ces centres voisins Sciez et Evian. Il s'agit principalement de renforcer l'accessibilité à la gare de Thonon par la réorganisation du pôle d'échange multimodal. En complément, le maillage MD et ses réseaux de rabattements sont également développés, notamment dans le périmètre de la gare.</p> <p>A plus long terme, un véritable axe fort TC doit constituer l'armature principale de la partie compacte de l'agglomération régionale de Thonon. Le développement urbain de la Ville de Thonon (densification, développement économique, mutation du quartier de la gare) lui permet de confirmer son rôle de centre régional.</p> <p>La préservation des césures vertes et notamment des ouvertures sur le lac sont un enjeu fort de ce secteur. Les projets de mise en valeur des espaces publics et de leurs liens avec le lac sont à poursuivre.</p>					
<b>Mesures infrastructurelles transport</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Horizon de réalisation</i>	<i>Financement</i>	<i>Priorité PA3</i>	<i>Coût (total actualisé) [MCHF]</i>
37-11	Développement d'un réseau structurant MD à Thonon-les-Bains	2015 – 2018	Local	Av1	3.61
37-15	Construction d'un P+R à Thonon-les-Bains pour les liaisons lacustres vers Lausanne	2019 – 2022	Local	Ae2	11.05
37-12	Construction, en centre-ville de Thonon-les-Bains, d'un franchissement des voies ferrées en souterrain pour les TIM et en surface pour les MD.	2023 – 2026	Local	Hors FI	17.19
37-13	Construction d'un pôle d'échange multimodal à la gare de Thonon-les-Bains	2019 – 2022	Local + CH aggro	A3	17.6
37-16	Construction d'un P+R à la gare de Thonon-les-Bains	2019 – 2022	Local	Ae3	11.31
37-17	Construction d'un axe TC fort à Thonon-les-Bains sur la RD2005 et aménagement des arrêts	2019 – 2022	Local	Ae3	0.39
<b>Mesures non-infrastructurelles transport</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>			<i>Maître d'ouvrage</i>	<i>Horizon de réalisation</i>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Restructuration et optimisation du réseau TC urbain dans le cadre du périmètre PTU : rabattements sur la gare et sur les principales centralités urbaines, adaptation des cadencements et amplitude des horaires</li> <li>• Renforcer les liaisons de transports lacustres.</li> <li>• Adapter les zones de stationnement payant en regard du développement du centre-ville</li> </ul>				

<b>Mesures urbanisation</b>		
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Horizon de réalisation (1<sup>e</sup> opérations)</i>
UD7-02	Vongy - site PPDE	En cours
UD7-01	Thonon-les-Bains centre et gare (cf. fiche 16)	A

<b>Mesure 37-13</b>	<b>Construction d'un pôle d'échange multimodal à la gare de Thonon-les-Bains</b>	<b>Coût: 17.60 MCHF</b>  <b>Priorité PA3: A</b>
-------------------------	--	---

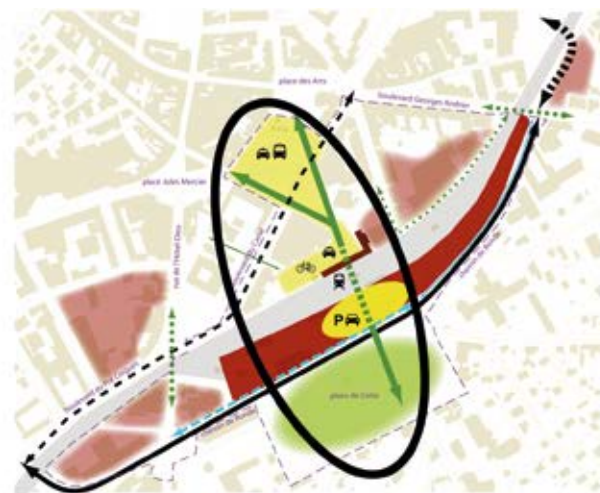
**Maître(s) d'ouvrage:** Thonon-Agglomération

**Autres instances concernées:** SNCF Gares et Connexions et SNCF Réseau  
(Région Auvergne - Rhône-Alpes, Département de la Haute-Savoie)



Gares du Léman Express, constitution de 3 PEM sur la ligne Genève - Evian

Localisation du pôle d'échange



Interface multimodale

Principes d'aménagement du pôle d'échange

(source: plan local d'urbanisme de Thonon-les-Bains et Etude de programmation du pôle d'échange de la gare de Thonon-les-Bains par EGIS et Villes et Paysages, étude partenariale ville de Thonon-les-Bains, SNCF, RFF, Conseil départemental, Conseil régional)

<b>Orientations stratégiques de la mesure</b>	<b>Type ARE</b>	<b>N° ARE</b>
OS 1: Tenir la multipolarité de l'agglomération entière, y compris au sein des agglomérations compactes	Plateforme	6621.2.041

**Description de la mesure :**

Mesure visant à accueillir le Léman Express dans des conditions permettant son utilisation optimale et favorisant le développement de son attractivité pour les travailleurs frontaliers.

Ceci passe par la constitution d'un réel pôle d'échange multimodal connecté au centre urbain et intégré au cœur de l'agglomération régionale de Thonon-les-Bains :

- Création d'une gare bi-face connectée à la fois aux autres modes de transport, au centre-ville et aux quartiers sud en développement et faciliter son accès pour tous les modes en privilégiant les modes doux et transports en commun au nord en lien avec le centre-ville et en reportant les TIM au sud en lien avec les territoires périphériques en rabattement;
- Réorganisation et optimisation de la gare routière existante des bus et des cars pour permettre le développement de l'offre de liaisons urbaines et interurbaines ainsi que l'insertion du terminus du THNS sur la RD 1005;
- Connecter les différents secteurs du pôle d'échange et principalement lier la gare routière avec la gare ferroviaire (traitement des espaces publics notamment des parvis; réalisation d'une liaison urbaine entre les quartiers nord et sud faisant également office de double entrée dans la gare favorisant ainsi son accès depuis le sud, en lien avec la dépose-minute et le parking-relais; dégagement des circulations automobiles parasites, pacification des axes routiers traversant le pôle, report des circulations routières au sud, à la périphérie du centre-ville, etc.);

Travaux hors mesure mais constitutifs du projet global communal :

- Valorisation de la gare ferroviaire par la reconfiguration du bâtiment-voyageurs et l'apport de services en gare et à proximité, à destination des usagers du train;

- Création d'un ouvrage routier de franchissement des voies en bordure du centre-ville en lien avec l'augmentation des temps de fermeture des passages à niveau liée au cadencement du Léman Express
- Revaloriser le quartier dans le cadre de l'opération PSD centre-ville.

**Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :**

Développer un réseau de transport appuyé sur le Léman Express, renforcer la part modale des transports en commun, notamment en facilitant le rabattement sur les gares du Léman Express et faciliter l'intermodalité sur les déplacements pendulaires.

**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) ou décision/délibération spécifique (?) :**

Inscription du projet de pôle d'échange dans les documents règlementaires supracommunaux et communaux :

- Schéma de cohérence territoriale du Chablais
- Plan local d'urbanisme de Thonon-les-Bains (orientation d'aménagement et de programmation détaillant ses modalités )

**Financement :**

Commune de Thonon-les-Bains, Thonon Agglomération, SNCF Gares et Connexions, SNCF Réseau, la Région, Département de la Haute-Savoie, les Autorités organisatrices des transports urbains et interurbains.

**Priorisation :**

Priorité PA3 : A

Historique priorité : B

**Argumentaire (selon critères d'efficacité) :**

CE 1: amélioration de la qualité du système de transport :

- apporter une plus-value à la gare de Thonon-les-Bains afin de rendre l'usage du Léman Express plus attractif (valorisation des TP lourds et qualité des espaces publics) : ainsi capter les usagers potentiels provenant des communes périphériques ou habitant loin de la gare (limitation des TIM) et les thononais pouvant rabattre en modes doux ou TC.
- évolution des parts modales en rabattement, favoriser l'intermodalité et limiter les TIM au profit des transports en commun et des modes doux, que ce soit, dans l'agglomération de Thonon-les-Bains, sur les axes la connectant à l'agglomération genevoise pour les déplacements pendulaires longue distance ou dans l'agglomération genevoise

CE 2: développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti: développement d'un réseau de rabattement appuyé sur le pôle gare et ceci pour tous les modes et prioritairement les modes doux et transports en commun pour les thononais puisque, en tant que centre régional de l'agglomération du Grand Genève, une forte croissance de population est prévue sur la commune de Thonon-les-Bains à horizon 2030 (+ 11 000 habitants par rapport à 2016) (notamment lien avec le PSD - mesure UD7-01 – concentration de l'urbanisation dans les centralités) donc un accroissement du nombre de frontaliers qu'il faudra au maximum inciter à utiliser les transports en commun pour accéder à l'agglomération genevoise.

CE3: accroissement de la sécurité du trafic: limitation du trafic en TIM pour les déplacements pendulaires frontaliers, séparation des modes de transports sur le pôle d'échange afin de limiter les croisements de flux et les circulations de TIM au centre-ville

CE4: réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources :

Diminution des émissions polluantes, des GES et des nuisances sonores par le report modal opéré à plusieurs échelles :

- réduction des transports individuels motorisés à l'échelle de Thonon-les-Bains et de son agglomération (aire de rayonnement de sa gare) ;
- augmentation du recours au Léman Express pour les trajets pendulaires :
  - réduction du recours aux transports individuels motorisés pour des trajets complets entre l'agglomération de Thonon-les-Bains et l'agglomération centrale de Genève et donc limitation du trafic et de l'engorgement des axes routiers et ainsi des émissions de polluants liés aux modes routiers ;
  - réduction de la circulation routière dans l'agglomération centrale de Genève et donc des émissions de polluants liés aux modes routiers et à leur concentration en centre urbain ;

### Données chiffrées :

Coûts d'investissements : 22.00 M€ HT, mais la demande de co-financement porte uniquement sur : la gare routière, partie de l'ouvrage mode doux de liaison urbaine (hors partie dédiée au ferroviaire) et les espaces publics nord et sud, pour un montant total de 16.00 M€ HT, 17.6 MCHF HT (taux de change : 1 € = 1,10 CHF)

Pour chaque élément du pôle, estimation des coûts de travaux :

- Gare routière : 2,20 M€ HT
- Ouvrage mode doux de liaison urbaine et de desserte de la gare (passerelle) : estimation globale 13.00 M € HT dont :
  - partie ferroviaire : 3.00 M€ HT
  - partie dédiée à la liaison urbaine et à la connexion des éléments du pôle d'échange : 10.00 M€ HT
- Espaces publics nord et sud : estimation globale 3.80 M € HT dont :
  - parvis sud et connexions avec les espaces publics existants au sud, organisation de la dépose-minute et de l'accès au P+R pour le rabattement en TIM : 1.40 M€ HT
  - parvis nord et requalification des espaces publics pour créer une liaison avec la gare routière et le centre-ville : 2.40 M€ HT
- P+R : 3.00 M€ HT pour 250 places (hors demande de cofinancement dans le cadre du PA3)

Source : Etude de programmation du pôle d'échange de la gare de Thonon-les-Bains par EGIS et Villes et Paysages, étude partenariale ville de Thonon-les-Bains, SNCF, RFF, Conseil départemental, Conseil régional et Etude faisabilité passerelle, étude partenariale ville de Thonon-les-Bains, SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions

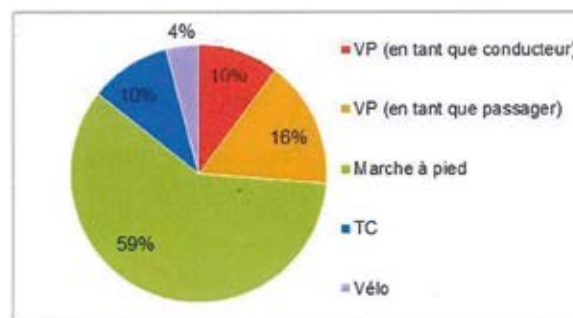
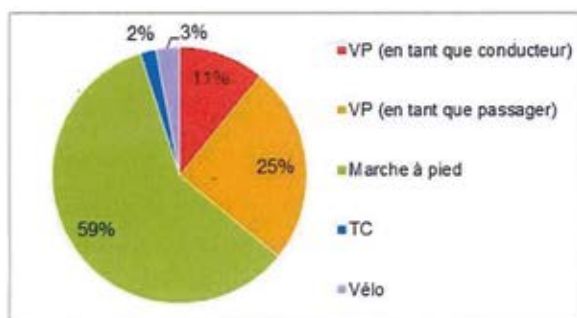
Nombre de frontaliers : 3'503 frontaliers travaillant dans le canton de Genève en 2014 (CG74) pour 14'443 actifs thononais ayant un emploi en 2013 (INSEE RGP) : les frontaliers représentent ~ 24% des actifs même si les données ne sont pas de la même année

Nombre de voyageurs/jours en gare de Thonon-les-Bains : actuellement 1'100, contre 2'440 à l'horizon de mise en service du Léman Express (données et estimation SNCF Réseau)

Objectif d'augmentation de fréquentation de 55% de la gare de Thonon-les-Bains à horizon mise en service du Léman Express

Nombre de trains : 33 services quotidiens entre Thonon-les-Bains et Annemasse aujourd'hui et 46 services quotidiens projetées entre Thonon-les-Bains et Genève à horizon de mise en service du Léman Express (source : Transferis 2008)

Evolution de la répartition modale :



Rabattement actuel (2013) et attendu à horizon Léman Express (2020) (le rabattement estimé en vélo est faible du fait de la topographie du territoire communal)

Source : Etude de programmation du pôle d'échange de la gare de Thonon-les-Bains par EGIS et Villes et Paysages, étude partenariale ville de Thonon-les-Bains, SNCF, RFF, Conseil départemental, Conseil régional



**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure :**

Etudes successives menées en faveur de l'avancement du projet avec validation en comité de pilotage multipartenarial des orientations du projet :

- Etude de programmation du pôle d'échange de la gare de Thonon-les-Bains menée en 2014
- Etude de faisabilité d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées menée en 2016
- Etude esquisse et avant-projet de l'ouvrage de franchissement et de sa connexion avec les espaces publics existants au débouché sud menée en 2016-2017

Les différents éléments constituant le projet de PEM ne sont pas tous au même degré de maturité :

- Le projet d'ouvrage dénivelé de liaison urbaine : étude faisabilité réalisée, études esquisses et avant-projet menées en 2017, études projet menées en 2018, démarrage des travaux premier trimestre 2019, fin des travaux fin 2020
- Projet de parvis sud et de requalification des espaces publics au sud : études préliminaires et avant-projet menées en 2017, études projet menées en 2018, démarrage des travaux mi ou fin 2019, fin des travaux fin 2020 en lien avec l'ouvrage de franchissement
- Projet de requalification des espaces publics au nord, du parvis nord et de la gare routière : études préliminaires envisagées en 2018, début des travaux envisagé en 2020 pour le parvis nord et en 2021 pour la gare routière

Regroupement géographique	<b>Agglomération régionale Bonneville-La Roche (Agglomération régionale Arve-Porte-des-Alpes comprenant La Roche-sur-Foron – St-Pierre-en-Faucigny – Bonneville – Marignier)</b>				
<b>38</b>					
<b>Coûts des mesures infrastructurelles transport</b>					
<b>Total des mesures A : -</b>			<b>Total des mesures liste A+Ae : -</b>		
<b>Total des mesures B : -</b>			<b>Total des mesures liste B+Be : -</b>		
<b>Description des enjeux principaux</b>					
<p>Les mesures de ce regroupement visent à assurer l'intégration de l'agglomération Bonneville-La-Roche (Agglomération régionale Arve-Porte-des-Alpes comprenant La Roche-sur-Foron – St-Pierre-en-Faucigny – Bonneville – Marignier) dans la structure multipolaire de l'agglomération entière, ainsi qu'à renforcer le rôle des réseaux TC pour la structuration de son territoire régional. Il s'agit principalement d'améliorer la qualité des interfaces, d'améliorer l'accessibilité MD au réseau ferroviaire et aux centres, et de renforcer la perméabilité MD des tissus bâtis.</p> <p>A plus long terme, un véritable réseau de bus doit constituer l'armature principale de l'agglomération régionale La Roche-sur-Foron – Bonneville – Marignier, et accompagner son développement urbain et économique.</p> <p>Ce développement des centres régionaux et locaux de l'agglomération régionale (densification, mutation, structuration) leur permet de conforter leur rôle de pôle d'équilibre, notamment par valorisation du potentiel autour des gares, tout en définissant des coupures d'urbanisation strictes.</p> <p>La préservation et le maintien des éléments de la charpente paysagère (espaces agricoles, Arve et affluents et leurs écosystèmes annexes) ainsi que la préservation des césures vertes sont des enjeux forts de ce secteur. Le projet de paysage du corridor de l'Arve ainsi que les mesures identifiées dans le contrat vert et bleu Arve-Porte-des-Alpes doivent être mises en œuvre.</p>					
<b>Mesures infrastructurelles transport</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Horizon de réalisation</i>	<i>Financement</i>	<i>Liste PA3</i>	<i>Coût (total actualisé) [MCHF]</i>
38-1	Construction du pont-giratoire du Borne à Bonneville - St-Pierre-en-Faucigny	Réalisé	Local	R	7.02
38-2	Requalification de l'espace-rue et parcours cyclables des bords d'Arve: Quai d'Arve à Bonneville	Réalisé partiellement	Local	R	1.00
38-3	Requalification de l'espace-rue et MD: tronçon sud gare de Bonneville (commune d'Ayze)	Réalisé	Local	R	0.44
38-4	Requalification de l'espace-rue et déploiement MD: secteur sud gare de Marignier	Réalisé	Local	R	4.18
38-5	Requalification de l'espace-rue: aménagements MD dans le centre-ville de Bonneville	Réalisé	Local	R	8.19
38-6	Aménagement d'itinéraires MD le long des berges du Foron à La Roche-sur-Foron	2023 – 2026	Local	Be3	A préciser
<b>Mesures urbanisation</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Horizon de réalisation (1<sup>e</sup> opérations)</i>			
UD6-03	St. Pierre-en-Faucigny (cf. fiche 15)	En cours			
UD6-01	Bonneville centre élargi (cf. fiche 15)	En cours			
UD6-02	La Roche-sur-Foron «centre-ville de demain», (cf. fiche 15)	A			

UD6-04	Marignier (cf. fiche 15)		A
UD6-06	PAE des Jourdiés (Saint Pierre en Faucigny) – site PPDE		A
UD6-07	ZAE du Bronze (Bonneville) – site PPDE		A
<b>Mesures paysage et environnement</b>			
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Horizon de réalisation</i>	<i>Coût [MCHF]</i>
EP6	Contrat vert-bleu Arve-Porte-des-Alpes (cf fiche 15)	2017 - 2021	4,65
EP6-02	Restauration du Château de Bonneville (fortifications Pierre Le Grand)	2013 - 2022	8,6
EP6-04	PPP Corridor de l'Arve dans l'agglomération régionale	2023 – 2026	/

Regroupement géographique  <b>39</b>	<b>Agglomération régionale de Bellegarde</b>				
<b>Coûts des mesures infrastructurelles transport</b>					
<b>Total des mesures A : -</b>			<b>Total des mesures liste A+Ae : -</b>		
<b>Total des mesures B : -</b>			<b>Total des mesures liste B+Be : -</b>		
<b>Description des enjeux principaux</b>					
<p>Les mesures de ce regroupement géographique visent à renforcer la structure urbaine de l'agglomération régionale de Bellegarde-Châtillon-Lancrans, en améliorant le réseau TP local, en réalisant un réseau MD structurant et en requalifiant le réseau routier pour renforcer la qualité de vie en milieu urbain.</p> <p>Le développement urbain du centre régional de Bellegarde et de l'ensemble de l'agglomération régionale (densification, développement économique) lui permet de conforter son rôle de centre régional.</p> <p>Le projet de paysage de Bellegarde est à lancer prochainement.</p>					
<b>Mesures infrastructurelles transport</b>					
No	Intitulé	Horizon de réalisation	Financement	Priorité PA3	Coût (total actualisé) [MCHF]
39-2	Rabatement MD vers la gare TGV de Bellegarde-sur-Valserine: optimisation des espaces publics entre le centre-ville et la gare	Réalisé	Local	Hors FI	1.95
39-3	Requalification des espaces publics dans le centre de Bellegarde-sur-Valserine	Réalisé	Local	Ae2	15.60
39-4	Connexion de la gare TGV de Bellegarde-sur-Valserine aux véloroutes Via Rhôna et autres par une voie cyclable dans le Pays Bellegardien	En cours	Local	Ae2	3.90
39-1	Aménagements pour la mise en sécurité de la traversée de Bellegarde-sur-Valserine pour les piétons	2016 - 2018	Local	Hors FI	7.02
39-5	Aménagements TC pour l'extension du réseau de TC à l'ensemble du pôle de centralité Bellegarde-sur-Valserine – Châtillon-en-Michaille - Lancrans	Après 2026	Local + CH agglo	C	A déterminer
39-6	Aménagements MD pour la desserte du pôle d'échange multimodal de la gare de Bellegarde-sur-Valserine	Après 2026	Local + CH agglo	C	A déterminer
<b>Mesures urbanisation</b>					
No	Intitulé	Horizon de réalisation (1 <sup>e</sup> opérations)			
UD3-01	Bellegarde – centre-ville et gare	En cours			
UD3-02	Bellegarde Châtillon ZAE	2016 - 2017			
UD3-07	Lancrans	B			

<b>Mesures paysage et environnement</b>			
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Horizon de réalisation</i>	<i>Coût [MCHF]</i>
EP3-02	Réaménagement des berges de la Valserine et du Rhône	En cours	1.45
EP3-03	Place Jeanne D'Arc	2019 - 2022	/
EP3-04	Place Carnot	2019 - 2022	/
EP3-05	Liaison transversale paysagère Bellegarde – Châtillon	2019 - 2022	/
EP3-06	Bois des Pesses	2019 - 2022	/
EP3-07	PPP Bellegarde – Châtillon – Lancrans	2019 - 2022	/

Regroupement géographique  <h1 style="font-size: 2em; margin: 0;">40</h1>	<h2 style="margin: 0;">Secteurs de développement Genève – Sud - Salève et Centre local Veyrier – Etrembières</h2>				
<b>Coûts des mesures infrastructurelles transport</b>					
<b>Total des mesures A : 4.3</b>			<b>Total des mesures liste A+Ae : 4.9</b>		
<b>Total des mesures B : -</b>			<b>Total des mesures liste B+Be : 36</b>		
<b>Description des enjeux principaux</b>					
<p>Les mesures de ce regroupement visent à renforcer le rôle des TC et des MD dans la desserte du secteur. Il s'agit de réaliser des aménagements spécifiques TC et de compléter les réseaux MD en valorisant la connexion TC au site du Salève et en desservant efficacement le nouveau quartier des Grands-Esserts à Veyrier.</p> <p>Ces mesures accompagnent la densification et l'extension de l'urbanisation dans ce secteur, offrant l'opportunité de recoudre les tissus urbains et de constituer un centre local transfrontalier (Veyrier – Pas-de-l'Echelle). En outre, elles visent à organiser les tissus peu denses de Genève-sud au piémont du Salève par un renforcement du rôle des MD et par la mise à profit du complément de jonction de la Milice pour réorganiser le réseau routier. Le secteur de la gare du Bachet doit faire l'objet de réorganisation et de mise en valeur des espaces publics.</p> <p>La préservation de la charpente paysagère (espaces agricoles, campagne de Compesières, l'Arande) ainsi que la préservation des connexions biologiques et paysagères notamment dans le cadre du projet de Genève Sud sont des enjeux de ce secteur. Il en est de même pour la réalisation des maillages en tissu urbain et dans les zones agricoles spéciales. Les mesures identifiées dans le cadre du contrat corridors Champagne Genevois seront mises en œuvre.</p> <p>L'Arve est une des pénétrantes de verdure majeure de l'agglomération centrale : sa préservation et sa mise en valeur devront être garanties, tout comme celles des espaces associés (pénétrante de Pinchat...). La pérennisation des espaces agricoles et le fonctionnement de la zone agricole spéciale de Troinex, incluant la mise en place de césures vertes, doivent être assurés.</p>					
<b>Mesures infrastructurelles transport</b>					
No	Intitulé	Horizon de réalisation	Financement	Liste PA3	Coût (total actualisé) [MCHF]
40-1	Réaménagement et requalification des routes de Drize et d'Annecy	Réalisé	Local	R	8
40-2	Aménagement de pistes cyclables sur la route de la Chapelle (RC 62) entre la route de St Julien et la route d'Annecy	Réalisé	Local	R	2
40-10	Construction du complément de la jonction autoroutière de Lancy-Sud	2019 – 2022	Local + CH autre fonds	Hors FI	77.20
40-11	Aménagement de l'espace public de centralité et d'identité du quartier des Grands Esserts	2018 - 2020	Local	Hors FI	4.80
40-16	Construction d'un P+R/B+R au Pas-de-l'Echelle et d'un pôle d'échange multimodal	2023-2026	À définir	Av1	
40-3	Aménagement de sites propres pour l'amélioration de l'axe TC PAV - Grands Esserts - Veyrier	2018 - 2020	Local + CH agglom.	A2	4.80
40-4	Amélioration de l'accessibilité aux quartiers de Genève-Sud : liaison 1 route de Saconnex d'Arve - route d'Annecy	2021	Local	Ae2	20
40-5	Amélioration de l'accessibilité dans Genève-Sud : requalification du réseau routier pour améliorer l'offre TC et le maillage MD	2019	Local	Ae2	8.10

40-6	Réalisation de l'interface multimodale de Veyrier - Pas-de-l'Échelle : sécurisation traversée piétonne et stationnement vélo	2020 – 2022	Local	Ae2	
40-7	Aménagements pour la priorisation des bus dans le secteur du Bout-du-Monde	2018 – 2020	Local	Ae2	10.60
40-8	Construction d'un dispositif MD d'aide au franchissement de niveau entre le quartier des Grands-Esserts et le secteur Vessy - Bout-du-Monde	2022	Local	Ae2	2.66
40-9	Aménagement cyclable (piste/bande) pour relier Veyrier à Carouge (montée du ch. de Pinchat)	2018 – 2020	Local	Ae2	3.84
40-19	Aménagement d'une liaison MD sur la route de Veyrier : tronçon Pinchat - Val d'Arve	2022	Local + CH agglo	A3	4.3
40-21	Aménagements pour la priorisation des TC en direction de l'Hôpital cantonal et de la gare de Champel	2019 – 2022	Local + CH agglo	Ae3	0.6
40-14	Construction d'une passerelle cyclable au-dessus de l'autoroute dans le quartier La Chapelle-Les Sciers	2023 – 2026	Local	Be3	
40-15	Réaménagement du carrefour du Rondeau pour améliorer la progression des TC et de la MD	2023 – 2026	Local	Be3	
40-13	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve entre les Iles d'Etrembières et Gaillard	2023 – 2026	Local	Be3	
40-12	Amélioration de l'accessibilité dans Genève-Sud : liaison 2 entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand	2023	Local	Be3	36
40-17	Construction d'un dispositif MD d'aide au franchissement de niveau entre Arve et le quartier de Champel	> 2026	À définir	C	0.92
40-20	Aménagements routiers permettant la mise en œuvre d'une liaison TC entre l'interface multimodale de Genève-Bachet et Troinex	> 2026	A définir	C	-
40-22	Aménagements MD sur la route d'Annecy	2025	A définir	C	A définir
<b>Mesures urbanisation</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>				<i>Horizon de réalisation (1<sup>er</sup> opérations)</i>
UD5-15	Veyrier-Couronne villageoise				2017
UD5-14	Grands Esserts				A
UD5-13	Iles Etrembières				A
<b>Mesures paysage et environnement</b>					
<i>No</i>	<i>Intitulé</i>			<i>Horizon de réalisation</i>	<i>Coût [MCHF]</i>
EP3/4	Contrat corridors Champagne Genevois (cf. fiches 14 et 34)			2012 - 2017	4.1
EP5-03	Mesure paysagère Hameau de Vessy			2018 - 2019	0.4
EP6-0a	Mesures découlant du Projet de paysage prioritaire de l'Arve (partie Suisse) (cf. fiches 36-3)			2019-2022	/
EP6-0b	Mesures découlant du Projet de paysage prioritaire de l'Arve (partie France) (cf. fiches 36-2, 36-3)			2019-2022	/

<p><b>Mesure 40-19</b></p>	<p><b>Aménagement d'une liaison MD sur la route de Veyrier : tronçon Pinchat - Val d'Arve</b></p>	<p><b>Coût : 4.3 MCHF</b> <b>Priorité PA3 : A</b></p>
<p><b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton (DGT / DGCC)</p>		<p><b>Autres instances concernées :</b> Communes</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="172 454 715 927"> </div> <div data-bbox="754 479 1422 913"> </div> </div> <p style="text-align: center;"><i>Tronçons considérés : 1 à 4, tronçon 1 la connexion faite avec le projet communal d'aménagement de la route de Veyrier / tronçon 4 connexion faite avec la mesure 40-3 (qui anticipe le franchissement du carrefour aux MD)</i></p>		
<p><b>Orientation stratégique de la mesure</b> OS 7 : Desserte et perméabilité MD de l'agglomération centrale</p>	<p><b>Type ARE</b> MD</p>	<p><b>N° ARE</b> /</p>
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Mesure visant à équiper d'aménagements cycles un tronçon du réseau principal dans l'objectif de relier Carouge (CH) au plateau de Veyrier (continuité vers les Grands-Esserts et le Pas de l'Echelle (F)). Cette mesure s'inscrit dans une réhabilitation complète du secteur aux cycles. Au nord, la commune de Carouge prévoit un réaménagement complet de la route de Veyrier, mise en place de trottoirs larges et de pistes cyclables généreuses de part et d'autre de la route (aménagements piétons et cycles de 6mètres de part et d'autre de la chaussée.</p> <p>Au sud, la connexion est faite avec la mesure 40-3 (Aménagement de sites propres pour l'amélioration de l'axe TC PAV - Grands Esserts - Veyrier) qui prévoit notamment le réaménagement du chemin de Pinchat, élargissement de la route et mise en place de cheminement MD protégés (piste cyclable + trottoirs mixtes). Cette mesure anticipe l'arrivée à horizon 2020 de la mesure 40-19 par le traitement du carrefour Pinchat - Veyrier permettant le franchissement du carrefour par les MD.</p> <p>Côté sud toujours, la connexion est faite avec les bandes cyclables existantes sur la route de Veyrier. Cette mesure permet de sécuriser un tronçon du réseau principal sur lequel les cyclistes sont aujourd'hui très vulnérables, aucun aménagement existant pour une voirie en forte déclivité et sinueuse.</p> <p>Le 1<sup>er</sup> tronçon prévoit l'insertion d'une piste cyclable ainsi que le franchissement du carrefour situé au contact du Pont du Val-d'Arve. Il est prévu un réaménagement partiel du carrefour ainsi qu'un aménagement du passage dénivelé sous le pont du Val d'Arve.</p> <p>Le 2<sup>e</sup> tronçon prévoit un élargissement du trottoir en vue de la mise en place d'aménagements cyclables.</p> <p>Le 3<sup>e</sup> tronçon prévoit le remplacement du chemin forestier par un cheminement au revêtement stabilisé en vue de l'aménagement d'un cheminement piétons / cycles. La modification du revêtement est jugée nécessaire afin de permettre son utilisation en toute saison ainsi qu'un entretien facilité.</p> <p>Le 4<sup>e</sup> tronçon prévoit un élargissement du trottoir en vue de la mise en place d'aménagements cyclables ainsi que des adaptations mineures du carrefour Pinchat - Veyrier</p>		



**Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles :**

L'axe Pas-de-l'Echelle route de Veyrier représente l'une des pénétrante majeure de Genève Sud. Il est important de proposer un équipement MD sur l'ensemble de cet axe. Il s'agit d'une mesure qui s'inscrit dans une logique globale d'agglomération. Cette mesure vient compléter le maillage prévu par la commune de Carouge permettant de relier le plateau de Pinchat et notamment le Grand Projet des Grands Esserts aux pôles d'emplois à proximité via les bords de l'Arve. Les aménagements communaux prévoient le franchissement de la falaise morainique du Val d'Arve par un maillage MD s'intégrant au caractère arboré, par des cheminements de type forestier. La mesure 40-19 doit permettre un aménagement utilisable en toute saison.

**Planifications directrices :**

Plan d'action de la mobilité douce 2015-2018

Mobilités 2030

**Financement :**

Canton de Genève

**Priorisation :**

Priorité PA3 : A

Historique priorité : Nouvelle mesure PA3

**Argumentaire** (selon critères d'efficacité):

Cette mesure prévoit de compléter la liaison mode doux entre Veyrier et Carouge, qui s'inscrit à plus large échelle dans l'axe transfrontalier structurant entre le Pas de l'Echelle (F) et Genève, ce nouvel aménagement permettra également aux quartiers de Vessy, des Grands-Esserts et de Pinchat une liaison beaucoup plus directe en direction de Carouge et Genève (CE1 et CE2).

Cette mesure est nécessaire car elle permettra d'assurer la sécurité de l'itinéraire dans un tronçon actuellement critique : sinuosité, pente et charges importantes (CE3). Il est à attendre que cela aura nécessairement un impact positif sur les parts modales MD (CE4).

**Données chiffrées :**

Coûts d'investissements : 4.3 MCHF

Charge de trafic : Ce tronçon est actuellement fréquenté par plus de 16'000 véhicules par jour dont une partie importante de trafic pendulaire (~ 1'500)

**Échéancier de réalisation et degré de maturité de la mesure:**

Etude de faisabilité réalisée : 2016

Etudes AVP : 2017

Réalisation : 2021-2022

# URBANISATION : PROJETS STRATÉGIQUES DE DÉVELOPPEMENT

## PSD Centres métropolitains – Genève

### Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles

Les centres métropolitains au sein du Canton de Genève – hypercentre, aéroport et PAV – constituent avec le centre-ville d'Annemasse les principaux hauts-lieux de la vie publique au sein du Grand Genève. Ces dernières années, ils ont tous connu d'importantes initiatives de valorisation et reconquête de l'espace public, de programmation urbaine et d'animation, de redéveloppement urbain et de densification. Les PSD constituent ainsi les périmètres dans lesquels ces différentes actions convergent, avec un impact structurant au-delà de leurs périmètres, parfois à une échelle qui comprend de grands secteurs urbains (aéroport – Cercle de l'Innovation ; PAV – Genève Sud et Porte Sud). Ces PSD permettront l'émergence progressive de véritables centres métropolitains, sauf pour l'hypercentre de Genève qui remplit déjà ce rôle.

Les enjeux suivants sont au cœur de ces PSD : la valorisation des gares dans les centralités métropolitaines (Cornavin, Cointrin, Pont Rouge, Bachet), l'irrigation en profondeur dans les quartiers alentours, l'organisation des échanges multimodaux entre ces gares et le réseau TC urbain dense, l'accueil d'équipements et d'emplois d'envergure métropolitaine selon le caractère du lieu, ainsi que la croissance démographique dans le cœur d'agglomération.

Le développement des PSD renforce et consolide le rôle des centres métropolitains au sein du Grand Genève, et leur accessibilité TC toujours plus efficace, augmente l'attractivité des espaces publics en réseau et prévoit les espaces nécessaires pour l'accueil et le développement d'équipements d'envergure métropolitaine.

### Argumentaire selon les CE1 à 4 (pour toutes les mesures de la fiche)

Les PSD décrits ci-après préparent et accompagnent la réalisation de nouvelles infrastructures TC et autres interventions importantes en matière de TC urbains : montée en puissance de gares en lien avec la mise en service du RER, réorganisation des échanges multimodaux au sein des interfaces existantes ou nouvelles et de nouveaux rabattements TC et MD (CE1).

Ces PSD sont presque exclusivement en densification à l'intérieur du tissu bâti et en mutation urbaine, impliquant un changement d'affectation (d'activités à mixte) et une densité forte à très forte ; ils accueilleront la majorité de la croissance démographique et d'emplois du cœur d'agglomération (CE2). Les PSD des centres métropolitains introduisent des processus de requalification urbaine et de reconquête des espaces publics du type « centre-ville », au bénéfice de TC et MD, contribuant ainsi à l'accroissement de la sécurité du trafic (CE3).


CE4 : réduction de la consommation de sol, valorisation d'espaces paysagers intégrés aux PSD



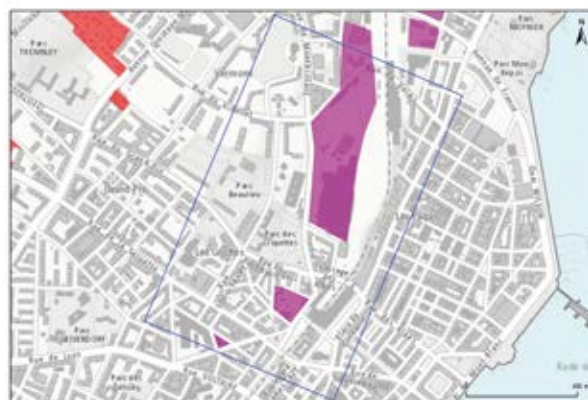
Localisation des mesures d'urbanisation «centres métropolitains Genève»

## CENTRE METROPOLITAIN DE GENEVE-CENTRE

### UD5-01 Gare des Eaux-Vives

<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Ville de Genève		<b>Autres instances concernées :</b> Canton de Genève (OU)	
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Mutation - Densification	<b>N° ARE PA1</b>	6621.204	
	<b>N° ARE PA2</b>	6621.2.285	
<b>Description de la mesure :</b> Mise en œuvre à court et moyen terme du Grand projet Gare des Eaux-Vives (forte densité, affectation mixte, centre commercial, équipements d'agglomération et de quartier) et des projets de densification voisins (forte densité, logements). Intégration de la gare dans un périmètre élargi (incluant le projet des Clés de Rive) afin de créer un grand nœud multimodal urbain: aménagement de l'espace public et renforcement des mobilités douces à assurer.			
<b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b> PDCn Genève 2015, PDCom Ville de Genève			
<b>Etat de coordination :</b> Coordination réglée Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : non			
<b>Priorisation :</b>			
<b>Priorité PA3 :</b> en cours		<b>Historique priorité :</b> en cours	
<b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b>			
<b>Début de la planification :</b> PLQ Gare des Eaux Vives et PLQ Allières adoptés en 2013, chantier en cours MZ Rosemont en 2014 ; PLQ Rosemont et PLQ Goddefroy en cours PLQ Petite-Boissière (adoption prévue 2015).			
<b>Début de la mise en œuvre :</b> réalisations en cours			

<b>UD2-02 Cornavin - Montbrillant</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton de Genève - Ville de Genève		<b>Autres instances concernées:</b>
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Mutation	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	/ /
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Reprise du PSD Montbrillant-Sécheron sur un périmètre étendu jusqu'à la gare Cornavin, en lien avec la restructuration de la gare et de ses alentours et d'éventuelles opportunités de valorisation foncière identifiées et libérées. Le rôle central de ce pôle urbain dans l'organisation des transports va encore s'accroître. Sa restructuration s'effectue par étapes, afin de répondre aux besoins des différents modes de déplacement, au sein d'un espace public fonctionnel et attractif, que des opérations de renouvellement urbain pourront accompagner. L'enjeu principal concerne la gestion de la mobilité (tous modes) autour de la gare et la « décompression » du noeud TC de la gare (opportunités de transbordement fer / TC urbains multipliées).</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b> PDCn Genève 2030 fiche A 17, PDCom Ville de Genève</p> <p><b>Etat de coordination :</b> information préalable</p> <p>Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connue) : non</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> C <span style="float: right;"><b>Historique priorité :</b> C</span></p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre :</b></p> <p><b>Début de la planification :</b> MEP lancé en automne 2016 pour élaborer une image directrice et un plan de mise en œuvre pour la 1<sup>ère</sup> étape de l'aménagement des abords de la gare.</p> <p>Planification à conduire entre 2023 et 2026. Une révision préalable du PDCom sera nécessaire.</p> <p><b>Début de la mise en œuvre :</b> &gt; 2026 pour l'urbanisation (horizon mise en service de la gare souterraine)</p> <p>Plusieurs projets d'aménagement des espaces publics sont en cours sur le secteur et se poursuivront dès 2022.</p>		



## CENTRE METROPOLITAIN DE L'AEROPORT

### UD2-03a Grand-Saconnex

**Maître(s) d'ouvrage :**

Canton de Genève (OU), Grand-Saconnex

**Autres instances concernées:**

**Orientation stratégique de la mesure :**

Densification-Extension

N° ARE PA1

6621.208

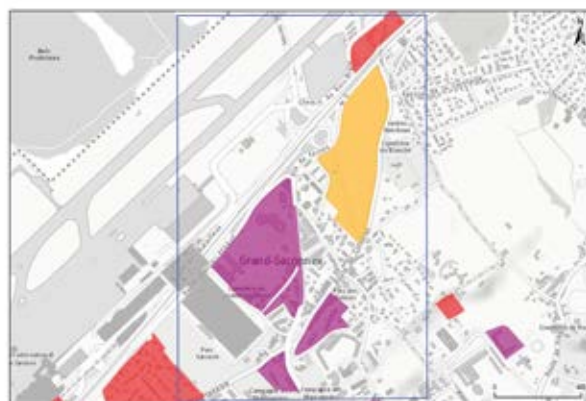
N° ARE PA2

6621.2.251

**Description de la mesure :**

Grand projet permettant l'accueil de nouveaux logements (dans la limite des contraintes liées au bruit aérien) et d'activités à haute valeur ajoutée en cohérence avec la vision d'ensemble développée à l'échelle de la façade sud de l'aéroport. Enjeux de coordination et de cohérence entre les différents secteurs en évolution (Carantec, Susette, Pré-du-Stand) avec la constitution d'une nouvelle centralité sur la place de Carantec requalifiée, ainsi qu'avec les nombreux projets d'infrastructures de mobilité (Route des Nations, jonction, arrivée du tram...). Coordination avec la ZAC Ferney-Genève Innovation concernant les offres TC transfrontalières, la programmation économique, le paysage, le maillage MD.

Potentiel estimé: 130 000 m<sup>2</sup> logements et 140 000 m<sup>2</sup> activités



**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):**

PDCn Genève 2030 fiches A17 et P09, PDCom Grand Saconnex

**Etat de coordination :** Coordination réglée

Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): oui

**Priorisation :**

**Priorité PA3 :** A

**Historique priorité :** A\*\*

**Calendrier de préparation et de mise en œuvre:**

**Début de la planification :** Grand projet prioritaire

Maîtrise d'œuvre urbaine transfrontalière de 2011 à 2013 (plan-guide transfrontalier).

Sous secteurs:

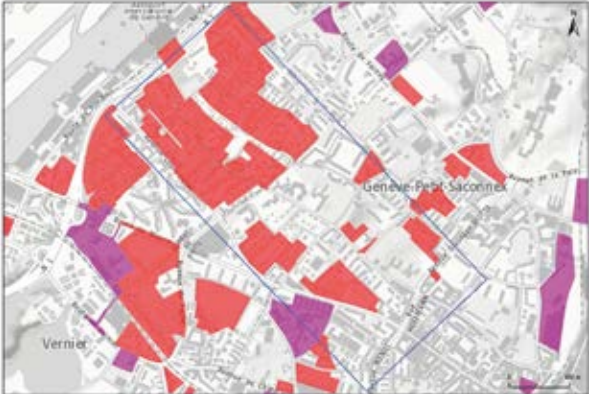
- Carantec: MZ lancée en 2016 pour adoption 2017 - 1e PLQ adopté 2018
- Suzette: MZ lancée en 2016 pour adoption 2017
- Pré du Stand: MZ en enquête technique; PLQ lancé en janvier 2016; étude de marché en cours

**Début de la mise en œuvre :** 1<sup>er</sup> réalisations à partir de 2020

UD2-08 Vernier - Meyrin - aéroport		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton de Genève (OU), Vernier, Meyrin		<b>Autres instances concernées:</b>
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification - Mutation	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.208/6621.250 6621.2.256
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Grand projet de 180 ha en renouvellement urbain offrant l'opportunité de créer une façade d'activités économiques le long de l'autoroute et de construire des quartiers denses de logements (par la transformation de quartiers de villas et la mutation du secteur de l'Étang) et d'aménager les quartiers bordant l'avenue Louis-Casaï. 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>Potentiel estimé : 570 000 m<sup>2</sup> logements et 480 000 m<sup>2</sup> activités</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b> PDCn Genève 2030 fiches A17 et P08, PDCom Vernier, PDCom Meyrin</p> <p><b>Etat de coordination :</b> Coordination réglée</p> <p>Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : non</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> en cours      <b>Historique priorité :</b> A**</p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre :</b></p> <p><b>Début de la planification :</b> MEP de janvier à juin 2012; MOEU depuis octobre 2012. PLQ Etang adopté en 2015 Plusieurs MZ en cours (Corbillettes, Cointrin Est, Cointrin Ouest) Plusieurs PLQs adoptés ou en projet pour une adoption planifiée en 2018-2019</p> <p><b>Début de la mise en œuvre :</b> Quartier de l'Étang planifié dès 2016, puis mise en œuvre des autres PLQs au fur et à mesure de leur adoption.</p>		

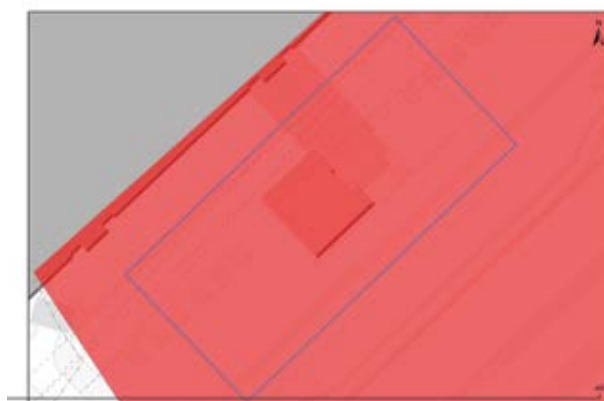


## UD2-14 Mail sud aéroport

<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton de Genève (OU), Meyrin, Grand Saconnex, Genève		<b>Autres instances concernées:</b>	
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.208 /	
<b>Description de la mesure :</b> Secteur stratégique à la croisée de plusieurs pôles en mutation (GP Grand Saconnex et Vernier-Meyrin-Aéroport, gare Cornavin, l'aéroport), il est amené à jouer demain un rôle essentiel d'articulation entre eux. Essentiellement composé de villas, il est porteur d'enjeux forts en terme de renouvellement urbain et de maintien de l'identité et de la qualité des lieux. Accroché à deux infrastructures majeures (aéroport + gare de centre ville) qu'il connecte l'une à l'autre, notamment grâce à un maillage MD et paysagers à renforcer, il devra aussi proposer une urbanisation à même de s'intégrer à une large palette de formes urbaines plus ou moins denses, et proposer des morphologies de quartier variées.			
<b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b> PDCn Genève 2030 fiche A17, PDCom Meyrin, PDCom Grand-Saconnex, PDCom Genève <b>Etat de coordination :</b> information préalable Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): non			
<b>Priorisation :</b> <b>Priorité PA3 :</b> B <b>Historique priorité :</b> C			
<b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b> <b>Début de la planification :</b> Sur le périmètre nord, mise en place d'une "coordination façade sud de l'aéroport" concernant les GP Vernier - Meyrin Aéroport et Grand-Saconnex, les projets d'extension du terminal de l'aéroport et de plateforme multimodale. Objectifs : coordination des études et réflexions, accompagnement du projet d'interface de l'aéroport, définition d'une stratégie et plan d'actions. Zone réservée en cours de préparation pour une adoption en 2018 : une MZ devra être adopter dans les 5 ans. Le processus de projet pour y parvenir est à initier en parallèle de la zone réservée. <b>Début de la mise en œuvre :</b> après 2023			



UD2-17 Cointrin Vision		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Genève Aéroport		<b>Autres instances concernées:</b> Canton de Genève
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b>  Densification – Espaces publics	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	/ /
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Ensemble de réflexions menées autour de l'agrandissement de l'infrastructure passagers de l'aéroport, rendu nécessaire au vu des projections à 25 millions de passagers par an en 2030. Le scénario étudié est basé sur la construction d'un nouveau terminal en extension de l'existant, en partie en couverture de l'autoroute A1, permettant de tester l'ensemble des possibilités et des contraintes, à commencer par la desserte en transports en commun, les liaisons de mobilité douce, les impacts sur les quartiers voisins. Le projet Cointrin Vision est positionné comme un pont entre une infrastructure majeure et une ville en pleine transformation, ce qui lui confère un rôle de pole au centre d'une dynamique urbaine plus large, nécessitant une réflexion multi-thématique (développement économique, habitat, équipements publics, quartiers mixtes).</p> <p>Cette mesure est issue de la division de la mesure d'urbanisation UD 2-14 Mail Sud. Ce projet est étroitement lié aux grands projets Grand Saconnex et Vernier-Meyrin-Aéroport.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b> PDCn Genève 2030 fiche A17</p> <p><b>Etat de coordination :</b> information préalable</p> <p>Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : non</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> C                      <b>Historique priorité :</b> /</p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre :</b></p> <p><b>Début de la planification :</b></p> <p>Mise en place d'une coordination façade sud de l'aéroport à l'échelle des GP Vernier-Meyrin Aéroport et Grand-Saconnex, des projets d'extension du terminal de l'aéroport et de plateforme multimodale. Objectifs : coordination des études et réflexions, accompagnement du projet d'interface de l'aéroport, définition d'une stratégie et plan d'actions. Etudes de faisabilité et chiffrages à mener en 2018-2019</p> <p><b>Début de la mise en œuvre :</b> 2026</p>		



## CENTRE METROPOLITAIN DE GENEVE - PAV

### UD4-01 Praille-Acacias-Vernets

**Maître(s) d'ouvrage :**

Canton de Genève (OU), Ville de Genève, Carouge, Lancy

**Autres instances concernées:**

**Orientation stratégique de la mesure :**

Mutation

**N° ARE PA1**

6621.201

**N° ARE PA2**

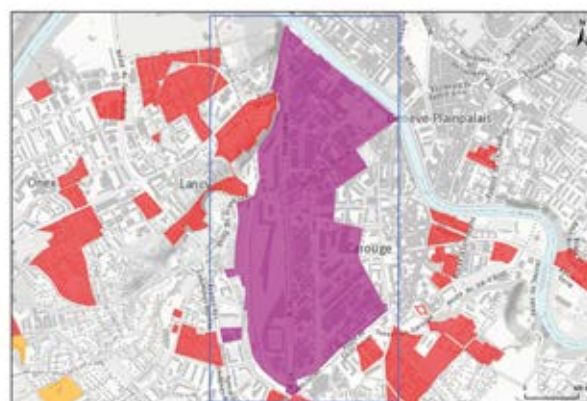
6621.2.271

**Description de la mesure :**

Grand projet de renouvellement urbain mixte, en extension du centre-ville de Genève avec excellente desserte TC et TIM. La mise en service du Léman Express offrira aux stations de Pont-Rouge et Bachet un niveau de desserte régional et intercity. Enjeux: quartiers avec de fortes densités et des gabarits élevés, bénéficiant d'une mixité fonctionnelle et sociale équilibrée, par une mutation progressive du tissu industriel, en maintenant une partie des fonctions logistiques et en visant une capacité d'accueil très importante en logements et surfaces d'activités. La réalisation d'un réseau d'espaces publics et d'un programme d'équipements publics de proximité ou d'importance cantonale et régionale doit contribuer à la qualité urbaine et à l'attractivité du périmètre.

Potentiel estimé: 1 264 000 m<sup>2</sup> logements et 916 000 m<sup>2</sup> activités

Le potentiel correspond à un ratio de deux nouveaux logements pour un nouvel emploi visé par le projet de modification de la loi 10788 (PAV). Le potentiel d'activités comprend les nouvelles surfaces d'activités ainsi que les surfaces démolies et reconstruites.



**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):** PDCn Genève 2030 fiches A17 et P01, PDCom Ville de Genève, PDCom Lancy, PDCom Carouge

**Etat de coordination:** Coordination réglée

Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): non

**Priorisation :**

**Priorité PA3:** A

**Historique priorité:** A\*\*

**Calendrier de préparation et de mise en œuvre:**

**Début de la planification :**

MZ votée en juin 2011 - PDQ approuvé en 2015

Modification de la loi PAV pour augmenter le ration logements/emplois: 2017

Premier train de 4 PLQ en cours d'étude (Les Vernets; Etoile; Acacias; Grosselin )

**Début de la mise en œuvre :** 2020, sur secteur Vernets

PSD

**Agglomération centrale – densification autour des axes TC - Genève**

**Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles**

Les PSD en densification autour des axes TC contribuent à la consolidation et à la structuration de la première couronne urbaine autour du cœur d'agglomération (périmètre compact de l'agglomération centrale genevoise). Au-delà de l'accueil quantitatif de nouveaux habitants, ils contribuent à la requalification des espaces publics et urbains autour des axes de TC structurants qui les irriguent, ainsi qu'à la valorisation des espaces paysagers de la couronne de grands quartiers. Compte tenu des contraintes de la LAT, ces PSD visent des projets de densification ou de renouvellement urbain. Les périmètres en extension urbaine sont motivés par l'excellente accessibilité au réseau TC urbain structurant, existant ou aisé à mettre en place et / ou le besoin d'une coordination accrue de l'urbanisation existante et des réseaux de mobilité.

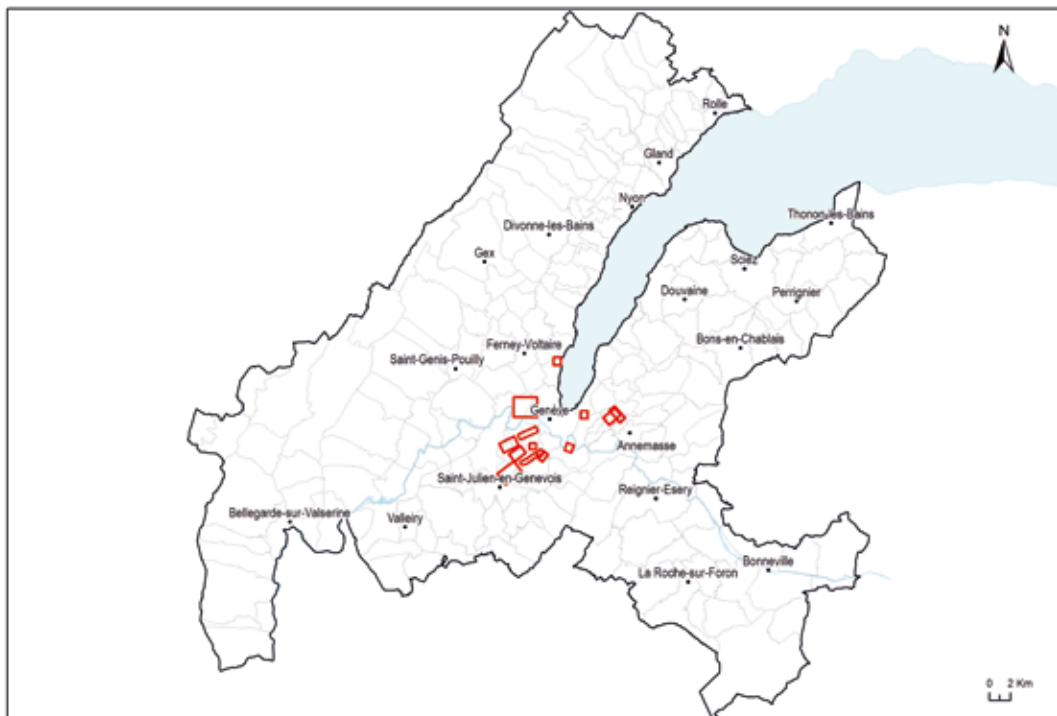
La relation au paysage ouvert est un atout essentiel de ces PSD, notamment de la frange Sud du Canton de Genève (Veyrier jusqu'à Onex). Un important travail est réalisé pour valoriser le maillage vert et assurer la prise en compte de la nature en ville.

**Argumentaire selon les CE1 à 4 (pour toutes les mesures de la fiche)**

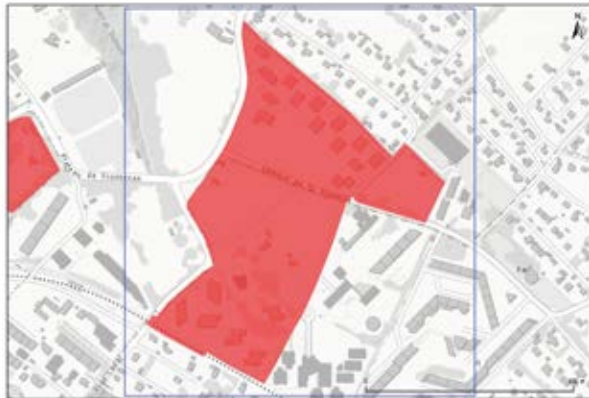
Les PSD en densification autour des axes contribuent à la valorisation et à la bonne utilisation des offres TC, existantes ou nouvelles, en place dans l'agglomération centrale, autant sur les lignes radiales que sur les liaisons tangentielles à renforcer. Ils contribuent donc au report modal vers les TC (CE1)


Réalisées en renouvellement urbain et densification à l'intérieur du tissu bâti, ils s'inscrivent dans la tendance globale de densification du Canton de Genève ; quant aux secteurs en extension, ils visent avant tout à développer l'offre en logements au plus près des secteurs desservis en TC plutôt que de développer l'urbanisation hors du périmètre compact de l'agglomération centrale. (CE2) En cela, ils participent à la limitation de la consommation de sol, à la valorisation d'espaces paysagers voisins ou intégrés au périmètre (CE4).

L'amélioration de la qualité urbaine de ces espaces et de leur desserte multimodale contribue à pacifier les flux de mobilité (CE3).

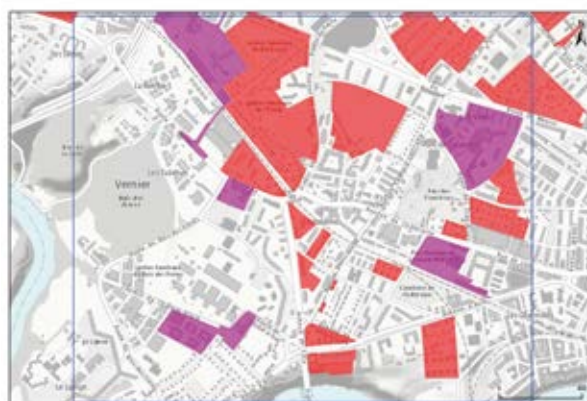



Localisation des mesures d'urbanisation «densification autour des axes TC - Genève»


<b>UD5-16 Frontenex - Tulette</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton de Genève (OU)		<b>Autres instances concernées:</b> Cologny, Chêne-Bougeries
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification-Extension	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.272 6621.2.300
<b>Description de la mesure :</b> Création d'un quartier durable de logements par densification de la zone villas, en continuité de secteurs déjà urbanisés. Site bénéficiant d'un accès renforcé par la mise en service de l'axe fort TC et très proche de la gare Léman Express des Eaux-Vives. Mise à disposition d'un parc et forte densité. Ouverture sur la pénétrante de verdure de Vandoeuvres – Eaux-Vives.		
<b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b> PDCn Genève 2015 <b>Etat de coordination :</b> réglée Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : non		
<b>Priorisation :</b> <b>Priorité PA3 :</b> réalisé <b>Historique priorité :</b> A**		
<b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b> <b>Début de la planification :</b> MZ La Tulette adoptée en 2006 ; PLQ adopté 17.10.07 MZ Frontenex adoptée en 2003 ; PLQ adopté en 2009 <b>Début de la mise en œuvre :</b> Démarrage du chantier en 2011, livraisons entre 2013 et 2015.		

<b>UD5-15 Veyrier couronne villageoise</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton de Genève (OU), Veyrier		<b>Autres instances concernées:</b> /
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification-Extension	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.232 /
<b>Description de la mesure :</b> PSD inscrit dans le processus de densification de la frange sud de l'agglomération genevoise selon les préconisations du Plan Directeur Cantonal. Réalisation par étapes, notamment de logements, densité moyenne, équipements et services complémentaires à ceux de la commune de Veyrier. Liens MD et TP vers les quartiers voisins et la commune d'Etrembières et insertion dans le tissu bâti et naturel existant à assurer		
<b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b> PDC Genève 2030 fiche A17 <b>Etat de coordination :</b> Coordination réglée Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): /		
<b>Priorisation :</b> <b>Priorité PA3 :</b> en cours <b>Historique priorité :</b> C		
<b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b> <b>Début de la planification :</b> 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>Début de la mise en œuvre :</b> en cours Autre cas échéant		


<b>UD2-07 Châtelaine</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton de Genève (OU)	<b>Autres instances concernées:</b> Vernier, Ville de Genève	
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification - Mutation	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	/ 6621.2.255
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Situé sur un noeud TC en fort développement (halte RER envisagée à Châtelaine et deux axes forts sur route de Vernier-avenue de Châtelaine et sur l'avenue de l'Ain), le périmètre de Châtelaine, d'environ 230 hectares dont 70 hectares à développer, est propice aux densifications. Ses caractéristiques urbaines (localisation en proche couronne urbaine, bonne accessibilité, etc.) constituent des atouts pour créer un quartier à dominante d'habitation disposant d'une capacité d'accueil importante en logements, intégrant également des services, des activités et des équipements de proximité et d'agglomération.</p> <p>Si l'accessibilité est une opportunité de développement, de nombreux axes de transports traversent le site en le fragmentant et en isolant les quartiers les uns des autres. Pour garantir une cohérence d'ensemble, le grand projet encourage les synergies entre plusieurs projets, qui n'ont pas la même temporalité, et permet de tirer parti du pôle d'échange multimodal constitué par les axes forts de transports publics et la future halte RER Châtelaine.</p> <p>Potentiel total estimé en SBP : 560 000 m<sup>2</sup> de logements – 206 000m<sup>2</sup> d'activités</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b> PDCn Genève 2030 fiches A17 et P07, PDCom Ville de Genève, PDCom Vernier</p> <p><b>Etat de coordination :</b> Coordination réglée</p> <p>Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : non</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> en cours <span style="float: right;"><b>Historique priorité :</b> A**</span></p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b></p> <p><b>Début de la planification :</b> Grand projet prioritaire</p> <p>Plan guide validé en novembre 2014, y compris études de faisabilité opérationnelle et approfondissements ponctuels sur la mise en œuvre des infrastructures. 4 secteurs d'études avec des spécificités propres.</p> <p>Depuis 2012, 7 PLQs adoptés et 5 PLQs en cours.</p> <p>4 concours jugés et 1 en cours préparation.</p> <p>PDQ Concorde approuvé en 2013.</p> <p><b>Début de la mise en œuvre :</b> opérations en cours; depuis 2011, 14 «mini-chantiers» d'espaces publics ont été réalisés, en lien avec l'élaboration du grand projet et les démarches de concertation liées</p>		




UD4-03 La Chapelle - Les Sciens		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton de Genève (OU), Lancy, Plan-les-Ouates		<b>Autres instances concernées:</b> /
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Extension	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.203 6621.2.273
<b>Description de la mesure :</b> Nouveau quartier en cours de réalisation. A terme, ce sont environ 1'300 logements, des commerces, une école (2015), des jardins familiaux et des espaces de détente qui prendront forme dans ce grand espace. Valorisation des liens vers la gare RER de Bachet et le tram.		
<b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b> PDCn Genève 2015 <b>Etat de coordination:</b> Coordination réglée Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): oui (déjà effectué)		
<b>Priorisation :</b> <b>Priorité PA3 :</b> en cours <b>Historique priorité:</b> A**		
<b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b> <b>Début de la planification :</b> La Chapelle: MZ approuvée en 2005; PLQ approuvé en 2009 Les Sciens: MZ approuvée en 2011; PLQ approuvé en 2015 PDQ approuvé en 2007 <b>Début de la mise en œuvre :</b> La Chapelle: 1e étape: chantiers à partir de 2012 et premières livraisons en 2014; 2e étape en cours		

<b>UD4-05a Lancy</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Lancy	<b>Autres instances concernées:</b> Canton de Genève (OU)	
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.260 6621.2.275
<p><b>Description de la mesure :</b> Poursuite des développements urbains engagés dans le cadre du PLQs Semailles (750 logements). A coordonner avec la prolongation du tram Lancy – St-Julien.</p>		
		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b> PDCn Genève 2030, PDQ Semailles, PDCom Lancy</p> <p><b>Etat de coordination :</b> Coordination réglée</p> <p>Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): non</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> en cours <span style="float: right;"><b>Historique priorité : A**</b></span></p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b></p> <p><b>Début de la planification :</b> PDQ Semailles approuvé 2013, PLQ adopté en 2013</p> <p><b>Début de la mise en œuvre :</b> 1<sup>e</sup> opérations en 2014</p>		



<b>UD4-14 Lancy Onex</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton de Genève (OU)	<b>Autres instances concernées :</b> Lancy, Onex	
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.255 6621.2.284
<p><b>Description de la mesure :</b> Poursuite de la mise en œuvre du PSD selon les préconisations des PLQ le long de l'axe de la route de Chancy et du tramway.</p> 		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b> PDCn Genève 2030, PDCOM Lancy, PDCOM Onex</p> <p><b>Etat de coordination :</b> Coordination réglée</p> <p>Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : non</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> en cours                      <b>Historique priorité :</b> A**</p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b></p> <p><b>Début de la planification :</b> Modification de zones réalisées (densification de zones sur la zone de développement autour de l'axe TCOB). PLQs adoptés en 2008.</p> <p><b>Début de la mise en œuvre :</b> 1<sup>e</sup> opérations en 2013</p>		

<b>UD4-05b Route de Saint-Julien</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton de Genève (OU)	<b>Autres instances concernées:</b> Plan-les-Ouates	
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification - extension	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.260 6621.2.275
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Dans le cadre de la politique de densification de la couronne urbaine genevoise, il s'agit de densifier l'axe structurant autour de la route de Saint-Julien, bien desservi en transports publics et bénéficiant déjà de services et équipements importants.</p>		
		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b> PDCn Genève 2030, PDCom Plan-Les-Ouates</p> <p><b>Etat de coordination :</b> Coordination en cours</p> <p>Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : non</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> en cours                      <b>Historique priorité :</b> A**</p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre :</b></p> <p><b>Début de la planification :</b> Planification réalisée sauf PLQ Arare-dessous (2023-2026)</p> <p><b>Début de la mise en œuvre :</b> processus continu par opérations.</p>		



















## PSD Centre métropolitain - Annemasse

### Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles

Le centre métropolitain d'Annemasse figure parmi les quatre centres métropolitains du Grand Genève; c'est le deuxième centre-ville important du Grand Genève après celui de Genève. Ces dernières années, il a connu d'importantes initiatives de valorisation et de reconquête de l'espace public; plusieurs opérations de densification et des programmes de mutation urbaine en cœur de ville, entre la gare et le centre-ville actuel, sont largement engagés, contribuant ainsi à l'extension du périmètre de la centralité. Ces actions ont un impact structurant au-delà de leurs périmètres, parfois à l'échelle de l'agglomération annemassienne dans son ensemble. Les PSD du centre métropolitain d'Annemasse contribuent à l'émergence et à la consolidation de cette vocation pour Annemasse, avec un accent particulier pour les secteurs autour de la gare, bénéficiant d'une desserte nationale et internationale, d'un réseau TC urbain dense, d'équipements et d'emplois d'envergure métropolitaine.

La poursuite des PSD permet de renforcer la capacité d'accueil du centre métropolitain d'Annemasse, de valoriser le centre-ville et des rabattements TC toujours plus efficaces vers la gare du Léman Express et le tram. Au cœur du dispositif, le PSD Etoile Annemasse Genève devient une véritable extension du centre-ville au-delà des voies ferrées.

Un travail important s'est engagé sur les espaces publics et verts et leur mise en réseau, en accord avec la stratégie paysagère du projet de territoire.

### Argumentaire selon les CE1 à 4 (pour toutes les mesures de la fiche)

Les PSD du centre métropolitain d'Annemasse contribuent à la valorisation et à la bonne utilisation des nouvelles offres TC mises en place dans l'agglomération annemassienne. Ils favorisent donc un report modal significatif vers les TC et les MD dans l'agglomération centrale. La requalification et la densification du centre-ville d'Annemasse favorise la transition vers une ville des courtes distances orientée en premier lieu sur les TC et les MD (CE1).

Les PSD correspondent à des opérations de mutation et de densification à l'intérieur du tissu bâti, ils génèrent des occupations plus denses (bâti et densité humaine) et ils s'inscrivent dans la tendance globale de densification du centre métropolitain, tout en offrant de nouvelles capacités d'accueil en emplois, logements et services (CE2).


L'amélioration de la qualité urbaine de ces espaces et de leur desserte multimodale contribue à pacifier les flux de mobilité (CE3).

Les PSD contribuent à la limitation de la consommation de sol, à la valorisation des espaces paysagers voisins ou intégrés au périmètre et à la recherche de solutions pour la mutualisation d'énergie / de chaleur (CE4).

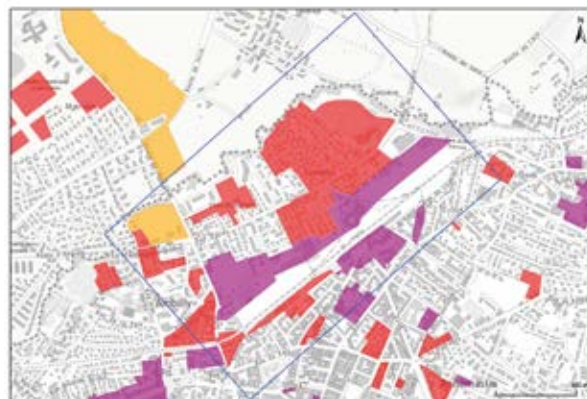


Localisation des mesures d'urbanisation «centre métropolitain d'Annemasse»

<b>UD5-04 Chablais Parc</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Annemasse		<b>Autres instances concernées:</b>
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Mutation	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.265 6621.2.288
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Importante opération de mutation et de densification entre la gare et le centre-ville. Réalisation de logements, dont une part à but social, de surfaces d'activités et d'équipements publics. Densité élevée, hauts gabarits, valorisation et reconquête de l'espace public contribuant à donner une nouvelle identité au centre métropolitain d'Annemasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 500 logements (1/3 de logements sociaux et 2/3 en accession à la propriété ou en locatif libre),</li> <li>• 14 000 m<sup>2</sup> de surface de vente (une trentaine de boutiques et 3 à 4 commerces de plus grande taille),</li> <li>• Un parking souterrain de 320 places de stationnement public en plus des parkings affectés aux logements.</li> </ul>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b> SCOT de la Région d'Annemasse ; PLU d'Annemasse</p> <p><b>Etat de coordination :</b> /</p> <p>Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : non</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> réalisé                      <b>Historique priorité :</b> A** ***</p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b></p> <p><b>Début de la planification :</b> ZAC Chablais Parc</p> <p><b>Début de la mise en œuvre :</b></p> <p>Travaux engagés</p> <p>Livraisons 1<sup>e</sup> tranche en 2013</p> <p>Livraisons 2<sup>e</sup> tranche: 2019</p>		

<b>UD5-18 Rue de Genève (Gaillard-Ambilly-Annemasse)</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Communes de Gaillard, Ambilly, Annemasse	<b>Autres instances concernées:</b> Annemasse Agglo	
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification -Mutation	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	/ 6621.2.302
<p><b>Description de la mesure :</b> En lien avec la requalification de l'espace public de la rue de Genève lié à la 1<sup>re</sup> étape du prolongement du tram, densification et requalification urbaine en profondeur de part et d'autre de l'axe à assurer (orientations d'aménagement et de programmation dans les PLU). Amélioration des accès MD aux arrêts tram en augmentant la perméabilité du tissu bâti. Création de pôles d'activités commerciales et de services.</p>		
		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b> SCOT Région d'Annemasse – PDU Annemasse Agglo PLU Gaillard, Ambilly, Annemasse, avec OAP en vigueur <b>Etat de coordination :</b> / Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): non</p>		
<p><b>Priorisation :</b> <b>Priorité PA3 :</b> en cours                      <b>Historique priorité :</b> A** ***</p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b> <b>Début de la planification :</b> PLU d'Ambilly (OAP) révisé en 2016 OAP en vigueur pour les autres communes <b>Début de la mise en œuvre :</b> plusieurs opérations de densification réalisées, en cours ou projetées sur l'ensemble de l'axe</p>		

<b>UD5-03 Etoile Annemasse Genève</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Annemasse Agglo	<b>Autres instances concernées:</b> Ambilly, Annemasse, Ville-le-Grand	
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification-Mutation	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.206 6621.2.287
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Grand projet de renouvellement urbain autour de la gare d'Annemasse en lien avec la création du pôle d'échange multimodal.</p> <p>Mise en œuvre par étapes de la démarche ZAC pour le premier secteur: affectation mixte, capacité importante en logements, dont une forte part à but social, activités, équipements et services de quartier et d'agglomération.</p> <p>Etudes préalables pour le 2<sup>e</sup> secteur (terrains SNCF) à lancer. Prise en considération des potentiels mutables du tissu de villas au nord du site (orientations d'aménagement et de programmation dans les PLU). Mise en réseau des espaces publics et des MD dans le PSD et développement de leurs connections et des liaisons TC et MD avec les quartiers environnants et la gare d'Annemasse à assurer.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b> SCOT Région d'Annemasse PLU Ambilly, Annemasse, Ville-le-Grand – ZAC - PDU Annemasse Agglo</p> <p><b>Etat de coordination :</b> / Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): non</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> en cours                      <b>Historique priorité :</b> A** ***</p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b></p> <p><b>Début de la planification :</b> ZAC Etoile Annemasse-Genève: dossier de création fin 2014, équipe de maîtrise d'œuvre recrutée, aménageur sélectionné en 2016, Secteur nord-est de la gare côté Ville-la-Grand: études à lancer Révision des PLU avec inscription des OAP: Ambilly</p> <p><b>Début de la mise en œuvre :</b> ZAC Etoile Sud Ouest: travaux en cours ZAC Etoile Annemasse-Genève: début travaux 2017; réalisation par étapes jusqu'en 2030</p>		









PSD

**Agglomération centrale – densification autour des axes TC - Annemasse**

**Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles**

Les PSD en mutation et en densification autour des axes TC de l'agglomération annemassienne contribuent fortement à l'accueil de la croissance dans la partie est de l'agglomération centrale et à proximité du centre métropolitain d'Annemasse. Outre la réalisation largement engagée d'opérations urbaines denses contribuant à développer l'offre en logements, il s'agit désormais de viser un saut qualitatif en termes d'urbanisation en travaillant aussi sur les espaces publics et les réseaux MD, l'accueil d'équipements et de services à la personne, l'offre commerciale de proximité et d'agglomération, le développement du maillage vert-bleu. Pour ces périmètres il existe également de forts enjeux de mixité sociale et il convient d'y maintenir, outre des logements à but social, différentes catégories de logements abordables. Les secteurs orientés sur l'accueil d'activités contribuent à renouveler l'offre économique en lien avec le centre métropolitain d'Annemasse.

Conçus et réalisés en lien étroit avec la desserte TC structurante existante ou prévue pour les prochaines années (BHNS Annemasse-Ville-La-Grand, tram d'Annemasse, BHNS Annemasse – Cranves-Sales – Bonne), les PSD contribuent ainsi à l'optimisation de ces investissements importants et permettent de promouvoir la mobilité douce à l'échelle des quartiers.

Les quelques PSD en extension urbaine, en limite de l'urbanisation existante et bien desservis par les TC, sont propices au développement des stratégies paysagères et environnementales du Projet de territoire, en lien avec les espaces ouverts et paysagers, faisant l'objet de projets de paysages prioritaires ou d'autres mesures paysages comme p.ex. le Bois de Rosses, la pénétrante de verdure de l'Arve, les corridors de la Seymaz et du Foron.

**Argumentaire selon les CE1 à 4 (pour toutes les mesures de la fiche)**

Les PSD contribuent à la valorisation et à la bonne utilisation des nouvelles offres TC mis en place dans l'agglomération annemassienne et ses alentours. Ils favorisent donc le report modal vers les TC et les MD dans l'agglomération centrale (CE1-CE4).

Le PSD orienté activités (Bois-Enclos) concerne un ancien site industriel, en continuité du tissu bâti existant et dans l'enveloppe urbaine de l'agglomération centrale. Les PSD correspondent à des opérations de mutation et de densification à l'intérieur du tissu bâti avec des occupations plus denses (bâti et densité humaine), s'inscrivant dans la tendance globale de l'agglomération annemassienne (CE2).

En cela, les PSD participent à la limitation de la consommation de sol, à la valorisation des espaces paysagers voisins ou intégrés au périmètre (CE4).

L'amélioration de la qualité urbaine des PSD et de leur desserte multimodale contribue à pacifier les flux de mobilité (CE3).



Localisation des mesures d'urbanisation «densification autour des axes TC - Annemasse»

## UD5-05 Annemasse-Dusonchet-Perrier

**Maître(s) d'ouvrage :**

Annemasse-Agglomération, Annemasse

**Autres instances concernées :**

**Orientation stratégique de la mesure :**

Densification

N° ARE PA1

N° ARE PA2

/

6621.2.289

**Description de la mesure :**

Opération de rénovation urbaine (Programme national de rénovation urbaine PNRU), en parallèle avec l'amélioration de la desserte TC (BHNS réalisé, 2<sup>e</sup> étape du prolongement du tram) et MD (voie verte).



**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):** SCOT de la Région d'Annemasse - PLU d'Annemasse

**Etat de coordination :** /

Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): non

**Priorisation :**


**Priorité PA3 :** réalisé

**Historique priorité :** A\*\* \*\*\*

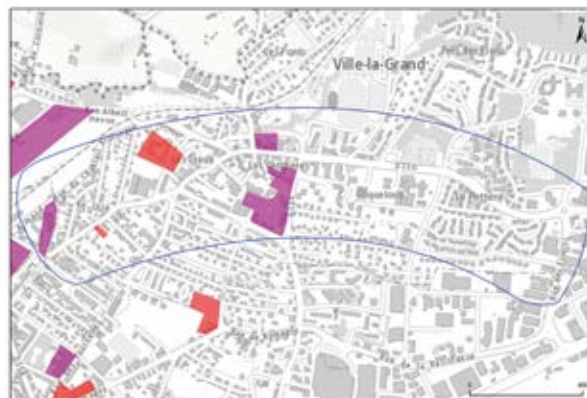
**Calendrier de préparation et de mise en œuvre:**

**Début de la planification :** programmes lancés en 2009

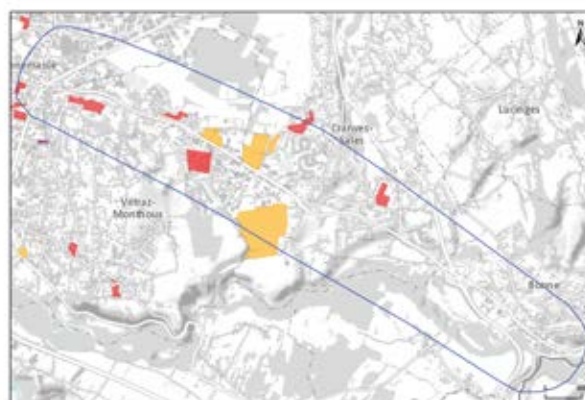
**Début de la mise en œuvre :** opérations réalisées et en cours

<b>UD5-07 Bois-Enclos Altea - site PPDE</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Annemasse Agglo	<b>Autres instances concernées:</b> Juvigny	
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Extension - Mutation	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.239 6621.2.291
<p><b>Description de la mesure :</b> Requalification et extension d'une ancienne zone d'activité dédiée à l'accueil d'activités industrielles et tertiaires à haute valeur ajoutée, en lien avec la mise en service du BHNS. Commercialisation et implantation d'entreprises en cours.</p>		
		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b> SCOT Région d'Annemasse - PLU de Juvigny</p> <p><b>Etat de coordination :</b> réglée</p> <p>Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): non</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> réalisé                      <b>Historique priorité :</b> A** ***</p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b></p> <p><b>Début de la planification :</b> ZAC «Altéa»</p> <p><b>Début de la mise en œuvre :</b> tranche 1 des travaux d'aménagements achevée; 1<sup>re</sup> implantations réalisées; commercialisation en cours</p>		

UD5-06 <b>Densification autour du BHNS section gare d'Annemasse - ZA Annemasse – Ville-la-Grand</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Annemasse, Ville-La-Grand	<b>Autres instances concernées:</b> Annemasse Agglo	
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification - Mutation	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.238 6621.2.290
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Poursuite des opérations de densification et de valorisation du centre-ville et des quartiers de Ville-La-Grand et d'Annemasse, en renouvellement du tissu bâti existant.</p> <p>Restructuration de la zone d'activités d'Annemasse – Ville-la-Grand , en garantissant le maintien des activités artisanales et industrielles actuelles. Cohérence en matière d'accès, de cheminements et d'aménagement des axes reliant les divers sites (requalification de la route de Thonon...) à assurer.</p> <p>Etant donné le positionnement du PSD entre le corridor du Foron et le secteur du PPP Bois de Rosses, accès au paysage ouvert et aménagement paysager du PSD à assurer.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b> SCOT Région d'Annemasse - PLU d'Annemasse et de Ville-La-Grand - PDU Annemasse Agglo</p> <p><b>Etat de coordination :</b> /</p> <p>Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): non</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> en cours                      <b>Historique priorité :</b> A** ***</p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b></p> <p><b>Début de la planification :</b> Nombreux programmes urbains réalisés et en cours de réalisation pour densifier les secteurs autour du BHNS. <b>Début de la mise en œuvre :</b> en cours</p>		



UD5-12 <b>Densification autour du BHNS Gare d'Annemasse - Cranves-Sales - Bonne</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Annemasse-Agglomération, Vétraz-Monthoux, Cranves-Sales, Bonne		<b>Autres instances concernées :</b> Enlever Annemasse Agglomération
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b>  Densification / Extension	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.266 6621.2.296
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Plusieurs opérations de densification et d'extension urbaine limitée de l'agglomération annemassienne selon les préconisations du SCOT de la Région d'Annemasse. Mise en œuvre en parallèle au renforcement de l'offre TC dans ce corridor, accompagnée de mesures en faveur des MD et de la maîtrise du trafic automobile. Stratégie de développement urbain en profondeur de part et d'autre de l'axe (logements et activités, services à la personne, commerces) et d'aménagement de l'espace public autour des arrêts du TCSP. Bonne devient un nouveau centre local de l'agglomération centrale. Projets urbains à développer pour les centres villageois de Cranves-Sales et de Bonne (densification, morphologie, espaces publics, équipements publics...). Coupure verte entre Cranves-Sales et Bonne à préserver et à consolider.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b> SCOT Région d'Annemasse (révision lancée) - PLU de Vétraz-Monthoux (révision approuvée), Cranves-Sales, Bonne (PLU en révision)- PDU Annemasse Agglomération</p> <p><b>Etat de coordination :</b> /</p> <p>Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : non</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> en cours                      <b>Historique priorité :</b> A** ***</p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre :</b></p> <p><b>Début de la planification :</b></p> <p>Etude dans le cadre de la révision du SCOT en 2017</p> <p>PLU Cranves-Sales révisé en 2014, Bonne révisé en 2015, Vétraz-Monthoux révisé en 2016, Annemasse révision en cours</p> <p>ZAC (zone d'activités communautaire) Borly 2 approuvée en 2014</p> <p><b>Début de la mise en œuvre :</b> en cours, par la réalisation de diverses opérations le long de l'axe TC.</p>		





## UD5-10 Arve Route Blanche

**Maître(s) d'ouvrage :**

Annemasse-Agglomération, Gaillard

**Autres instances concernées:**

(p.ex: pilote des études préalables)

**Orientation stratégique de la mesure :**

Densification / Mutation

N° ARE PA1

/

N° ARE PA2

/

**Description de la mesure :**

Ce PSD est à considérer comme une opportunité à long terme, qui pourra être concrétisée au moment où une décision sur l'avenir de la Route Blanche sera prise, notamment en fonction de la concrétisation du bouclage autoroutier est de Genève et de la Traversée du Lac. L'enjeu est de réduire la coupure autoroutière au milieu de Gaillard, de protéger Gaillard des nuisances environnementales et de favoriser la requalification urbaine des quartiers existants.



**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):**

PLU de Gaillard (inscription de l'autoroute en zone d'équipements publics)

**Etat de coordination :** /

Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): non

**Priorisation :**

Priorité PA3 : C

Historique priorité : C

**Calendrier de préparation et de mise en œuvre:**

Début de la planification : > 2030

Début de la mise en œuvre : > 2030





## PSD Centres régionaux d'agglomération centrale

### Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles

Les centres régionaux d'agglomération centrale constituent les pôles structurants de l'agglomération centrale et sont essentiels pour réussir la consolidation urbaine de la couronne urbaine genevoise. Des projets urbains d'envergure ou des démarches de renouvellement du tissu bâti en vue de renforcer le lien urbanisation-mobilité y prennent place, accompagnés par le développement de l'offre TC le long des axes urbains structurants (tram, BHNS, lignes de bus tangentielles).

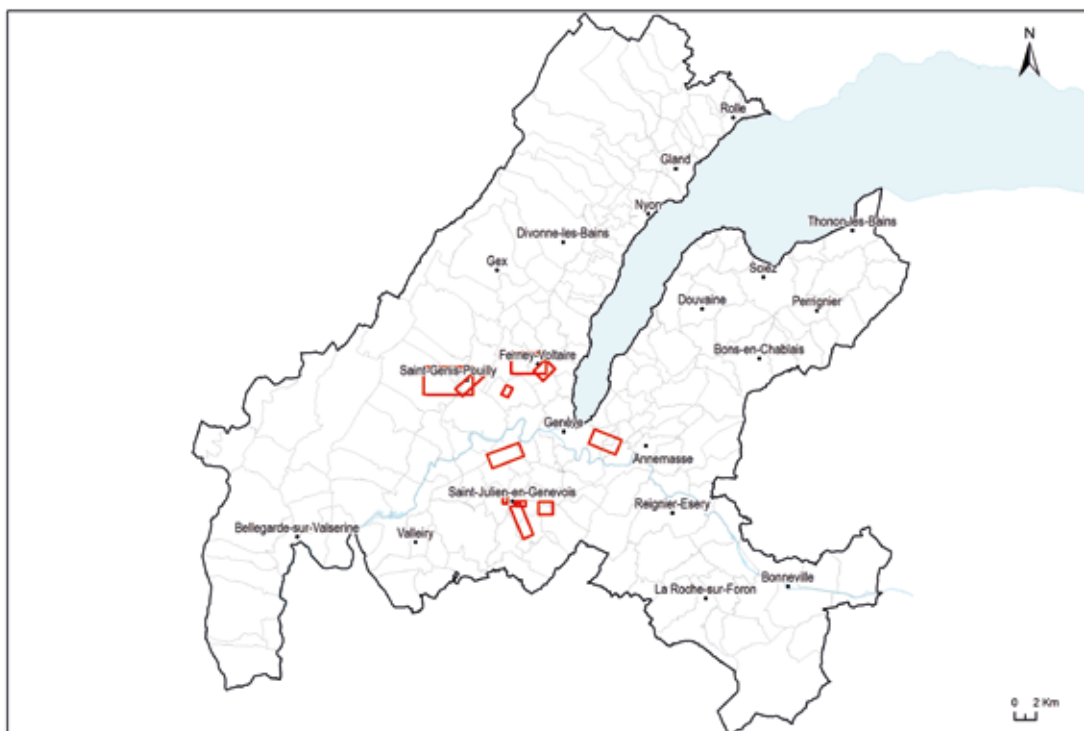
Ils sont essentiels générer une dynamique de développement transfrontalière dans l'agglomération centrale, leur poids étant suffisant pour promouvoir tant l'accueil de la croissance démographique et d'emplois autour de l'offre TC, que l'accueil d'équipements publics pour l'ensemble de leur bassin de vie. Ils sont situés à l'interface entre les TC urbains d'agglomération centrale et le système de rabattements bus depuis l'espace des bourgs et villages. Comme points d'entrée à l'agglomération centrale, ils jouent un rôle important dans l'évolution de la qualité des espaces publics, d'un caractère périurbain à un caractère urbain.

### Argumentaire selon les CE1 à 4 (pour toutes les mesures de la fiche)

Les PSD des centres régionaux d'agglomération centrale contribuent à la bonne utilisation des offres TC urbains structurants jusqu'aux extrémités de l'agglomération centrale. Ils assurent la transition entre une gestion périurbaine de la mobilité depuis l'arrière-pays et une gestion urbaine dans l'agglomération centrale. Ils contribuent fortement à la priorisation des TC et de la MD jusqu'aux extrémités de l'agglomération centrale ainsi qu'à l'évolution des comportements de mobilité en secteur urbain. (CE1)

Réalisés en bonne partie en densification à l'intérieur du tissu bâti, ils s'inscrivent dans la tendance globale de densification dans l'agglomération centrale. Les périmètres en extension contribuent quant à eux à la consolidation de l'aire urbaine de l'agglomération centrale et à l'accroissement des densités à proximité des axes TC forts (CE2). En favorisant la ville des courtes distances et les MD, les PSD en question contribuent à l'accroissement de la sécurité du trafic dans l'ensemble des secteurs concernés de l'agglomération centrale (CE3).

CE4 : réduction de la consommation de sol, valorisation d'espaces paysagers voisins voir intégrés aux PSD



Localisation des mesures d'urbanisation «centres régionaux d'agglomération centrale»

## CENTRE REGIONAL DE FERNEY-VOLTAIRE

### UD2-03 Ferney-Genève Innovation

**Maître(s) d'ouvrage :**

CC Pays de Gex

**Autres instances concernées:**

Ferney-Voltaire, SPL Terr'Innov

**Orientation stratégique de la mesure :**

Densification-Extension

**N° ARE PA1**

6621.245/6621.244

**N° ARE PA2**

6621.2.250

**Description de la mesure :**

Réalisation sur 15 ans d'un nouveau quartier mixte de logements et d'activités de 65 ha sur les secteurs de Paimboeuf / la Poterie (1<sup>e</sup> étape) et Très La Grange (2<sup>e</sup> étape), au sud de Ferney Voltaire. Le projet validé comprend 412 000m<sup>2</sup> de surface de plancher répartis comme suit : 195 000 m<sup>2</sup> d'activités, 202 000 m<sup>2</sup> d'habitation (2500 logements), 15 000 m<sup>2</sup> d'équipements, périmètre de renouvellement sur la zone économique de la Poterie.

Attention à porter aux connexions MD avec le centre-ville de Ferney, ainsi qu'au développement d'offres de services aux entreprises et à la personne dans le secteur du PSD.

Coordination à assurer avec le GP Grand-Saconnex, notamment concernant les offres TC transfrontalières, la programmation économique, le paysage, le maillage MD.



**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :**

PLU de Ferney-Voltaire

**Etat de coordination :** /

Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : /

**Priorisation :**

**Priorité PA3 :** 2017

**Historique priorité :** A\*\* \*\*\*

**Calendrier de préparation et de mise en œuvre:**

**Début de la planification :**

MOEU transfrontalière de 2011 à 2013 (plan-guide transfrontalier)

ZAC Ferney-Genève Innovation (secteur Paimboeuf-Poterie) : création juillet 2013 ; réalisation fin 2013 ; DUP été 2016

Concours pour la réalisation du 1<sup>e</sup> bâtiment de la Cité des Savoires adjudgé en novembre 2012.

Mars 2014 : création SPL Territoire d'innovation

Stratégie économique à poursuivre sur la base des études de programmation et de marché menées depuis 2012.

**Début de la mise en œuvre :** 2017

<b>UD2-04 Ferney-Voltaire - Ornex – Prévessin-Moëns</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> CC Pays de Gex-Communes	<b>Autres instances concernées:</b> /	
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.244 /
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Développement et structuration de la conurbation Ferney-Ornex-Prévessins, à travers la mise en cohérence des densifications (identification et priorisation des secteurs les plus opportuns) autour des axes TC, la structuration de l'espace public, le développement du maillage MD. Le périmètre d'environ 200 ha englobe le centre de Ferney, le sud de l'urbanisation d'Ornex et les tissus urbains de Prévessins.</p> <p>Les thématiques clés de ce périmètre comprennent le développement autour de l'axe TC Ferney – Saint-Genis, l'évolution de la morphologie urbaine en lien avec les projets de densification, la préservation du cœur vert du Cercle de l'innovation et le traitement des franges urbaines et la valorisation de l'espace de convergence des trois communes autour du Château Voltaire et de son parc.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b></p> <p>PLUs des communes de Ferney-Voltaire, Ornex et Prévessins Moëns et OAP en vigueur par sous-secteurs; révision vers un PLUi d'ici 2019</p> <p><b>Etat de coordination :</b> /</p> <p>Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): /</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> en cours                      <b>Historique priorité :</b> C</p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b></p> <p><b>Début de la planification :</b> P</p> <p>Projet de confortement du centre ville conduit par la commune de Ferney-Voltaire en cours: renouvellement urbain (environ 600 logements), résidentialisation du quartier des Tâtes, création d'équipements culturels rayonnants.</p> <p>Pas de démarche globale; révision vers un PLUi d'ici 2019</p> <p><b>Début de la mise en œuvre :</b> Diverses opérations urbaines réalisées, en cours ou à venir dans les trois communes.</p>		



## CENTRE REGIONAL DE MEYRIN

### UD2-10 Les Vergers

**Maître(s) d'ouvrage :**

Meyrin

**Autres instances concernées:**

**Orientation stratégique de la mesure :**

Extension

**N° ARE PA1**

6621.248

**N° ARE PA2**

6621.2.258

**Description de la mesure :**

Ce nouveau quartier mixte constitue un renforcement du centre régional de Meyrin.

Le PLQ Les Vergers totalise environ 150'000 m<sup>2</sup> de surfaces brutes de plancher. Entre 2013 et 2018, environ 1'250 logements ainsi que des surfaces d'activités seront réalisés dans les 30 bâtiments du nouvel écoquartier. Environ 300 à 350 logements seront en PPE, environ 400 seront destinés à des coopératives (HM), environ 150 à 200 logements seront en loyer libre et le solde sera réalisé en HM et HLM.



**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):** PDCn Genève 2015

**Etat de coordination:** Coordination réglée

Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): non

**Priorisation :**

**Priorité PA3:** en cours

**Historique priorité:** A\*\*

**Calendrier de préparation et de mise en œuvre:**

**Début de la planification :**

PDQ approuvé en 2007 - PLQ adopté en avril 2011. Travaux en cours. 1<sup>e</sup> bâtiments livrés en 2016

**Début de la mise en œuvre:** 2014

## CENTRE REGIONAL DE SAINT-GENIS-POUILLY

### UD2-12 Saint-Genis Porte de France

**Maître(s) d'ouvrage :**

Saint-Genis-Pouilly, CC Pays de Gex

**Autres instances concernées:**

**Orientation stratégique de la mesure :**

Densification-Extension

**N° ARE PA1**

6621.252/6621.254

**N° ARE PA2**

6621.2.260

**Description de la mesure :**

Périmètre de développement urbain mixte à la Porte de France, au sud de la commune, connecté au tram en 2020, composé de plusieurs sous secteurs (poursuite et renforcement). Accent particulier sur la qualité du nœud multimodal (bus, tram, P+R, MD).

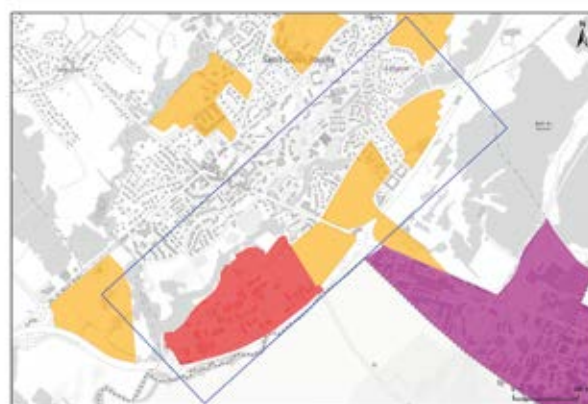
Porte de France Nord: 1100 logements, lycée international, piscine, gymnase, centre commercial, activités hôtelières.

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

Porte de France Sud: logements, commerces, offres hôtelières

Malivert-Drasses: logements, équipements et hôtelleries

Un enjeu particulier réside dans la couture / perméabilité avec le reste de Saint-Genis.



**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):**

SCOT Pays de Gex

PLU de Saint-Genis-Pouilly et OAP en vigueur par sous-secteurs; révision vers un PLUi d'ici 2019

**Etat de coordination :** /

Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): /

**Priorisation :**

**Priorité PA3 :** en cours

**Historique priorité :** A\*\* \*\*\*

**Calendrier de préparation et de mise en œuvre:**

**Début de la planification :** réalisé

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 dans les différents secteurs

**Début de la mise en œuvre :** en cours

Technoparc: requalification en cours

Porte de France nord: 2014 - 1<sup>er</sup> livraisons en 2016

Porte de France sud: 2019-2022

Malivert et Drasses: à partir de 2020

## UD2-13 Thoiry Saint-Genis - étape 2

**Maître(s) d'ouvrage :**

Communauté de communes du Pays de Gex, Saint-Genis-Pouilly - Thoiry

**Autres instances concernées:**

**Orientation stratégique de la mesure :**

Densification-Extension

N° ARE PA1

6621.253

N° ARE PA2

6621.2.261

**Description de la mesure :**

Périmètre englobant la conurbation St-Genis-centre-Sergy-Thoiry

PSD à poursuivre dans le cadre du PLUi du Pays de Gex, pour promouvoir une stratégie de développement urbain partagée et cohérente, de la Porte de France jusqu'à Thoiry, et intégrer les diverses dynamiques et secteurs de développement. 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, la mutualisation, etc.



**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):**

PLUs des communes de St-Genis-centre-Sergy-Thoiry et OAP en vigueur par sous-secteurs; révision vers un PLUi d'ici 2019

**Etat de coordination :** /

Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): /

**Priorisation :**

**Priorité PA3 :** en cours

**Historique priorité :** A\*\* \*\*\*

**Calendrier de préparation et de mise en œuvre:**

**Début de la planification :** réalisé

OAP en vigueur dans les différents secteurs

**Début de la mise en œuvre :** en cours

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).

Pierraz-Frettaz 1 et 2 réalisé

Autres opération planifiées entre 2017 et 2022

## CENTRE REGIONAL DE SAINT-JULIEN-EN-GÉNEVOIS

### UD4-07 Saint-Julien-en-Genevois gare

**Maître(s) d'ouvrage :**

Saint-Julien-en-Genevois, Communauté de Communes du Genevois

**Autres instances concernées:**

Région Auvergne-Rhône-Alpes

**Orientation stratégique de la mesure :**

Mutation-Densification

**N° ARE PA1**

6621.231

**N° ARE PA2**

6621.2.277

**Description de la mesure :**

Poursuite de la réalisation des nouvelles offres mixtes (logements, bureaux), équipements et commerces autour de la gare de Saint-Julien-en-Genevois, valorisation du PEM et continuités spatiales et programmatiques vers le centre-ville de Saint-Julien. Coordination avec PSD Saint-Julien – Cervonnex – Neydens.



**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):** SCOT, PLU, OAP

**Etat de coordination :** /

**Priorisation :**

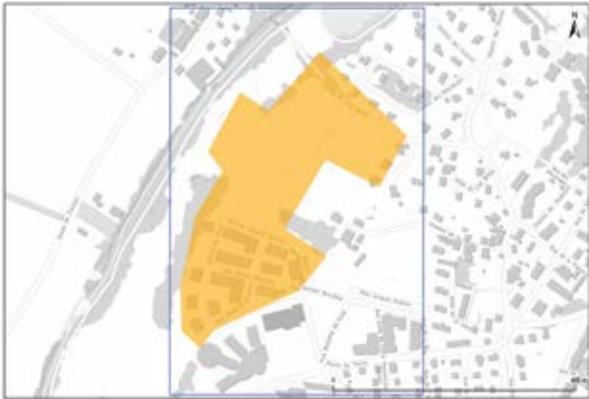
**Priorité PA3 :** A

**Historique priorité :** A\*\* \*\*\*


**Calendrier de préparation et de mise en œuvre:**


**Début de la planification :** Etude préliminaire lancée sur le pôle gare mi-2011. Mandat d'études préopérationnel en cours. Concertation 2017.

**Début de la mise en œuvre :** 2019

<b>UD4-08 Chabloux</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Saint-Julien-en-Genevois		<b>Autres instances concernées:</b>
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Extension	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.23 6621.2.278
<b>Description de la mesure :</b> Poursuite de la mise en œuvre de la ZAC (offre résidentielle) avec un accent sur les liens vers le centre-ville de Saint-Julien et l'ouverture sur la Plaine de l'Aire. Egalement équipements publics (école).		
<b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b> PLU ZAC <b>Etat de coordination :</b> / Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : /		
<b>Priorisation :</b> <b>Priorité PA3 :</b> en cours <b>Historique priorité :</b> A** ***		
<b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b> <b>Début de la planification :</b> Réalisé <b>Début de la mise en œuvre :</b> 2010		



<b>UD4-09 Cervonnex (Neydens) - site PPDE</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> CC Genevois	<b>Autres instances concernées:</b> Saint-Julien, Neydens	
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification-Extension	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.263 6621.2.279
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Deux opération distinctes : Les Envignes : poursuite du développement de la zone d'activité existante (4ha) et l'écoparc du Genevois (nouvelle opération orientée sur les écoactivités et le bien vivre).</p> <p>Sont à considérer les questions d'accessibilité aux sites ainsi qu'entre les sites, la mutualisation de services aux entreprises et de fonctions support (hôtellerie, restauration, vitrines), la valorisation du paysage comme atout jusque-là sous-exploité. Coordination avec le PSD Archamps.</p>		
		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b> SCOT, PLU Saint-Julien, PLU Neydens)</p> <p><b>Etat de coordination :</b> /</p> <p>Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : /</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> en cours                      <b>Historique priorité :</b> A** ***</p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b></p> <p><b>Début de la planification :</b> OAP pour l'écoparc du Genevois et pour les Envignes</p> <p>Etude de programmation d'aménagement et de développement économique réalisée. Permis d'aménager dès 2017 (ecoparc).</p> <p><b>Début de la mise en œuvre :</b> 2017</p>		

<b>UD4-10 Archamps Technopôle - site PPDE</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> CC du Genevois		<b>Autres instances concernées:</b> Archamps et Saint-Julien
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification-Extension	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.263 6621.2.280
<b>Description de la mesure :</b> Densification et qualification de la technopole, travail sur les espaces publics, les franges et les liaisons paysagères, biologiques et modes doux. En lien avec le PPP Arande. Coordination avec le PSD Cervonnex-Neydens, mais aussi avec la ZIPLO.		
<b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b> SCOT du Genevois - PLU Archamps avec OAP, PLU Saint-Julien <b>Etat de coordination :</b> / Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : /		
<b>Priorisation :</b> <b>Priorité PA3 :</b> A <b>Historique priorité :</b> A** ***		
<b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre :</b> <b>Début de la planification :</b> Schéma directeur d'aménagement en cours: schéma de mobilité, stratégie environnementale, stratégie économique et dimensionnement. Feuille de route pour la mise en œuvre en cours de validation <b>Début de la mise en œuvre :</b> 2019 - 2022		

## CENTRE REGIONAL DE BERNEX

### UD4-13 Bernex

**Maître(s) d'ouvrage :**

Canton de Genève (OU), Bernex

**Autres instances concernées:**

/

**Orientation stratégique de la mesure :**

Extension

**N° ARE PA1**

6621.256/6621.257

**N° ARE PA2**

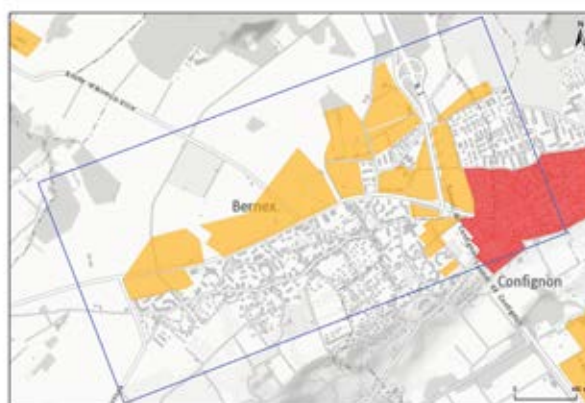
6621.2.283

**Description de la mesure :**

Avec le prolongement de la ligne de tramway à Bernex-Vailly, le vaste périmètre situé au nord de Bernex, en continuité de l'urbanisation existante constitue une opportunité majeure pour la réalisation d'un nouveau quartier urbain dense.

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 TC 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.

Potentiel estimé : 570 000 m<sup>2</sup> de logements, 285 000 m<sup>2</sup> d'activités



**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):** PDCn Genève 2030 fiches A17 et P04, PDCom Bernex

**Etat de coordination :** Réglée pour les secteurs Vailly, Bernex est, Saint-Mathieu et Tréchaumont sud. En cours pour le secteur Bernex nord, information préalable pour le secteur des Tacons

Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): oui

**Priorisation :**

**Priorité PA3 :** A

**Historique priorité :** A\*\*

**Calendrier de préparation et de mise en œuvre:**

**Début de la planification :** Grand projet prioritaire

Plan-guide validé en 2013

Bernex-est: PDQ et 3 MZ prévues pour 2017; 3 PLQs en cours

**Début de la mise en œuvre :**

Bernex – est : à partir de 2019

Bernex – nord : 2<sup>e</sup> étape après 2026.

## CENTRE REGIONAL DES TROIS-CHENES

### UD5-02 Chêne-Bourg - Chêne-Bougeries

**Maître(s) d'ouvrage :**

Canton de Genève (OU), Chêne-Bourg, Chêne-Bougeries

**Autres instances concernées:**

/

**Orientation stratégique de la mesure :**

Mutation-Densification

N° ARE PA1

N° ARE PA2

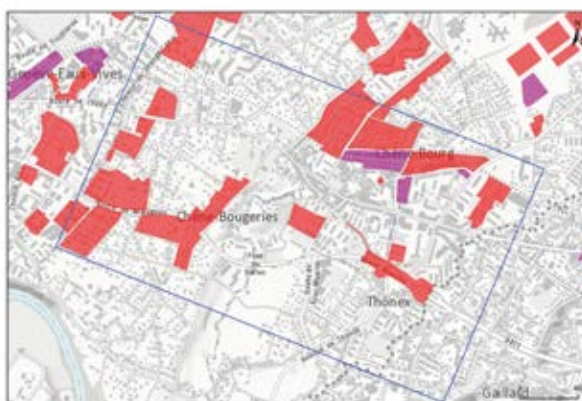
6621.205/6621.264

6621.2.286

**Description de la mesure :**

Grand projet de renouvellement urbain et de densification : projet de la gare de Chêne-Bourg et projets de densification rte de Malagnou - rte de Chêne – rue de Chêne-Bougeries. Densification progressive et différenciée des autres secteurs. Enjeux : évolution de la morphologie urbaine, requalification des axes structurants et mise en réseau des espaces publics, développement des liaisons MD, affirmation de la centralité de la place de la Gare.

Potentiel estimé : 460 000 m<sup>2</sup> de logements - 128 000 m<sup>2</sup> d'activités



**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :** PDCn Genève 2030 fiches A17 et P06, PDCom Chêne-Bougeries, PDCom Chêne-Bourg

**Etat de coordination :** Coordination en cours

Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : non

**Priorisation :**

**Priorité PA3 :** en cours

**Historique priorité :** A\*\*

**Calendrier de préparation et de mise en œuvre :**

**Début de la planification :** Grand projet prioritaire

Mandat études parallèles village de Chêne-Bougeries : mai 2011 - Maîtrise d'œuvre urbaine : juin 2012

Gare de Chêne-Bourg : MZ adoptée en 2012, PLQ adopté en 2013

Chemin de la Mousse : MZ adoptée en février 2012 ; PLQ à élaborer prévu d'ici 2023

Grange Canal : plusieurs PLQ adoptés ou en cours

**Début de la mise en œuvre :**

Grange Canal : plusieurs chantiers en cours

Gare de Chêne-Bourg : début du chantier en 2017, en préparation de la mise en service du Léman Express

Chemin de la Mousse : réalisation à partir de 2023

## PSD Agglomérations régionales

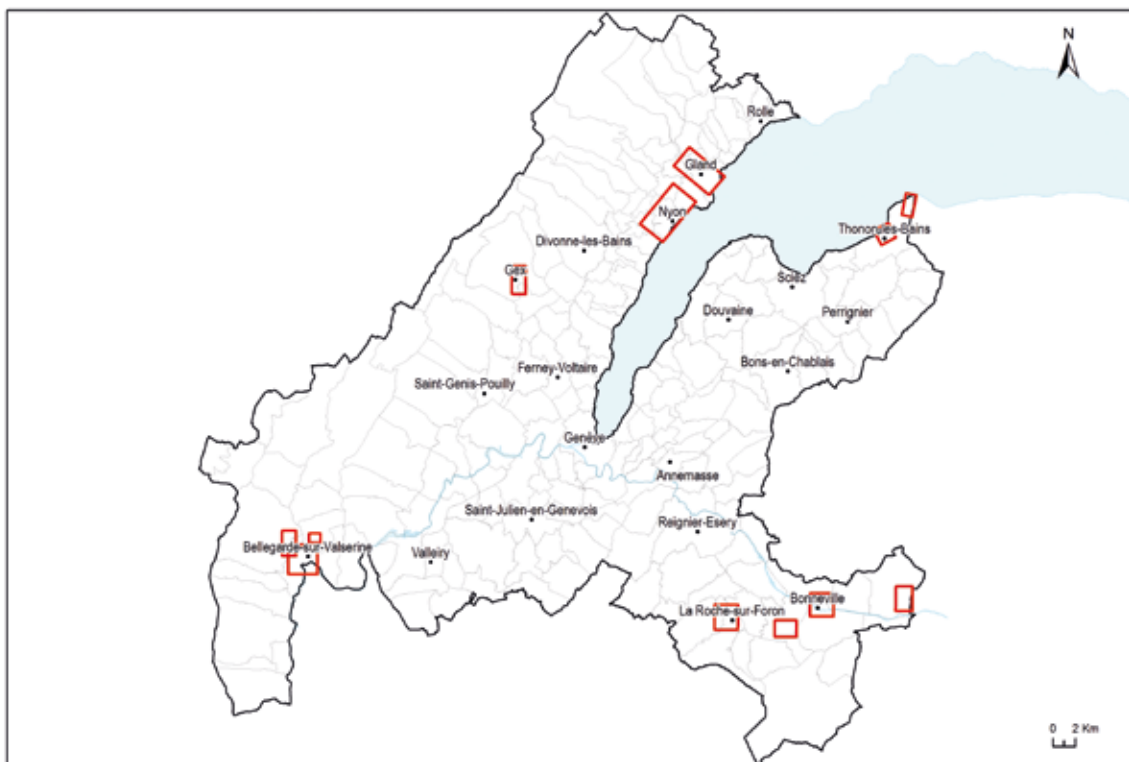
### Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles

Les PSD dans les agglomérations régionales visent à renforcer le positionnement de ces dernières dans la structure territoriale du Grand Genève. Ils consolident l'urbanisation dans les périmètres compacts des agglomérations régionales, génèrent une capacité d'accueil complémentaire importante, valorisent les espaces publics, notamment dans les centres-villes et autour des gares et nœuds TC majeurs, en particulier avec le (ré)-aménagement des PEMs. Ils constituent des réserves et opportunités importantes pour l'accueil de nouveaux équipements publics d'importance (formation, sports, culture) et de services au public et aux personnes. Ils contribuent fortement à la mixité sociale (avec une part importante de logements abordables et/ou aidés – jusqu'à 25 % minimum) ainsi qu'à la mixité fonctionnelle en garantissant l'accueil d'emplois dans les lieux bien desservis par les TC.

### w selon les CE1 à 4 (pour toutes les mesures de la fiche)

Les PSD situés dans les agglomérations régionales englobent l'ensemble des espaces en lien avec les gares et PEM dans les centralités des agglomérations régionales, incluant la réorganisation des PEM, l'aménagement des espaces de rabattement, la structuration des parcours dans les centres-villes. En développant les capacités d'accueil de populations et d'emplois dans les agglomérations régionales, dans lesquelles se développe une offre TC, ces PSD garantissent une utilisation optimale du système de transport (CE1). Ils visent également à identifier et programmer des potentiels de renouvellement urbain et de développement à l'intérieur du tissu bâti afin de permettre aux agglomérations régionales d'atteindre leurs objectifs d'accueil (CE2).

Le travail engagé sur les espaces publics et la gestion des flux en centre –ville contribuent à sécuriser le trafic (CE3). Une attention particulière est portée à la valorisation du maillage vert-bleu, à l'intégration de la nature en ville et à la limitation de la consommation de sol (CE4).



Localisation des mesures d'urbanisation « agglomérations régionales »

## AGGLOMERATION REGIONALE NYON-GLAND

### UD1-05 Nyon - Eysins - Prangins

**Maître(s) d'ouvrage :**

Communes de Nyon, Eysins, Prangins

**Autres instances concernées:**

Canton de Vaud, Régionnyon, Privés

**Orientation stratégique de la mesure :**

Densification-Mutation-Extension

**N° ARE PA1**

6621.211 6621.214 6621.215  
6621.216 6621.217

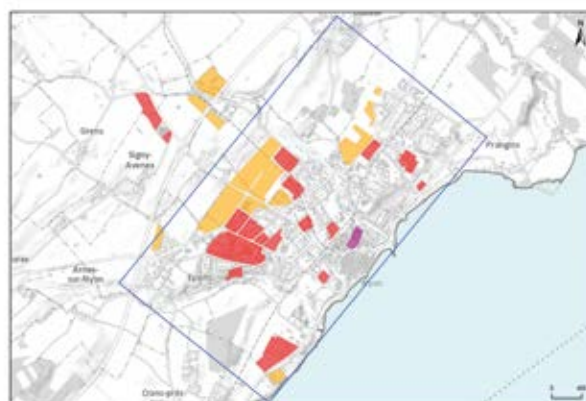
**N° ARE PA2**


6621.2.244

**Description de la mesure :**

La mesure initialement circonscrite aux quartiers de développement le long de la Route de distribution urbaine (RDU) dans le PA2 a été intégrée dans une vision d'ensemble du développement de l'intercommunalité Nyon-Eysins-Prangins pour le PA3. Dans le cadre du Plan directeur du Canton de Vaud des périmètres compacts d'agglomération ont été délimités, la 4<sup>e</sup> adaptation du PDCn a circonscrit quantitativement le développement des périmètres compacts des centralités vaudoises du Grand Genève à l'horizon 2030. Les quatre intercommunalités Nyon-Eysins-Prangins, Gland-Vich, Coppet-Commugny, Rolle-Mont-sur-Rolle doivent se coordonner pour respecter ensemble le chiffre d'accueil de 17'950 habitants en 2030.

*Des fiches détaillées par intercommunalités sont réunies sous l'égide d'une fiche d'ensemble « Centralités vaudoises du Grand Genève » afin de permettre l'examen de la compatibilité du projet d'agglomération avec le PDCn demandé par les directives.*



UD1-06 Gland - Vich		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Communes de Gland et Vich	<b>Autres instances concernées:</b> Canton de Vaud, Régionyon, Privés	
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification-Mutation-Extension	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.210 6621.2.245
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>La mesure initialement circonscrite aux quartiers de développement le long de la Collectrice urbaine Gland-Vich dans le PA2 a été intégrée dans une vision d'ensemble du développement de l'intercommunalité Gland-Vich pour le PA3. Dans le cadre du Plan directeur du Canton de Vaud des périmètres compacts d'agglomération ont été délimités, la 4<sup>e</sup> adaptation du PDCn a circonscrit quantitativement le développement des périmètres compacts des centralités vaudoises du Grand Genève à l'horizon 2030. Les quatre intercommunalités Nyon-Eysins-Prangins, Gland-Vich, Coppet-Commugny, Rolle-Mont-sur-Rolle doivent se coordonner pour respecter ensemble le chiffre d'accueil de 17'950 habitants en 2030.</p> <p><i>Des fiches détaillées par intercommunalités sont réunies sous l'égide d'une fiche d'ensemble « Centralités vaudoises du Grand Genève » afin de permettre l'examen de la compatibilité du projet d'agglomération avec le PDCn demandé par les directives.</i></p>		
		

## AGGLOMÉRATION REGIONALE GEX-CESSY

### UD2-06 Gex - Cessy

**Maître(s) d'ouvrage :**

CC Pays de Gex-Communes de Gex et Cessy

**Autres instances concernées:**

**Orientation stratégique de la mesure :**

Densification-Extension

N° ARE PA1

6621.246

N° ARE PA2

6621.2.254

**Description de la mesure :**

Confortement du centre de Gex avec un accent sur l'offre touristique en lien avec le rôle de Gex comme porte d'entrée du PNR Jura; accompagnement et orientation des projets de développement urbain, notamment autour de l'axe de la RD1005, mais aussi en coeur de ville (perméabilité des îlots, maillage piéton jusqu'au centre de Gex, aménagement paysager en lien avec la position en frange urbaine).



**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :**

PLUs de Gex et Cessy: OAP en vigueur par sous-secteurs de développement + densification ponctuelle par renouvellement du tissu bâti

PLUI en cours d'étude et d'élaboration (finalisation 2018)

**Etat de coordination :** /

Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): non

**Priorisation :**

**Priorité PA3 :** en cours

**Historique priorité :** A\*\* \*\*\*

**Calendrier de préparation et de mise en œuvre:**

**Début de la planification :**

Contrat d'axe BHNS RD 1005 signé en août 2012

Etude urbaine de confortement du centre de Gex en cours

**Début de la mise en œuvre :**

De nombreuses opérations urbaines ont été réalisées ou sont en cours dans le périmètre de l'agglomération selon les prescriptions des OAP définies dans le PLU. D'autres projets sont planifiés, notamment, secteur Contamines: 2019-2022, secteur Pérozet: 2023-2025



## AGGLOMERATION REGIONALE BELLEGARDE-CHATILLON-LANCRANS

### UD3-01 Bellegarde centre ville et gare

**Maître(s) d'ouvrage :**

Communauté de communes du Pays Bellegardien, Bellegarde

**Autres instances concernées :**

Grand Genève

**Orientation stratégique de la mesure :**

Densification-Extension- Mutation

**N° ARE PA1**

6621.224/6621.225/6621.226

**N° ARE PA2**

6621.2.265

**Description de la mesure :**

Requalification du centre-ville ainsi que développement du quartier gare / plateau ferroviaire et des secteurs d'Arlod et Musiens. Un accent particulier est mis sur l'accueil d'équipements et de services à la personne, la valorisation du patrimoine bâti et la qualité des espaces publics. La mesure s'inscrit dans la démarche Grand Bellegarde 2030 et en est un lieu prioritaire de développement.



**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :**

SCOT du Pays Bellegardien

PLUI en cours de réalisation

**Etat de coordination :** /

Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : non

**Priorisation :**

**Priorité PA3 :** en cours


**Historique priorité :** A\*\* \*\*\*

**Calendrier de préparation et de mise en œuvre :**

**Début de la planification :** Schéma directeur PSD Grand Bellegarde et secteurs d'intervention: 2012-2016

**Début de la mise en œuvre :** Opérations de densification ponctuelles réalisées, en cours ou à venir.

<b>UD3-02 Bellegarde - Châtillon ZAE</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Communauté de communes du Pays Bellegardien	<b>Autres instances concernées:</b> Communes de Bellegarde et Châtillon	
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification-Extension	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	/ 6621.2.266
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Poursuite du développement de la ZAE intégrant les services aux entreprises, la réservation de surfaces pour l'artisanat, les accès, les offres commerciales. Intégration du projet de centre commercial « village des Alpes » ainsi qu'un nouvel hôpital. Réflexions sur les liens MD et TC vers le centre ville de Bellegarde. Maintien d'une césure paysagère entre la ZAE et le village de Châtillon-en-Michaille mais aussi vers le Bois des Pesses.</p>		
		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b> SCOT du Pays Bellegardien PLUI en cours de réalisation</p> <p><b>Etat de coordination :</b> /</p> <p>Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): oui (effectué)</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> en cours                      <b>Historique priorité :</b> A** ***</p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b></p> <p><b>Début de la planification :</b> Schéma directeur PSD Grand Bellegarde et secteurs d'intervention: 2012-2016 Procédure d'autorisation commerciale en cours (CNAC, CE).</p> <p><b>Début de la mise en œuvre :</b> 2017-2018: Village des Alpes et hôpital</p>		

<b>UD3-07 Lancrans</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b>		<b>Autres instances concernées:</b>
Communauté de communes du Pays Bellegardien, Lancrans		
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b>	<b>N° ARE PA1</b>	/
Densification-Extension	<b>N° ARE PA2</b>	/
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Densification du village de Lancrans dans le cadre de la démarche Grand Bellegarde 2030. Réflexion sur la mise en place d'une desserte TC urbaine et sur le développement des liens MD avec le centre-ville de Bellegarde afin de consolider la desserte de l'agglomération régionale.</p>		
		
<b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b>		
SCOT du Pays Bellegardien PLUI en cours de réalisation		
<b>Etat de coordination :</b> /		
Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): oui (effectué)		
<b>Priorisation :</b>		
<b>Priorité PA3 :</b> B		<b>Historique priorité :</b> /
<b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b>		
<b>Début de la planification :</b>		
Schéma directeur PSD Grand Bellegarde et secteurs d'intervention: 2012-2016		
<b>Début de la mise en œuvre :</b> 2023-2026		

## AGGLOMERATION REGIONALE LA ROCHE-BONNEVILLE

### UD6-01 Bonneville - centre élargi

**Maître(s) d'ouvrage :**

Communauté de communes Faucigny-Glières,  
Bonneville

**Autres instances concernées :**

**Orientation stratégique de la mesure :**

Mutation-Densification-Extension

N° ARE PA1

N° ARE PA2

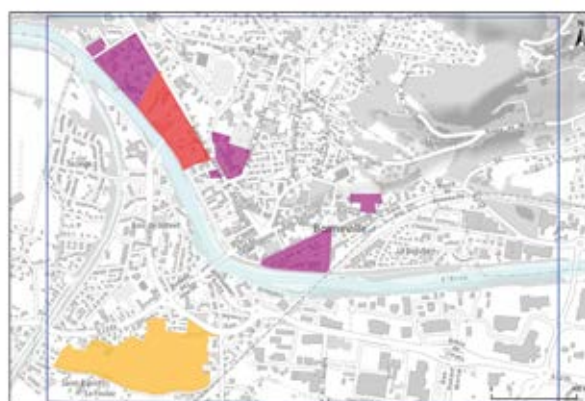
/

6621.2.303

**Description de la mesure :**

La réorganisation de la carte santé sur l'agglomération a conduit au regroupement sur un site unique de plateaux hospitaliers, libérant une emprise de 23 000m<sup>2</sup> en hyper centre de Bonneville, pôle régional amené à jouer un rôle de confortement en matière de logement. Cette emprise est réservée à la création d'un écoquartier, identifié dans le PA2012, qui favorise mobilité douce, mixité sociale avec une nouvelle offre diversifiée en logements, commerce de proximité et nature en ville. L'accès aux transports collectifs sera facilité par des infrastructures adaptées. En conciliant sur un même site divers usages tels que des logements (172), des commerces, des espaces de loisirs, le projet s'inscrit dans une vision cohérente de l'aménagement du centre-ville en lien avec le centre historique à proximité. Il vise à le renforcer en améliorant la desserte et la lisibilité. Par la présence d'un parc paysager, d'un mail arboré, et d'un parc habité, ce quartier s'inscrit résolument dans un objectif de « nature en ville ».

Dans le cadre du Projet de territoire 2016-2030, le périmètre du PSD initial est élargi pour intégrer et mettre en cohérence plusieurs projets de renouvellement urbain (écoquartier Bonneville sur le site de l'ancien hôpital, projet de rénovation urbaine «Les Iles», nouveau quartier Bénéry, quartiers situés à proximité de la gare. Le PSD Bonneville centre-ville élargi couvre ainsi un périmètre d'environ 250 ha, allant de la centralité historique de Bonneville, une partie de la commune d'Ayze et des quartiers situés à proximité du pôle d'échanges multimodal en lien l'arrivée du Léman Express en 2019.). Il vise aussi à prolonger les travaux engagés sur la valorisation des espaces publics du centre-ville jusqu'à la place de la gare et sur l'attractivité du centre-ville, avec un enjeu d'ouverture autant vers la ville que vers les quartiers au sud-est de la gare. La question de la mixité sociale et la localisation d'équipements et de services sont à concevoir à l'échelle du PSD et non pas dans chaque projet de manière isolée.




**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :**

PLU de Bonneville et OAP en vigueur par sous-secteurs

**Etat de coordination :** /

Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : oui (effectué)

<b>Priorisation :</b>		
<b>Priorité PA3 :</b> en cours <b>Historique priorité :</b> A** ***		
<b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b>		
<b>Début de la planification :</b> en cours		
Etude de requalification du site libéré par l'hôpital en 2012.		
OAP 6 du PLU: nouveau quartier de Bénerly : étude 2017/2018		
Programme de rénovation urbaine Les Iles : étude 2017/2018		
<b>Début de la mise en œuvre :</b> Opérations de densification ponctuelles réalisées, en cours ou à venir.		
2015 pour écoquartier de l'ancien hôpital : démarrage des travaux en 2015		
Quartier gare : réalisé		
Autres opérations : à partir de 2019-2020		
<b>UD6-02      La-Roche-sur-Foron « centre ville de demain »</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b>		<b>Autres instances concernées:</b>
Communauté de communes du Pays Rochois, La Roche-sur-Foron		Grand Genève
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b>	<b>N° ARE PA1</b>	/
Densification-Extension-Mutation	<b>N° ARE PA2</b>	6621.2.304
<b>Description de la mesure :</b>		
<p>Projet urbain pour le centre ville de demain : développement de logements, qualité des espaces publics, maillage modes doux, accueil d'équipements pour assurer la vie et l'animation du centre-ville.</p> <p>La Roche-sur-Foron fait partie de l'agglomération régionale La Roche-Bonneville. Pour préparer l'arrivée du Léman Express, une étude a déjà été menée sur le pôle gare pour déterminer le fonctionnement du pôle d'échange multimodal de la gare (gare ferroviaire, gare routière, stationnement, passerelle, projet de gare bi-face à terme). Au-delà de ce périmètre fonctionnel restreint, il s'avère intéressant de préparer l'arrivée du Léman Express dans un périmètre plus large : celui des 10-15 minutes à pied de la gare. Plusieurs quartiers situés dans ce périmètre sont en mutation. Il s'agit de permettre à la Roche-sur-Foron de se positionner en tant que centralité régionale dans le Grand Genève, puis de concentrer la réflexion sur trois secteurs stratégiques à développer de façon qualitative, en intégrant les objectifs du Projet de territoire Grand Genève (valorisation du Léman Express, accessibilité TC et modes doux, espaces publics de qualité, équipements, logements diversifiés, etc.):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• secteur de l'hôpital Andrevetan (centre-ville historique, proximité d'équipements culturels, du parc allant jusqu'au Foron),</li> <li>• secteur de la Goutette (à côté de RocheExpo, avec des équipements scolaires et d'importantes surfaces constructibles)</li> <li>• secteur de la gare (au-delà du pôle d'échange multimodal, quelle opération urbaine ?).</li> </ul>		
		



**Calendrier de préparation et de mise en œuvre :**

**Début de la planification :**

Projet Saint Pierre Centre 2025 :

- Acquisitions foncières réalisées
- Concours d'idées lancé en 2013 avec la sélection de 3 projets
- Sélection d'une équipe d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour une conception plus détaillée du projet prévu pour début 2017
- Emplacements réservés pour les modes doux ; orientations d'aménagement sur plusieurs secteurs autour de la gare

**Début de la mise en œuvre :**

Densification autour de la gare : plusieurs projets immobiliers entre 2012 et 2016, d'autres sont prévus dans le nouveau PLU en cours

**UD6-04 Marignier**

**Maître(s) d'ouvrage :**

Communauté de communes du Pays Rochois, Marignier

**Autres instances concernées:**

/

**Orientation stratégique de la mesure :**

Densification

**N° ARE PA1**

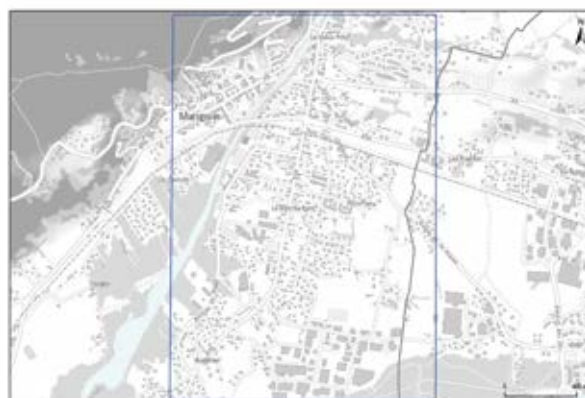
**N° ARE PA2**

/

6621.2.306

**Description de la mesure :**

Evolution du PSD inscrit au PA2 avec un périmètre élargi autour de la centralité composée de la mairie, de la gare et du PEM, incluant développement urbain, maillage et structuration. La programmation initiale attachée à l'action « PSD Ecoquartier Marignier » identifiée au PA 2 devrait évoluer du fait du projet de centralité porté par la nouvelle équipe municipale.



**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :**

**Etat de coordination :** /

Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : /

**Priorisation :**

**Priorité PA3 :** A

**Historique priorité :** A\*\* \*\*\*

**Calendrier de préparation et de mise en œuvre :**

**Début de la planification :**

**Début de la mise en œuvre :**

## AGGLOMERATION REGIONALE THONON-LES-BAINS

### UD7-01 Thonon-les-Bains centre et gare

**Maître(s) d'ouvrage :**

Thonon Agglomération (1<sup>er</sup> janvier 2017), Thonon-les-Bains

**Autres instances concernées:**

**Orientation stratégique de la mesure :**

Mutation-Densification

**N° ARE PA1**

6621.243

**N° ARE PA2**

6621.2.313

**Description de la mesure :**

Poursuite du renouvellement urbain (densification du tissu bâti, valorisation des espaces publics) dans le centre-ville de Thonon-les-Bains, notamment autour de la gare et du boulevard Dessaix, mais aussi jusqu'au lac. 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.

Le projet du quartier de la gare consiste en l'aménagement d'un véritable pôle d'échange multimodal 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 (liaison interquartiers et amélioration de l'accès aux quais) par la réalisation d'une passerelle piétons au dessus des voies et la réalisation d'une voie souterraine en lieu et place du passage à niveau. Le P+R existant en surface sera remplacé par un ouvrage de plus grande capacité (250 places) compensant la diminution des stationnements de surface du secteur liée aux projets de renouvellement urbain et répondant aux besoins liés au Léman Express.

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

Quartier Dessaix: programmation envisagée à ce jour: 18 000 m<sup>2</sup> de logements; 1 000 m<sup>2</sup> de bureaux; 5 000 m<sup>2</sup> d'hôtel; 7 000 m<sup>2</sup> de commerces



**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):** SCOT Chablais - PLU Thonon les Bains; OAP

**Etat de coordination :** /

Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): non

**Priorisation :**

**Priorité PA3 :** A

**Historique priorité :** A\*\* \*\*\*



**Calendrier de préparation et de mise en œuvre:**

**Début de la planification :**

Etude de positionnement stratégique de la gare de Thonon-Les-Bains menée en 2012-2013.

Etude de programmation du pôle d'échange de la gare et de l'aménagement urbain du secteur Sud terminée en 2014.

L'étude "rétention foncière" menée par l'ARC en 2015 a re-questionné la répartition de la programmation.

Partie transport : c.f. mesures 37-13 et 37-16

Partie urbanisation :

Etudes de définition préalables au lancement d'un concours à mener fin 2016-début 2017, notamment vérification du programme dans la répartition entre surfaces économiques et logements suite à l'étude menée par l'ARC.

Concours à lancer (en partenariat envisagé avec SNCF) en 2017 en vue d'un démarrage des travaux après la réalisation de la passerelle qui constitue l'équipement pilote du projet.

**Début de la mise en œuvre :** 2019

**UD7-02 Vongy – site PPDE**

**Maître(s) d'ouvrage :**

Thonon-Les-Bains

**Autres instances concernées:**

privés

**Orientation stratégique de la mesure :**

Densification - extension

N° ARE PA1

N° ARE PA2

/

6621.2.314

**Description de la mesure :**

Poursuite de la démarche engagée pour valoriser cette zone pour l'accueil d'activités diverses innovantes. L'objectif principal est d'amorcer une dynamique de reconversion et de requalification de l'ensemble de la zone d'activité, d'encourager le développement économique local et de positionner la ville de Thonon comme polarité économique majeure dans le contexte métropolitain du Grand Genève, sur une zone d'activités qui accueille d'ores et déjà des entreprises d'envergure internationale.

Principes d'aménagement :

- Préserver les vues sur le grand paysage et atténuer la visibilité des bâtiments à créer et du stationnement
- Opérer la transition entre habitat et activités par la reconfiguration du secteur et le traitement paysager
- Maintenir le principe de corridor écologique entre Ripaille et la Dranse.



**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):** SCOT Chablais - PLU Thonon les Bains ; OAP

**Etat de coordination :** /

Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): oui (effectué)

**Priorisation :**

**Priorité PA3 :** en cours

**Historique priorité :** A\*\* \*\*\*

**Calendrier de préparation et de mise en œuvre:**

**Début de la planification :**

Etude de positionnement économique réalisée en 2012-2013 pour définir la stratégie à mener sur l'agglomération de Thonon-Les-Bains pour répondre aux objectifs d'emplois fixés par l'étude PACA Chablais.

OAP sur le secteur Champs Dunand

**Début de la mise en œuvre :** 2015

Extension de la zone d'activité sur le secteur de Champ Dunand pour créer une entrée de zone et amorcer la mutation du type d'activités (essentiellement services sur ce nouvel espace) : travaux débutés en 2015 et achevés en 2016. Le démarrage des constructions en vue des installations des entreprises est prévu fin 2016. Achèvement de l'entrée de zone envisagé en 2018.

Programme privé de densification «Vongy Parc» sur le site désaffecté de «la savoyarde du meuble» : achèvement fin 2016

Requalification des espaces publics de la zone d'activité pas encore programmée : en attente du passage en communauté d'agglomération, transfert éventuel de la compétence aménagement des ZAE d'intérêt communautaire.

## PSD Pôles d'activités métropolitains

### Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles

Avec les centres métropolitains, les pôles d'activités métropolitains constituent les zones d'activités et d'emplois les plus importantes du Grand Genève en termes d'image et de rayonnement international. Ils concentrent des activités à haute valeur ajoutée qui font la réputation mondiale de l'agglomération et regroupent plusieurs dizaines de milliers d'emplois. L'inscription de ces pôles dans des PSD vise à leur garantir une qualité urbaine élevée (paysage bâti, services et équipements, espaces de loisirs), mais aussi à accompagner leur mutation vers plus de mixité et de densité, notamment pour les pôles les plus industriels (mixité fonctionnelle industrie – tertiaire, espaces publics urbains, densification du bâti et densité humaine...).

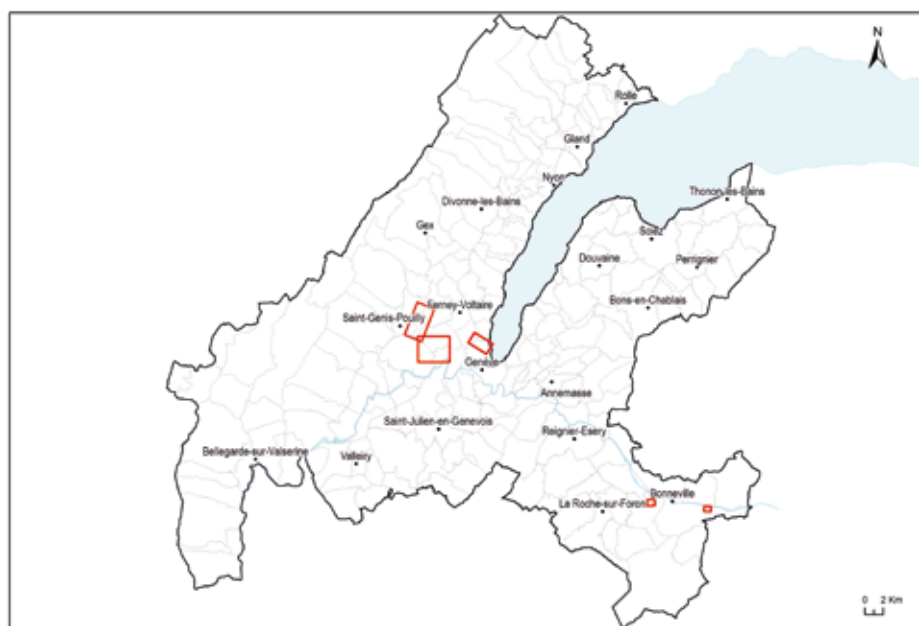
Les pôles d'activités métropolitains dans l'agglomération centrale, nécessitent d'être bien desservis par les TC structurants urbains ou ferroviaires. S'ils bénéficient d'une bonne desserte, celle-ci doit être améliorée par l'extension du réseau TC structurant (notamment tramways, BHNS) compte tenu de leur attractivité, tant du point de vue des emplois que du point de vue touristique pour certains d'entre eux (Jardins des Nations, CERN). Les sites constituant le pôle métropolitain de la Vallée de l'Arve ont à l'heure actuelle surtout une excellente desserte TIM, mais des projets TC sont planifiés en complément du Léman Express pour favoriser le report modal.

La localisation de plusieurs pôles d'activités métropolitains et centres métropolitains sur la rive droite de l'agglomération centrale (Jardin des Nations, aéroport, ZIMEYSA, CERN) se matérialise aussi par la convergence de nombreux projets TC urbains inscrits dans les PA1, 2 et 3 et de grands projets infrastructurels à réaliser à moyen long terme (gare souterraine à Cornavin, raquette ferroviaire Cornavin – aéroport, élargissement du contournement Ouest de Genève (autoroute), traversée du lac).

### Argumentaire selon les CE1 à 4 (pour toutes les mesures de la fiche)

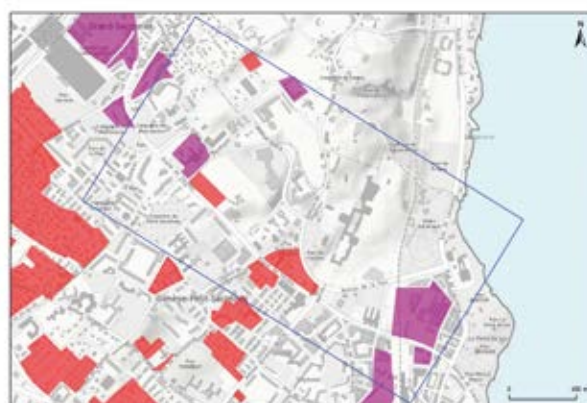
Les pôles d'activités métropolitains bénéficient d'une accessibilité multimodale qui va être renforcée par la mise en œuvre des mesures des projets d'agglomération successifs, favorisant ainsi un fort report modal pour les flux pendulaires. Dans ces secteurs, des plans de déplacements d'entreprises existent et doivent être promus. Les PSD traitent aussi de la question des flux logistiques et professionnels (CE1).

Les PSD «pôles métropolitains» sont principalement axés sur la densification, la rénovation du bâti et des espaces publics des zones d'activités existantes, ou l'extension limitée des sites existants (CE2). Ils induisent de nouvelles modalités pour la gestion de la mobilité au sein des pôles d'activités, en promouvant la MD, en proposant une nouvelle répartition de l'usage de la voirie entre les différents modes de transport (CE3). Ils contribuent à réduire les atteintes à l'environnement en limitant le développement de nouvelles surfaces d'activités dans de nouveaux pôles (CE4)




Localisation des mesures d'urbanisation «pôles d'activités métropolitains»

UD2-01 Jardin des Nations		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton de Genève/Grand-Saconnex/Prégny-Chambésy	<b>Autres instances concernées :</b> Organisations internationales, FIPOI, etc.	
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification-Espaces publics	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.207 6621.2.248
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Poursuite de l'évolution de ce site d'activités exceptionnel pour l'attractivité de Genève et de son agglomération, avec pour objectifs majeurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de faciliter le développement et l'extension des organisations internationales ainsi que d'autres activités liées (organisations non gouvernementales, équipements liés aux OI);</li> <li>• de mettre en valeur un important réseau d'espaces verts et de le rendre accessible à l'ensemble de la population;</li> <li>• d'organiser les déplacements de façon à assurer la mobilité des usagers, tout en préservant et améliorant les qualités du site (développement du réseau des cheminements piétons et cyclables, construction coordonnée de la route des Nations et du prolongement du tram 15, construction des parcs relais de Sécheron, des Tuileries et de la jonction de Ferney).</li> </ul> <p>Des programmes de rénovation des bâtiments des OI sont également engagés.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b> PDCn Genève 2015, PDCom Ville de Genève, PDCom Grand-Saconnex, PDCom Prégny-Chambésy</p> <p><b>Etat de coordination :</b> Coordination réglée</p> <p>Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : non</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> en cours                      <b>Historique priorité :</b> A**</p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre :</b></p> <p><b>Début de la planification :</b></p> <p>PDQ adopté en mars 2005; MZ adoptée en septembre 2013</p> <p>Divers PLQ en force ou en procédure, dont PLQ Campus de la Santé (Gd Saconnex - 1000 emplois; travaux en cours)</p> <p>PLQ COE en cours; image directrice sur parcelle 3924; PLQ Appia; plan de site du Petit Morillon; autres projets en cours</p> <p><b>Début de la mise en œuvre :</b> réalisations en cours par PLQ ou opérations successives.</p>		



<b>UD2-09 ZIMEYSAVER</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton de Genève (OU), Satigny, Vernier, Meyrin	<b>Autres instances concernées:</b> FTI	
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.220/6621.221 6621.2.257
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Développement sur le plus grand secteur d'activités du canton (380 ha) de véritables quartiers d'activités industrielles compétitifs pour les entreprises, agréables à vivre pour les employés, les usagers et les habitants des environs. Avec le renforcement important des capacités ferroviaires prévues à l'ouest de Genève (notamment par la mise en place progressive du RER), 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>Potentiel total estimé en SBP: 70 000 m<sup>2</sup> de logements – 1 285 000 m<sup>2</sup> d'activités</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b> PDCn Genève 2030 fiches A17 et P10, PDCom Satigny, PDCom Vernier, PDCom Meyrin</p> <p><b>Etat de coordination:</b> Coordination réglée</p> <p>Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): non</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3:</b> en cours                      <b>Historique priorité:</b> B</p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b></p> <p><b>Début de la planification :</b> Grand projet prioritaire lancé en janvier 2013</p> <p>Novembre 2014: approbation du plan guide et développement des plans directeurs de ZDIA:</p> <p>2015: études pour l'élaboration d'une zone d'activités mixtes (ZDAM - début 2016) et des PDZIA de ZIBAT et ZIMOGA</p> <p>Novembre 2015: enquête publique du PDZI - ZIBAT (ZI des Batailles).</p> <p>2016-2017: enquête publique du PDZI ZIMOGA (ZI de Mouille-Galand); initiation de la ZITUIL (ZI de la Tuilière) et des PDZI de la ZITUIL et ZDAM; révision du PDZI de la ZIMEYSA (ZI de Meyrin Satigny)</p> <p>Autres :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Crotte-au-Loup-Montfleury: pistes à explorer pour affectation; pas de densification</li> <li>• abandon des extensions à l'ouest</li> </ul> <p><b>Début de la mise en œuvre :</b></p> <p>Opérations de densification ponctuelles liées à l'installation de nouvelles entreprises: processus continu</p> <p>Mise en œuvre du GP: 2018</p>		



UD2-11 CERN		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> CERN		<b>Autres instances concernées:</b> Canton de Genève, CCPG
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.251 6621.2.259
<b>Description de la mesure :</b> Sur la base d'une stratégie de réorganisation et de développement des sites du CERN, plans d'actions thématiques dans les domaines de l'urbanisme, mobilité, environnement-énergie, paysage pour améliorer l'image du CERN		
<b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b> <b>Etat de coordination :</b> Coordination en cours Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): oui		
<b>Priorisation :</b> <b>Priorité PA3 :</b> en cours <b>Historique priorité :</b> 2013		
<b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b> <b>Début de la planification :</b> Masterplan pour la stratégie générale d'évolution, de réorganisation et de développement des sites du CERN validé en 2015. Plans d'actions thématiques à mettre en oeuvre (urbanisme, mobilité, environnement-énergie, paysage) <b>Début de la mise en œuvre :</b> processus continu		

## POLE D'ACTIVITES METROPOLITAIN DE LA BASSE VALLEE DE L'ARVE

### UD6-06 PAE des Jourdiés (Saint Pierre en Faucigny) - site PPDE

**Maître(s) d'ouvrage :**

CC Pays Rochois, Saint-Pierre-en-Faucigny

**Autres instances concernées:**

**Orientation stratégique de la mesure :**

Densification-Extension

N° ARE PA1

N° ARE PA2

/

6621.2.308

**Description de la mesure :**

Le pôle d'activité métropolitain de la Vallée de l'Arve est constituée de nombreuses zones d'activités économiques en lien avec le décolletage, la mécanique, l'industrie du futur. Ainsi les différents PSD à vocation économique de la Basse Vallée de l'Arve contribuent à la même dynamique économique et d'aménagement du territoire.

Pour ces 2 PSD (Jourdiés – Bronze) et de manière plus large à l'échelle des zones industrielles de la vallée de l'Arve, il s'agit de porter une réflexion sur: le profil économique, la gestion de la mobilité en lien avec les zones urbaines, la maîtrise foncière contre la thésaurisation de terrains par les entreprises, les densifications de zones, la mutation des friches, la mutualisation des équipements et du stationnement, la qualité des espaces publics. Ceci est à mener en coordination avec la stratégie économique et spatiale de l'agglomération régionale Bonneville-La Roche.

Le PAE des Jourdiés est une zone d'activités à vocation industrielle actuelle de 32 ha avec une extension planifiée de 16 ha.



**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):**

SCOT Pays rochois

PLU de Saint-Pierre en Faucigny: projet arrêté en octobre 2016- approbation début 2017

**Etat de coordination :** /

Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): oui (prévu dans nouveau PLU)

**Priorisation :**

**Priorité PA3 :** A

**Historique priorité :** A\*\* \*\*\*

**Calendrier de préparation et de mise en œuvre:**

**Début de la planification :**

Secteur en extension :

- Orientations d'aménagement et de programmation dans le nouveau PLU.
- Transfert de la compétence sur les zones d'activités économiques à la CCPR: 1<sup>er</sup> janvier 2017
- Démarrage des acquisitions foncières: 2016
- Lancement des études préalables (approche environnementale de l'urbanisme): 2017

**Début de la mise en œuvre :**

Sur secteurs existants: densification au fil de l'eau

Sur secteur en extension: travaux: 2019-2020 -premières commercialisations de terrains: 2020





## PSD Centres locaux

### Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles

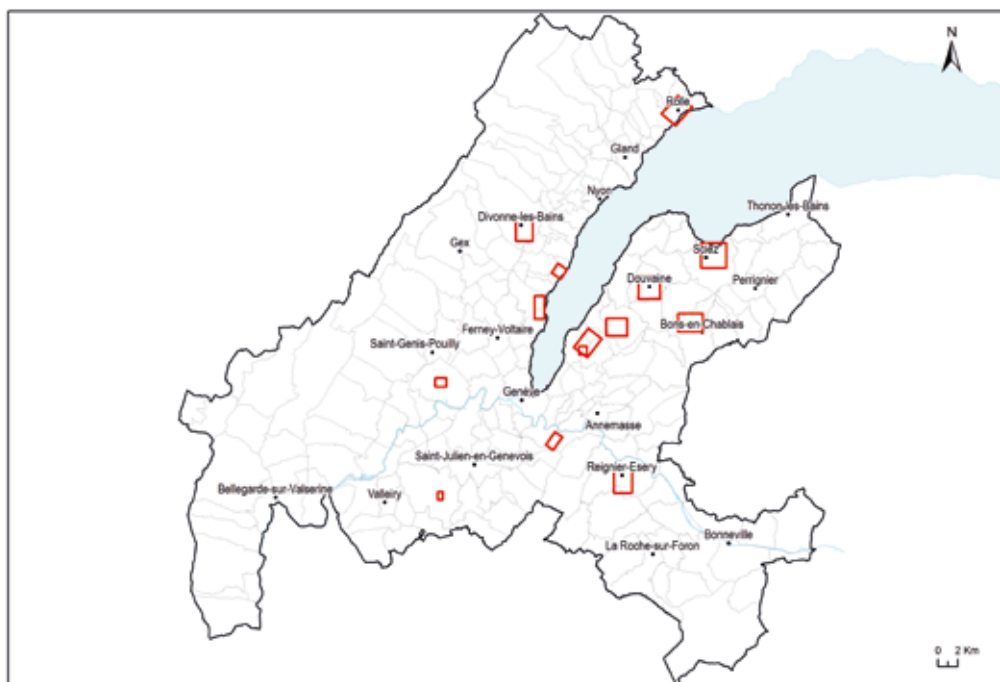
L'espace des bourgs et villages et les communes périphériques des agglomérations centrale et régionales sont structurés par des centres locaux qui remplissent des fonctions diverses au sein de leurs bassins de vie : rabattement sur les TC structurants à l'échelle du Grand Genève (notamment Léman Express), équipements mutualisés (formation, sports, culture, loisirs), zones d'activités mutualisées, services à la personne et aux entreprises, etc. Ces centres locaux connaissent en général des taux de croissance très élevés qui induisent de profondes mutations sur la morphologie des lieux de vie. Dans ce contexte, une attention toute particulière doit être apportée sur l'intégration paysagère et patrimoniale des nouvelles constructions.

Les PSD des centres locaux visent à canaliser la croissance démographique des communes concernées sur les lieux centraux et proches des PEM / gares. Ils visent aussi à structurer l'accueil d'équipements et de services mutualisés, à augmenter la qualité des espaces publics des centres-bourgs et des nœuds TC et à organiser l'accès au PEM, aux équipements et aux services mutualisés depuis les communes voisines. Ces projets intègrent une restructuration urbaine (dans une perspective supra-communale). Si la réalisation d'offres P+R n'est pas exclue dans les centres locaux compte tenu de leur fonction de rabattement, elle n'est pas non plus prioritaire, les centres locaux étant suffisamment attractifs pour le logement et pour certains types d'emplois, la valorisation foncière devant alors s'effectuer plutôt au bénéfice d'opérations urbaines.


### Argumentaire selon les CE1 à 4 (pour toutes les mesures de la fiche)

Les PSD «centres locaux» constituent des nœuds importants dans l'offre TC à l'échelle du Grand Genève, car ils garantissent l'irrigation de l'espace des bourgs et villages depuis et vers l'offre ferroviaire et suburbaine structurante, par les réseaux MD et TC (CE1). Outre leur fonction en termes de mobilité, les centres locaux visent la densification et le renouvellement urbain de zones centrales déjà construites, à proximité des nouvelles offres TC en développement. En proposant des modes de vie plus urbains, mais en milieu rural, ils répondent à une demande croissante des habitants et contribuent à minimiser la construction de nouvelles zones pavillonnaires (CE2). Il s'agit également de travailler sur les traversées de localités et leur sécurisation par des espaces publics pacifiés et fonctionnels (CE3).

L'ensemble de ces aspects contribue à la réduction des nuisances environnementales et de la consommation de ressources (CE4).



Localisation des mesures d'urbanisation «centres locaux»

UD1-03 Versoix		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton de Genève (OU), Versoix		<b>Autres instances concernées:</b> Versoix
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification-Extension	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.213 6621.2.242
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Poursuite du développement urbain du centre local de Versoix, en lien avec le développement de l'offre ferroviaire. Coordination accrue avec les communes voisines (Bellevue, Genthod, Collex-Bossy) dans le cadre d'une stratégie intercommunale en cours d'élaboration sur les enjeux pertinents à cette échelle (mobilité, paysage équipements...).</p>		
		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b> PDCn Genève 2030, fiche A17, PDCom Versoix</p> <p><b>Etat de coordination :</b> Coordination en cours / réglée</p> <p>Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): oui</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> en cours                      <b>Historique priorité :</b> A**</p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b></p> <p><b>Début de la planification :</b> MEP réalisé d'avril à septembre 2012 sur l'ensemble du périmètre communal</p> <p>Etude de faisabilité du renouvellement du quartier de villas en secteur d'activités sur secteur du Molard de novembre 2011 à avril 201</p> <p>Projets urbains à conduire sur secteurs en extension : Chez Pélissier et Colombières. PLQs en 2019-2023</p> <p><b>Début de la mise en œuvre :</b> Réalisations en cours sur Versoix-La Ville et Versoix La Gare.</p>		

## UD1-04 Coppet - Commugny

**Maître(s) d'ouvrage :**

Communes de Coppet et Commugny

**Autres instances concernées:**

Régionyon, Canton de Vaud, Privés

**Orientation stratégique de la mesure :**

Renouvellement, Densification-Mutation, Extension

**N° ARE PA1**

6621.212

**N° ARE PA2**

6621.2.243

**Description de la mesure :**

La mesure initialement circonscrite aux quartiers de développement autoir de la gare de Coppet dans le PA2 a été intégrée dans une vision d'ensemble du développement de l'intercommunalité Coppet-Commugny pour le PA3. Dans le cadre du Plan directeur du Canton de Vaud des périmètres compacts d'agglomération ont été délimités, la 4<sup>e</sup> adaptation du PDCn a ciconscrit quantitativement le développemnt des périmètres compacts des centralités vaudoises du Grand Genève à l'horizon 2030. Les quatre intercommunalités Nyon-Eysins-Prangins, Gland-Vich, Coppet-Commugny, Rolle-Mont-sur-Rolle doivent se coordonner pour respecter ensemble le chiffre d'acceuil de 17'950 habitants en 2030.

*Des fiches détaillées par intercommunalités sont réunies sous l'égide d'une fiche d'ensemble «Centralités vaudoises du Grand Genève» afin de permettre l'examen de la compatibilité du projet d'agglomération avec le PDCn demandé par les directives.*



## UD1-07 Rolle - Mont-sur-Rolle

**Maître(s) d'ouvrage :**

Communes de Rolle et Mont-sur-Rolle

**Autres instances concernées:**

Régionyon, Canton de Vaud, Privés

**Orientation stratégique de la mesure :**

Renouvellement, Densification-Mutation, Extension

**N° ARE PA1**

6621.218

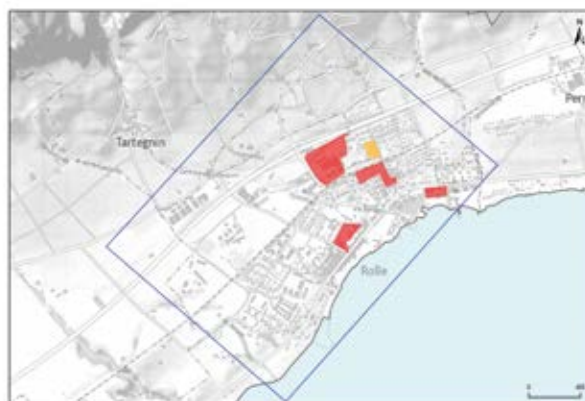
**N° ARE PA2**


6621.2.246


**Description de la mesure :**


La mesure initialement circonscrite aux quartiers de développement autour de la gare de Rolle dans le PA2 a été intégrée dans une vision d'ensemble du développement de l'intercommunalité Rolle-Mont-sur-Rolle pour le PA3. Dans le cadre du Plan directeur du Canton de Vaud des périmètres compacts d'agglomération ont été délimités, la 4<sup>e</sup> adaptation du PDCn a circonscrit quantitativement le développement des périmètres compacts des centralités vaudoises du Grand Genève à l'horizon 2030. Les quatre intercommunalités Nyon-Eysins-Prangins, Gland-Vich, Coppet-Commugny, Rolle-Mont-sur-Rolle doivent se coordonner pour respecter ensemble le chiffre d'accueil de 17'950 habitants en 2030.

*Des fiches détaillées par intercommunalités sont réunies sous l'égide d'une fiche d'ensemble «Centralités vaudoises du Grand Genève» afin de permettre l'examen de la compatibilité du projet d'agglomération avec le PDCn demandé par les directives.*



UD1-09 Divonne		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Communauté de communes du Pays de Gex		<b>Autres instances concernées :</b>
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification	N° ARE PA1 N° ARE PA2	/ /
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Structuration et 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 comme pôle touristique (équipements, accès, confort des visiteurs, cheminements, attractivité des espaces publics ...); requalification du centre ville engagé et à poursuivre</p>		
		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b> PLUs de Divonne ; OAP en vigueur dans les différents secteurs en développement.</p> <p><b>Etat de coordination :</b> /</p> <p>Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : /</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> en cours                      <b>Historique priorité :</b> /</p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre :</b></p> <p><b>Début de la planification :</b> OAP en vigueur ZAC Quartier en gare en cours d'élaboration</p> <p><b>Début de la mise en œuvre :</b> Plusieurs programmes urbains réalisés, en cours ou projetés pour densifier le centre local de Divonne.</p> <p>2013-2015 : Ilôt Vigny : opération de renouvellement urbain réalisée en cœur de ville avec création de logements et d'équipements.</p> <p>ZAC Quartier gare : réalisation horizon 2019-2022</p>		

UD2-16 Satigny		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton de Genève (OU), Satigny		<b>Autres instances concernées:</b> /
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification-Extension	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.222 6621.2.264
<b>Description de la mesure :</b> Poursuite des dynamiques de densification entre le village et la gare de Satigny, qui bénéficie d'une desserte placant la commune à 10 minutes du cœur d'agglomération. Une nouvelle étape d'extension est prévue au nord est de la gare. Accent à porter sur les aspects de morphologie urbaine, d'accueil d'équipements et de services à la personne aux abords de la gare.		
<b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b> PDC Genève 2030 fiche A17, PDCom Satigny <b>Etat de coordination:</b> information préalable (les Cornaches) Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): oui		
<b>Priorisation :</b> <b>Priorité PA3:</b> en cours <b>Historique priorité:</b> B		
<b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b> <b>Début de la planification :</b> Réflexion communale pour le dimensionnement du développement urbain dans le cadre de la révision du PDCom ou élaboration d'une image directrice, notamment pour l'extension urbaine sur le secteur nord-est des voies CFF (Les Cornaches) 2 PLQ en cours (160 logements) + DR en cours (30 logements) ; 1 PLQ à venir Extensions urbaines au sud-est du centre bourg abandonnées. <b>Début de la mise en œuvre :</b> en cours		

<b>UD3-05 Viry</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Communauté de communes du Genevois, Viry		<b>Autres instances concernées:</b>
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification-Extension	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.228 6621.2.269
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Poursuite du PSD (écoquartier en cours de construction) et extension du périmètre, afin d'accompagner le changement de statut de Viry dans l'armature urbaine, de centre de rabattement à centre local.</p> <p>Les thèmes principaux de travail sont les suivants: morphologie urbaine, densification, accueil d'équipements et de services à la personne, amélioration de la liaison TC vers St. Julien (gare et tram). La structuration des espaces publics et des itinéraires de mobilité douce du bourg sont au cœur de la démarche.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b></p> <p>SCOT du Genevois PLU de Viry avec OAP sur les secteurs en développement, ZAC (écoquartier)</p> <p><b>Etat de coordination :</b> /</p> <p>Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): /</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> en cours                      <b>Historique priorité :</b> A** ***</p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b></p> <p><b>Début de la planification :</b> SCOT, OAP sur les secteurs en développement, ZAC (écoquartier): réalisées</p> <p><b>Début de la mise en œuvre :</b></p> <p>ZAC Ecoquartier: 1e tranche réalisée en 2015, y compris l'équipement culturel et 50% des logements. 2e tranche réalisée pour 2018</p> <p>Densification progressive de l'enveloppe bâtie du centre local.</p>		

## UD6-05 Reignier-Esery - quartier gare et centre-bourg

**Maître(s) d'ouvrage :**

Communauté de communes Arve et Salève, Reignier-Esery

**Autres instances concernées:**

ARC, Grand Genève

**Orientation stratégique de la mesure :**

Extension-Densification

**N° ARE PA1**

6621.237

**N° ARE PA2**

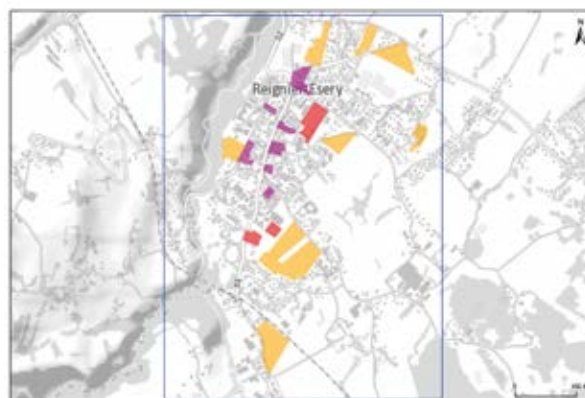
6621.2.307

**Description de la mesure :**

Reignier-Esery est une centralité locale en forte croissance. Afin de préparer l'arrivée du Léman Express, les études de plateforme d'échanges multimodale ont été réalisées. Les acquisitions foncières et les études menées autour du pôle d'échanges mettent en perspective les possibilités de structurer, en accroche de la centralité historique, un projet urbain mixte.

Aussi, il est proposé d'étendre le périmètre de PSD prévu au PA2, afin qu'il intègre l'intégralité du secteur allant du centre ville à la gare.

La réflexion engagée porte sur les thématiques de la complémentarité des centres (existant et pôle gare), l'accueil de la croissance (densification, morphologie urbaine), la gestion de la mobilité (TIM, MD), le pôle d'échange multimodal, l'accueil d'équipements au service du bassin de vie local, les accès depuis les hameaux / communes voisins à la gare, le départ de l'hôpital et la mutation de ce foncier, la réalisation d'espaces publics de qualité.



**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):** SCOT Arve et Salève

**Etat de coordination :** /

Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): oui (effectué)

**Priorisation :**

**Priorité PA3 :** en cours

**Historique priorité :** A\*\* \*\*\*

**Calendrier de préparation et de mise en œuvre:**

**Début de la planification :**

PLU en cours de révision: Objectif de densification du quartier gare affirmé.

Etude urbaine à conduire pour préciser les principes d'aménagement et le phasage.

**Début de la mise en œuvre :**

Densification en continu du centre local. Construction d'une école en 2014.

2018 pour le quartier gare.



## UD7-04 Bons-en-Chablais

### Maître(s) d'ouvrage :

Commune de Bons-en-Chablais, Communauté de communes du Bas-Chablais, Thonon Agglomération (au 1<sup>er</sup> janvier 2017)

### Autres instances concernées :

### Orientation stratégique de la mesure :

Densification-Extension

N° ARE PA1

6621.241

N° ARE PA2

6621.2.316

### Description de la mesure :

Poursuite des projets engagés sur ce PSD multi-sites et identification des nouvelles opportunités de densification du tissu urbain existant (habitat, activités). Un accent important réside dans la valorisation du PEM (espace public, services à la personne), l'accessibilité MD et la qualité des espaces publics, notamment entre la gare, le centre-bourg et la ZAE. La gestion du transport individuel et la qualification des espaces publics à travers Bons sont à orienter vers l'état visé avec le désenclavement routier du Chablais complet et en accompagnement de la mise en service du Léman Express (afin d'inciter les gens à utiliser l'offre TC améliorée). La mise en service de TC de rabattement vers la gare sera intégrée à la démarche.

Le projet mené sur la ZAC des Prés de la Colombière consiste à aménager au cœur de la cité un secteur de 6 hectares environ destiné à accueillir de l'habitat de moyenne densité avec la construction de 270 logements neufs pour conforter Bons-en-Chablais dans son rôle de centre local, animé et vivant, accueillant services, commerce et espaces publics de qualité.

En parallèle, extension de la zone d'activité des Bracots (25 hectares) intégrant des aménagements paysagers.



### Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :

SCOT Chablais

PLU de Bons-en-Chablais

Etat de coordination : /

Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : oui (effectué – ZAE)

### Priorisation :

Priorité PA3 : en cours

Historique priorité : A\*\* \*\*\*

### Calendrier de préparation et de mise en œuvre :

#### Début de la planification :

ZAC Pré de la Colombière de 270 logts (dont 30% en logts aidés et 900m<sup>2</sup> de commerces et services) : dossier de création en 2012, dossier de réalisation en 2017.

Périmètre de gel dans le PLU en vue du renouvellement urbain à proximité de la gare (120 à 150 logs) suite aux études du Grand Genève et du GPRA, dans le but d'accroître la densité urbaine du secteur.

Début de la mise en œuvre : Densification ponctuelle du centre local.

ZAC Prés de la Colombière : 2017-2018

ZAE des Bracots : vente de 6 ha en cours + extension de la 2<sup>e</sup> tranche de 11 ha. Travaux d'aménagements et de viabilisation en cours.

<b>UD7-06 Sciez</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Communauté de communes du Bas-Chablais, Thonon Agglomération (au 1 <sup>er</sup> janvier 2017), Commune de Sciez		<b>Autres instances concernées:</b> /
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.276 6621.2.318
<b>Description de la mesure :</b> Renforcement des centralités structurantes de Sciez (centre bourg et Bonnatrait) directement desservies par le projet de bus à haut niveau de service. Limitation du développement dans les multiples hameaux périphériques. Accent sur les thématiques de la gestion de la mobilité (TIM, MD), l'accueil d'équipements au service du bassin de vie local, la qualification du centre-bourg, le paysage urbain (morphologie et espaces publics), la qualification de l'axe de la route de Thonon / route de Genève (Avenue de Sciez, Avenue de Bonnatrait).		
<b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b> SCOT Chablais PLU Sciez (finalisation 2017) <b>Etat de coordination :</b> / Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : /		
<b>Priorisation :</b> <b>Priorité PA3 :</b> en cours <b>Historique priorité :</b> A** ***		
<b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b> <b>Début de la planification :</b> Etude urbaine (Bonnatrait + Centre) en lien avec l'avant-projet du BHNS mené par le CD74 <b>Début de la mise en œuvre :</b> Plusieurs opérations ponctuelles autour de l'axe TP: livraison de 154 logs en 2014 dont 46 locatifs sociaux (Abelia) ; construction de 153 logs dont 45 locatifs sociaux (Bonnatrait).		

UD7-07 Douvaine		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Communauté de communes du Bas-Chablais, Thonon Agglomération (au 1 <sup>er</sup> janvier 2017), Commune de Douvaine		<b>Autres instances concernées:</b> /
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification-Extension	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.275 6621.2.319
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Poursuite des travaux engagés (densification des zones proches de la RD 1005, dents creuses à construire) avec une réflexion importante concernant l'accueil et la réalisation d'équipements, la requalification du centre-bourg autour de la RD 1005, le paysage urbain (morphologie, espaces publics et patrimoine bâti). La structuration des espaces publics et des accessibilités MD aux arrêts du futur bus à haut niveau de service est au cœur de la démarche.</p> <p>Extension et densification des secteurs d'activité et de commerce des Esserts et Niollets – sites PPDE (dont pôle nautique du Léman) avec une attention particulière à la dimension qualitative des espaces publics.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b> SCOT Chablais - PLU de Douvaine</p> <p><b>Etat de coordination :</b> /</p> <p>Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): /</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> en cours                      <b>Historique priorité :</b> A** ***</p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b></p> <p><b>Début de la planification :</b> OAP en vigueur par sous-secteurs Etude urbaine en lien avec AVP du CD74 pour l'aménagement d'un BHNS sur l'axe de la RD 1005</p> <p><b>Début de la mise en œuvre :</b> Densification progressive par opérations dans les dents creuses à construire Esserts : 6 ha : vendu et implantation des entreprises en cours. Restructuration friche industrielle Rencast / Intermarché : agrandissement de la surface de vente du supermarché et création d'un pôle nautique en cours. Niollets : acquisition foncière en cours avec l'établissement public foncier de la Haute-Savoie - EPF 74 (6 ha).</p>		



UD7-10 Veigy-Foncenex		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Communauté de communes du Bas-Chablais, Thonon Agglomération (au 1 <sup>er</sup> janvier 2017), Commune de Veigy-Foncenex		<b>Autres instances concernées :</b> /
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification- espaces publics	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	/ /
<b>Description de la mesure :</b> Structuration et accompagnement de la forte densification actuelle du bourg de Veigy-Foncenex. Enjeux forts sur la dimension qualitative des espaces publics, sur le développement des équipements et services et sur la préservation des éléments patrimoniaux.		
<b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b> Principes validés dans le cadre de la démarche du PACA Chablais		
<b>Etat de coordination :</b> / Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : /		
<b>Priorisation :</b> <b>Priorité PA3 :</b> A <b>Historique priorité :</b> /		
<b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre :</b> <b>Début de la planification :</b> Lancement d'une étude préliminaire en 2017-2018 <b>Début de la mise en œuvre :</b> Densification ponctuelle par opérations engagée. Concrétisation des principes d'aménagement : à partir de 2019		





## PSD Centres de rabattement

### Lien à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles

L'espace des bourgs et villages et les communes périphériques des agglomérations centrale et régionales sont structurés par des centres de rabattement des villages vers une offre ferroviaire (Léman Express, Nyon-St-Cergue-Morez) ou un axe TC structurant suburbain (BHNS). Ces PSD consistent donc essentiellement en la structuration de pôles d'échanges multimodaux, complétés à proximité par une offre de services à la personne, ainsi qu'une densification renforcée de l'urbanisation dans le périmètre immédiat du pôle d'échange (300 à 500m). Pour l'espace des bourgs et des villages, ils sont les premières portes d'entrée vers les agglomérations centrale et régionales. Au-delà de l'organisation de rabattements TC (bus) et MD, il s'agit de lieux propices à l'accueil d'offres P+R pour capter les flux TIM le plus en amont possible. De plus, un enjeu important concerne la qualité de l'aménagement des espaces publics autour du pôle d'échange, entre exigences fonctionnelles et confort du passager.

Dans le cas particulier de Findrol, il s'agit de tirer parti de l'existence d'un site d'activités économique, de la présence d'un équipement public majeur (Centre hospitalier Alpes Léman) et du nœud TIM existant pour valoriser le secteur en lien avec l'offre TC en cours de développement (ligne urbaine vers Annemasse, ligne interurbaine Genève-Chamonix), sans pour autant constituer une centralité pour un bassin de vie plus large.

### Argumentaire selon les CE1 à 4 (pour toutes les mesures de la fiche)

Les PSD développés autour des centres de rabattement constituent des nœuds importants dans l'offre TC à l'échelle du Grand Genève. En complément des centres locaux, ils garantissent l'irrigation de l'espace des bourgs et villages depuis les têtes de réseau de l'offre ferroviaire et suburbaine, par les réseaux MD et TC locaux autant que par l'offre P+R (CE1). Leur localisation permet d'y envisager une densification maîtrisée dans le périmètre d'influence proche de l'offre TC, en matière de logements et d'activités de proximité et en matière d'activités économiques pour le site de Findrol (CE2).

En favorisant le captage des flux TIM le plus en amont possible des agglomérations compactes (P+R éloignés du centre), ils contribuent au report modal et à la limitation des kilomètres parcourus (réductions des nuisances sonores, qualité de l'air...) (CE4). Le travail d'ensemble induit par le PSD permet d'envisager une réflexion sur les traversées de localités et leur sécurisation par des espaces publics pacifiés (CE3).



Localisation des mesures d'urbanisation «centres de rabattement»

## UD2-05 RD 1005 - étape 2

**Maître(s) d'ouvrage :**

Communes de Ségny, Ornex, Cessy

**Autres instances concernées:**

CC Pays de Gex

**Orientation stratégique de la mesure :**

Densification-Extension

N° ARE PA1

6621.247

N° ARE PA2

6621.2.253

**Description de la mesure :**

Poursuite de la densification autour de l'axe du BHNS Gex - Ferney (contrat d'axe) en profondeur (300 m de part et d'autre de l'axe), avec valorisation de l'espace public et création de centralités avec équipements et services de proximité (accompagnement des projets d'initiatives privées en cours). Une réflexion sur l'évolution des morphologies urbaines dans ces centralités en mutation est à intégrer dans les documents de planification et les opérations urbaines, de même que le maintien des césures vertes entre les pôles et le travail sur les franges urbaines.



**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):**

Les PLUs des communes de Ségny et Ornex ont été mis en conformité avec le projet BHNS avec lors de la Déclaration d'utilité publique du BHNS en 2015.

**Etat de coordination :** /

Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : oui (déjà effectuée dans les PLU)

**Priorisation :**

**Priorité PA3 :** en cours

**Historique priorité :** A\*\* \*\*\*

**Calendrier de préparation et de mise en œuvre:**

**Début de la planification :**

Contrat d'axe BHNS RD 1005 signé en août 2012

OAP en vigueur dans les PLUs des communes pour les différents secteurs

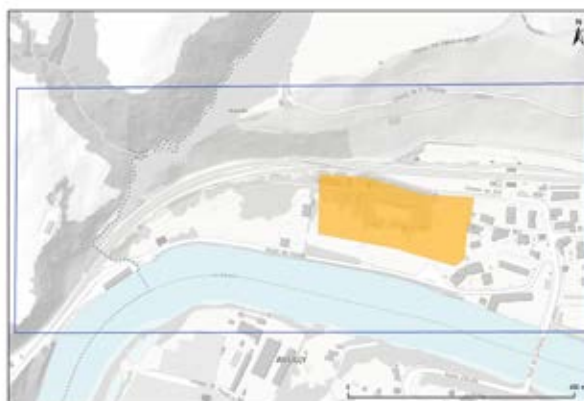
PLUI en cours d'élaboration (approbation 2019)

**Début de la mise en œuvre :**


Plusieurs projets urbains ponctuels réalisés, en cours et planifiés le long de l'axe, notamment Ornex, Maconnex, Ségny.

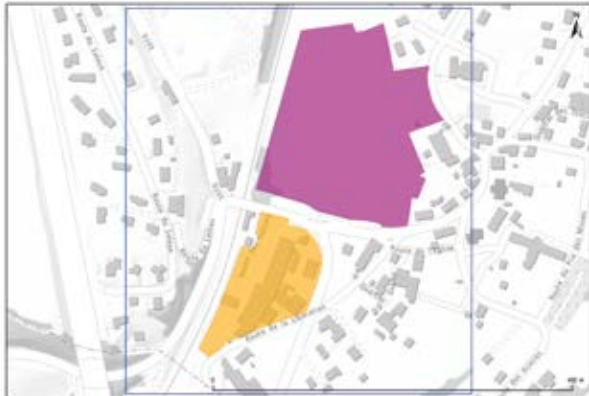


<b>UD3-03 La Plaine (Dardagny)</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Canton de Genève (OU), Dardagny		<b>Autres instances concernées:</b> CFF
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Extension	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.223 6621.2.267
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Le PSD prévoit notamment la construction de 80 logements, des équipements publics de proximité, ainsi que la création d'une zone de déassement comportant un étang de baignade dans le Rhône et accessible en transports publics. Le projet implique également le déplacement de la route cantonale actuellement située en bordure du Rhône et reliant le village de Challex.</p> <p>L'autre objectif de ce PSD est la requalification du PEM en lien avec la mise en service du Léman Express (qualité des espaces publics, services aux usagers, nouveau P+R en ouvrage.) Un partenariat entre les CFF, le Canton et la commune de Dardagny sera nécessaire.</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b> PDCn Genève, PDCom Dardagny</p> <p><b>Etat de coordination :</b> Coordination réglée</p> <p>Nécessité éventuelles de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : /</p>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> en cours                      <b>Historique priorité :</b> A**</p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b></p> <p><b>Début de la planification :</b></p> <p>Adoption d'un PDQ en 2009 pour redéfinir le tracé de la route de Challex, prévoir une extension du village (80 logements et équipements) et la renaturation des berges du Rhône. PLQ adopté en 2012</p> <p>2° étape : requalification du pôle d'échange multimodal en lien avec l'allongement des quais</p> <p><b>Début de la mise en œuvre :</b></p> <p>1<sup>re</sup> étape (logements et équipements) en cours de construction</p> <p>2° étape autour du pôle: fin 2019</p>		

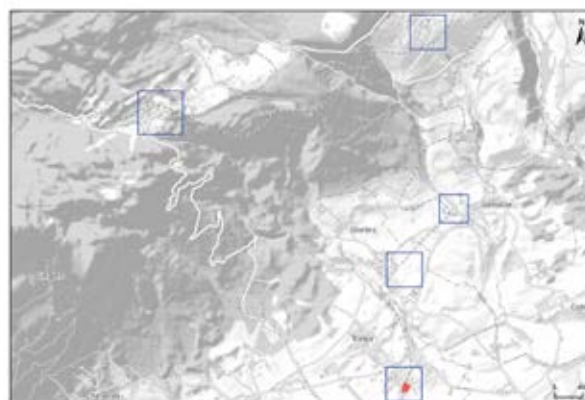


<b>UD7-03 Perrignier</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Commune de Perrignier, Communauté de communes des Collines du Léman - Thonon Agglomération (au 1 <sup>er</sup> janvier 2017)		<b>Autres instances concernées:</b>
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification-Extension	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.242 6621.2.315
<b>Description de la mesure :</b> Poursuite des travaux engagés sur ce PSD multisites. Gare: identification de nouvelles opportunités de développement, aménagement qualitatif du PEM en lien avec le renforcement des rabattements bus / MD sur l'offre Léman Express. Site PPDE de Planbois-ouest: en continuité avec la zone d'activité existante et en lien avec la desserte du Léman Express en 2019 et la réalisation du désenclavement routier du Chablais dont un échangeur est prévu à proximité. La création du parc d'activité d'entreprises prévoit un développement de 11 hectares avec des aménagements paysagers et des mesures de protection environnementale. Centre-bourg : densification du centre.		
<b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b> SCOT approuvé en 2012, révision en cours PLU adopté en 2016, avec OAP pour le secteur de Planbois <b>Etat de coordination :</b> / Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu): /		
<b>Priorisation :</b> <b>Priorité PA3 :</b> en cours <b>Historique priorité :</b> A** ***		
<b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre :</b> <b>Début de la planification :</b> Etude pôle d'échange multimodal en cours (pôle gare, développement économique en lien avec parc d'activités de Planbois, centre bourg, modes doux...). AVP à lancer OAP pour le secteur de Planbois <b>Début de la mise en œuvre :</b> densification continue du centre bourg et de la zone d'activités ; secteur gare à partir de 2017.		

UD6-08 Findrol		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> CC Faucigny-Glières, CC Arve et Salève, CC Quatre Rivières,		<b>Autres instances concernées:</b> ARC – Grand Genève
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification-Extension	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.2.310
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>Le périmètre porte sur le nœud routier et la zone d'activité de Findrol. Ce site est particulièrement stratégique depuis l'installation du Centre Hospitalier Alpes Léman. Ce secteur est à la jonction de trois communautés de communes. Afin de garantir la cohérence en matière d'aménagement, une première étude PSD a été menée en 2015-2016. Il s'agit de poursuivre la démarche afin de :</p> <p><i>Mobilité :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégrer dans le projet les nouvelles liaisons routières (A40 – chasseurs, ronds points, etc.)</li> <li>• Organiser l'intermodalité et prioriser les TC (pôles d'échanges avec P+R en lien avec l'A40, et liaisons TC fortes)</li> </ul> <p><i>Engager un processus de requalification de la zone d'activités existante :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer une armature d'espaces publics qui d'une part renforcent la qualité de la zone et d'autre part permettent de relier en modes doux le cœur de site aux bourgs périphériques (Fillinges / Nangy / Contamine-sur-Arve / Reignier-Esery).</li> <li>• Préserver et valoriser le cadre paysager et notamment intégrer l'Arve dans le projet. S'appuyer sur les itinéraires pédestres et cyclables à venir le long de l'Arve.</li> </ul> <p><i>Conforter la vocation économique du site par le développement d'activités de production sur les fonciers libres et en densification, renouvellement :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conforter la vocation médicale du secteur par le développement d'activités santé à proximité directe du CHAL.</li> <li>• Développer une nouvelle offre économique et un pôle de services aux entreprises en cœur de site, complémentaire à l'offre présente sur les centre-bourgs.</li> </ul> <p><i>Jouer la complémentarité avec les bourgs voisins afin de préserver la vitalité des bourgs :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pour l'accueil de la croissance démographique,</li> <li>• pour l'accueil de services et d'équipements.</li> </ul> <p>A noter qu'un secteur de coordination est également prévu sur un périmètre élargi afin de coordonner le développement de Findrol avec celui des bourgs voisins (équipements et services, connexions MD, etc.) et de consolider la gouvernance du projet.</p>		
		
<b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):</b> Nécessité de reprendre les différents PLU sur la base d'un schéma commun		
<b>Etat de coordination :</b> /		
<b>Priorisation :</b>		
<b>Priorité PA3 :</b> en cours		<b>Historique priorité :</b> A** ***
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b> Ce secteur en pleine mutation fait l'objet d'un processus continu de planification et de mise en œuvre.</p> <p><b>Début de la planification:</b> La première étude PSD du secteur a été réalisée en 2015-2016. Elle doit faire l'objet d'approfondissements, notamment au regard de l'évolution du nœud routier et afin d'entrer dans une phase pré-opérationnelle.</p> <p><b>Début de la mise en œuvre :</b> 2015 pour les premières infrastructures de mobilité</p>		

<b>UD7-05 Machilly</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Machilly, Annemasse Agglo		<b>Autres instances concernées:</b>
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.24 6621.2.317
<b>Description de la mesure :</b> PSD centré sur le PEM : développement de l'accessibilité modes doux et bus urbains, de l'aménagement de l'espace public (prolongement de la futur place de la gare vers le P+R), amélioration du confort des voyageurs et du fonctionnement du pôle ainsi que accueil de services à la personne à proximité immédiate du PEM.		
<b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b> SCOT de la Région d'Annemasse PLU de Machilly - OAP		
<b>Etat de coordination :</b> / Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : /		
<b>Priorisation :</b>		
<b>Priorité PA3 :</b> 2017		<b>Historique priorité :</b> A** ***
<b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre :</b>		
<b>Début de la planification :</b> PLU en cours de révision générale permettant d'intégrer l'objectif de réalisation de 120 nouveaux logements avec l'intégration d'une OAP Etude en cours pour le montage de la première phase de l'opération (40 logements environ, espaces publics)		
<b>Début de la mise en œuvre :</b> 2017-2019		

<b>UD1-08 Haltes du NStCM</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Communes Nyon, Trélex, Givrins, Genolier, Arzier-le-Muids, Saint-Cergue		<b>Autres instances concernées :</b> Régionyon, Canton de Vaud, Communauté de communes des Rousses
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Densification-Extension	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	6621.216 6621.2.247
<b>Description de la mesure :</b> Le PA1 avait inscrit une mesure d'urbanisation autour du secteur de l'Asse, elle est inscrite pour son secteur gare uniquement dans une vision d'ensemble de l'axe du NStCM dans le PA2 et PA3. L'amélioration de la desserte ferroviaire au quart d'heure aux heures de point jusqu'à Genolier depuis décembre 2015, puis prévue jusqu'à Saint-Cergue dans un 2 <sup>e</sup> temps, permet de restructurer les secteurs des haltes. Le rabattement vers ces lieux très bien desservis doit être favorisé par une offre en services à la mobilité adéquate. C'est un projet ferroviaire d'ensemble, travaux de sécurisation des voies, nouveau dépôt pour le NStCM, nouveau matériel roulant. Ces investissements sont accompagnés par un renforcement des densifications autour des haltes et du développement du caractère multimodal des gares pour permettre poursuivre les efforts de report modal. Avec la mise en service du Programme de réorganisation des transports publics dans le district de Nyon, la fréquentation a augmenté de 20% depuis 2012, NStCM compris. Une prolongation jusqu'à la station transfrontalière des Rousses permettrait d'accompagner les usages pendulaires par une valorisation de la vocation touristique de cette ligne déjà très utilisée pour cet usage. (prévision de dépôt d'un projet interreg 2017-2018 pour)		Un périmètre de cœur de village a été adopté par les communes et le Canton de Vaud. Ces périmètres, selon le PDCn-VD bénéficient d'un taux de développement de 1.5 % par année (2014-2030), le reste de la commune est au taux de 0,75% (2014-2016). Saint-Cergue est un centre régional dans le PDCn-VD (centre local pour le Grand Genève) et à ce titre bénéficie d'un taux de 1.7 de développement pour son périmètre compact. Pour les secteurs des haltes ils'agit concrètement du développement et de la densification des quartiers riverains (concrétisation des potentiels de développement, notamment foncier mutable) et le lancement de projet d'espace public, réorganisation des plateformes, P+R, stationnement vélos, accessibilité mobilité douce.
<b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b> Plan directeur régional stratégique et opérationnel (2010 et 2016) Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise (SDAN) adopté en 2006 Schéma directeur du NStCM (SDN StCM) adopté en 2016 <b>Etat de coordination :</b> Coordination réglée		
<b>Priorisation :</b> <b>Priorité PA3 :</b> A <b>Historique priorité :</b> Ae2		
<b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre :</b> <b>Début de la planification :</b> Planification SD NStCM initiée en 2008 adoptée en 2016. Feuille de route développement des haltes du NStCM, travail continu initié en 2015 avec les communes et la compagnie du NSTCM. Coordination du secteur comprenant les zones d'activités du nord de l'autoroute de l'agglomération nyonnaise, Asse-Mondre-Vuarpillière, Signy et Fléchères à engager en 2016. Projets localisés par gare : Projet gare Saint-Cergue en 2016. Projets sécurisation gares Genolier et Trélex en cours. Projet gare de l'Asse, P+R et accessibilité modes doux (mesure MD PA3) 2016. <b>Début de la mise en œuvre :</b> à partir 2019		



## UD1-10 Haltes Léman Express Mies et Tannay

**Maître(s) d'ouvrage :**

Communes de Mies et Tannay

**Autres instances concernées :**

Régionyon, Canton de Vaud

**Orientation stratégique de la mesure :**

Densification-extension

N° ARE PA1

/

N° ARE PA2

/

**Description de la mesure :**

La valorisation du Léman Express implique le renforcement de ses haltes, du point de vue de la densification des secteurs bâtis adjacents et de l'organisation multimodale des gares. Le rabattement vers ces lieux très bien desservis doit être valorisé par une offre en services à la mobilité adéquate.

Un processus est en discussion à Mies pour définir un périmètre compact de cœur de localité. Ce périmètre, selon le PDCn-VD, bénéficiera d'un taux de développement de 1.5 % par année (2014-2030). Tannay pourra aussi s'intégrer à ce processus à l'avenir.

Il s'agit concrètement du développement et de la densification des quartiers autour de la gare (concrétisation des potentiels de développement, notamment foncier mutable) et lancement de projet d'espace public, réorganisation des plateformes, P+R, stationnement vélos, accessibilité mobilité douce, en tenant compte des enjeux d'insertion dans le contexte local.

Mies et Tannay participent au secteur de coordination Versoix-Coppet et pourront saisir l'opportunité de la démarche intercommunale autour de Versoix pour des approches cohérentes en matière de gestion de la mobilité autour des gares, nature en ville, qualité des espaces publics. La commune de Mies a déjà engagé une démarche avec la commune de Versoix pour une vision du développement coordonnée.



**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :**

Schéma directeur de Terre Sainte (SDTS) adopté en 2012

**Etat de coordination :** à engager pour les haltes

**Priorisation :**


**Priorité PA3 :** A

**Historique priorité :**

**Calendrier de préparation et de mise en œuvre :**

**Début de la planification :** Démarche avec les communes de Mies et Tannay prévue en 2017



<b>UD1-11 Sauverny - Versonnex</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> CC Pays de Gex	<b>Autres instances concernées:</b> Versonnex/Sauvernay	
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b>  Densification	<b>N° ARE PA1</b> <b>N° ARE PA2</b>	 / /
<b>Description de la mesure :</b> PSD situé dans l'espace des bourgs et village. L'objectif est de mener une réflexion d'ensemble sur la densification forte des centres villageois de Versonnex et Sauverny, en lien avec la forte pression foncière et immobilière que connaissent ces secteurs. Les thèmes clés concernent les morphologies urbaines et l'insertion de nouvelles formes urbaines dans un tissu villageois traditionnel, la prise en compte des espaces publics, le maintien ou le redéveloppement d'une centralité villageoise vivante. Ce PSD pourra avoir valeur de réflexion test pour d'autres périmètres similaires dans le Grand Genève.		
<b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b> SCOT Pays de Gex, PLUs des communes <b>Etat de coordination :</b> / Nécessité éventuelle de classement en zone à bâtir (estimation quantitative si connu) : oui (réalisé)		
<b>Priorisation :</b>  <b>Priorité PA3 :</b> A <span style="margin-left: 150px;"><b>Historique priorité :</b> /</span>		
<b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre :</b> <b>Début de la planification :</b> PLUI-H du Pays de Gex en cours d'élaboration (approbation 2018). <b>Début de la mise en œuvre :</b> à partir de 2019		



## Centralités vaudoises du Grand Genève

Cette fiche décrit le processus d'adéquation à la législation fédérale, ainsi qu'au Plan directeur cantonal vaudois (PDCn-VD), des périmètres compacts des centralités vaudoises du Grand Genève à l'horizon 2030 et 2040. Il s'agit de quatre intercommunalités : Nyon-Eysins-Prangins et Gland-Vich, qui forment l'agglomération régionale Nyon-Gland, ainsi que Coppet-Commugny et Rolle-Mont-sur-Rolle.

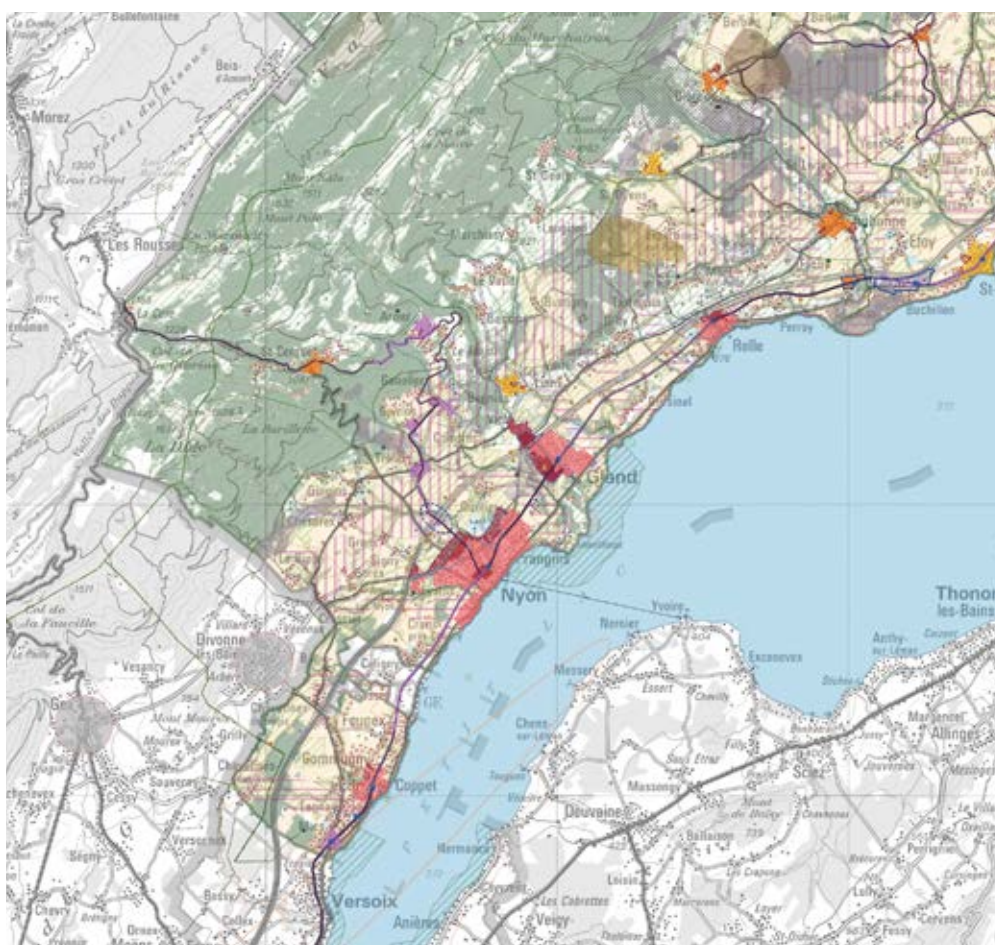
Les quatre secteurs sont ensuite détaillés dans une fiche d'urbanisation particulière.

### Processus et démarche

Les périmètres compacts d'agglomération ont été validés par le Canton et les communes en 2011 dans le cadre de l'application de la mesure B11 (centres cantonaux et régionaux) du PDCn-VD. La croissance à l'intérieur de ces périmètres n'était alors pas limitée.

Suite aux nouvelles dispositions 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 a été adapté. Le projet de 4<sup>e</sup> adaptation du PDCn-VD, actuellement en cours d'adoption par le Grand Conseil vaudois, définit les modalités du dimensionnement des zones d'habitation et mixtes pour chaque type d'espace territorial. Une enveloppe de croissance maximale a été accordée aux périmètres compacts des agglomérations vaudoises (PALM, Aggloy, Rivelac, Chablais Agglo et Grand Genève), en tenant compte des spécificités régionales.

Extrait de la carte du PDCn-VD – projet de 4<sup>e</sup> adaptation (août 2016) : le district de Nyon et ses périmètres compacts d'agglomération (en rouge)

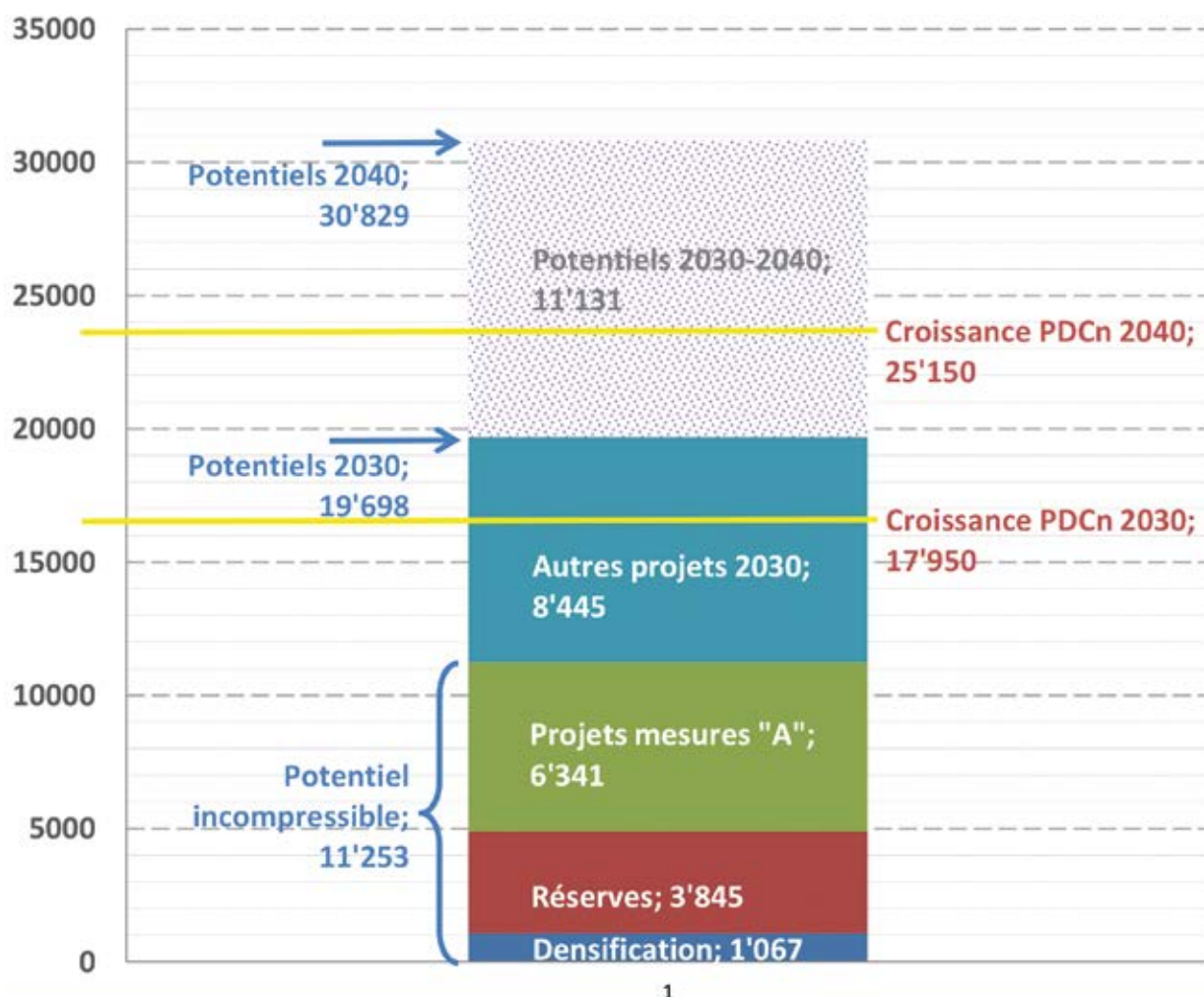


Extrait de la carte du PDCn-VD – projet de 4<sup>e</sup> adaptation (août 2016) : le district de Nyon et ses périmètres compacts d'agglomération (en rouge)

L'enveloppe accordée au Grand Genève est de 17'950 habitants en 2030, ce qui correspond à une croissance de la population très soutenue d'environ 2.6% par an. Entre 2031 et 2040 la croissance prévue est de 720 habitants par an. Une coordination entre les quatre périmètres est nécessaire afin de respecter ensemble l'enveloppe accordée au Grand Genève par le PDCn-VD.

Pour ce faire, un bilan du potentiel d'accueil de nouveaux habitants a été établi et validé par les communes et le Canton en 2016. Ce bilan mesure l'adéquation entre la croissance accordée à ces périmètres et le potentiel des zones à bâtir disponibles et planifiées pour accueillir ces habitants.

Le graphique ci-dessous fait l'état des résultats en nombre d'habitants.



Le potentiel de densification (1'067 nouveaux habitants) correspond à une non-utilisation de l'ensemble des droits à bâtir donnés par un plan d'affectation en vigueur.

Les réserves en zone à bâtir (3'845 nouveaux habitants) comprennent l'ensemble des parcelles « non bâties » et des parcelles « partiellement bâties » issues du bilan des réserves validé par le Canton et les communes fin 2013. Il s'agit du potentiel d'accueil existant sur la base des plans généraux d'affectation en vigueur.

La liste des projets a été réalisée en concertation entre les communes et le Canton. Il s'agit des mesures d'urbanisation identifiées, soit les plans d'affectation en cours ou planifiés. Les quatre fiches par périmètre contiennent des tableaux avec le détail des informations par projet (nombre d'habitants, état d'avancement, horizon de réalisation, surfaces bâties, empiètement hors zone à bâtir et sur les SDA). La liste des projets prend également en compte les planifications mises en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014 mais non encore bâties, ainsi que la densification liée à la modification des plans généraux d'affectation.

Les projets engagés correspondent aux mesures «A» du projet d'agglomération (6'341 nouveaux habitants). Il s'agit de planifications avancées, ayant au moins passé le stade de l'enquête publique ou davantage (adoption communale, approbation cantonale, permis d'habiter).

Le potentiel dit incompressible (11'253 habitants) correspond à la somme du potentiel de densification jusqu'en 2030, des réserves en zone à bâtir et des projets mesures «A».

Les autres projets non engagés correspondent aux planifications au stade de l'intention, à l'étude ou à l'examen préalable des services cantonaux. A l'horizon 2030, le potentiel de ces projets est de 8'445 nouveaux habitants. Les potentiels dont l'horizon de planification se situe entre 2030 et 2040 (11'131 nouveaux habitants) correspondent aux projets annoncés ainsi que le potentiel de densification pris en compte pour cette période.

#### Traitement du potentiel d'accueil

A l'horizon 2030, les chiffres montrent que le potentiel total dépasse d'environ 10%. l'enveloppe attribuée à l'agglomération par le PDCn-VD, soit + 1'748 habitants.

Néanmoins, dans la mesure où les potentiels ne dépassent pas 15%, le Canton s'engage à instruire les projets de la liste établie avec les communes dans le cadre du présent bilan. Le Canton admet ce surplus de 15%, considéré comme la marge de manœuvre nécessaire pour répondre aux besoins de logements, sachant que certains projets de planification n'aboutiront pas. De leur côté, les communes doivent garantir la disponibilité des terrains affectés en zone à bâtir et réaliser les projets annoncés. Ainsi, dans le cas présent :

- le Service du développement territorial (SDT) effectuera l'examen préalable des planifications inscrites à l'horizon 2030;
- le Canton ne pourra approuver les plans d'affectation que jusqu'à concurrence de 17'950 habitants à l'horizon 2030, en coordination avec la gestion des nouvelles zones à bâtir et des emprises sur les SDA au niveau cantonal (mesure F12 du PDCn4).

Le potentiel inventorié entre 2031 et 2040 dépasse sensiblement la croissance accordée par le PDCn. En effet, les projets annoncés comptabilisent 11'131 nouveaux habitants, soit une différence d'environ + 54.6% par rapport à l'enveloppe de 7'200 habitants attribués pour cette période.

Ainsi, dans le processus de légalisation des mesures non engagées, un système de suivi sera mis en place afin de :

- stimuler la réalisation du potentiel de densification et des réserves dans les zones à bâtir;
- garantir la réalisation des mesures engagées;
- faciliter l'approbation cantonale des planifications conformes aux perspectives de croissance du PDCn;
- répondre à la réalité du terrain par une gestion transparente des changements.

#### Extension des zones à bâtir et empiètement sur les surfaces d'assolement

Mettant en application l'article 15 de la LAT révisée, notamment son alinéa 4, la mesure A11 du projet de 4<sup>e</sup> adaptation du PDCn établit que l'extension de la zone à bâtir n'est admise que lorsque la capacité d'accueil est insuffisante pour répondre aux besoins à 15 ans. Pour les 4 périmètres compacts d'agglomération du district de Nyon, il est désormais nécessaire de valoriser davantage le potentiel de densification des zones construites ainsi que les réserves en zones à bâtir existantes.

Dans la LAT révisée, les conditions à remplir pour qu'une emprise sur les SDA soit envisageable ont été renforcées (art. 3 et 15). L'article 30 OAT 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 projet de 4<sup>e</sup> adaptation du PDCn. La légalisation de zones à bâtir pour répondre à la croissance attendue figure parmi le type de projets pouvant empiéter sur les SDA.

Le tableau ci-dessous fait l'état des emprises des projets sur les SDA et d'une manière générale hors de la zone à bâtir.

Besoins en nouvelles zones à bâtir et surfaces d'assolement à 2030/2040

Horizons	Emprises hors de la ZàB existante		Emprises sur les SDA	
	2016-2030	2030-2040	2016-2030	2030-2040
Surfaces en hectares	25.2	68.3	21.2	67.2

Toutes les planifications engagées, classées en mesure «A» dans le projet d'agglomération, se situent sur des zones à bâtir existantes.

Pour les mesures non engagées, les emprises des projets sur les SDA sont significatives, avec 21.2 ha à l'horizon 2030 et 67.2 ha à l'horizon 2040. Le PDCn-VD admet désormais que «les projets empiétant sur les meilleures terres agricoles, s'ils sont justifiés et répondent aux critères détaillés dans le Plan directeur, pourront se réaliser sans devoir être compensés par les porteurs des projets. La surface en SDA perdue sera déduite de la marge cantonale par rapport au quota que le Canton de Vaud doit garantir à la Confédération (75'800 ha). Cette marge étant pratiquement épuisée, plusieurs actions sont prévues pour la reconstituer». A noter que la justification des projets doit suivre les critères établis par l'art. 30 OAT.

## UD1-05

## Nyon - Eysins - Prangins

### Maître(s) d'ouvrage :

Communes de Nyon, Eysins, Prangins

### Autres instances concernées:

Canton de Vaud, Régionnyon, Privés

### Orientation stratégique de la mesure :

Renouvellement, Densification-Mutation, Extension

#### N° ARE PA1

6621.211 et 6621.214 et  
6621.215 et 6621.216 et  
6621.217

#### N° ARE PA2

6621.2.244

### Description de la mesure :

La mesure initialement circonscrite aux quartiers de développement le long de la Route de distribution urbaine (RDU) dans le PA2 a été intégrée dans une vision d'ensemble du développement de l'intercommunalité Nyon-Eysins-Prangins pour le PA3.

Le PSD Nyon-Eysins-Prangins est partie intégrante de l'agglomération régionale de Nyon, dont la coordination est en cours.

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, le gaspillage des ressources et de respecter la qualité du paysage notamment se poursuit. La tendance des cinquante dernières années où seuls 40 % des nouveaux habitants se sont installés dans les centres du district sera ainsi infléchi. La Ville de Nyon a engagé un travail important sur la densification de son tissu bâti, accompagné par Eysins et Prangins soucieuses de coordonner ensemble leur développement afin d'accueillir de manière qualitative les nouveaux habitants.

Les communes d'Eysins, Nyon, Prangins accompagnées par le Canton de Vaud et Régionnyon, participent à un processus de développement conjoint, le schéma directeur de l'agglomération nyonnaise (SDAN) signé en 2006. Dans ce cadre, plusieurs projets ont fait l'objet de chantiers de développement, notamment les quartiers liés à la Route de distribution urbaine (RDU) organisant le développement et sa limite au nord de l'intercommunalité, dont le concept a été adopté en 2010.

**Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large):**

Dans le cadre de la mise en oeuvre du PDCn-VD des périmètres compacts d'agglomération on été délimités, la 4<sup>e</sup> adaptation du PDCn-VD a ciconscrit quantitativement le développemnt des périmètres compacts des centralités vaudoises du Grand Genève à l'horizon 2030. Les quatre intercommunalités Nyon-Eysins-Prangins, Gland-Vich, Coppet-Commugny, Rolle-Mont-sur-Rolle doivent se coordonner pour se répartir l'enveloppe de 17'950 habitants attribué par le PDCn à l'horizon 2030.

**Etat de coordination :** Coordination réglée

**Planification directrices orientant le développement du PSD:**

Plan directeur du canton de Vaud 2008, 3<sup>e</sup> adaptation, janvier 2016 (fiche R15 Agglomération franco-valdo-genevoise et Région de Nyon), 4<sup>e</sup> adaptation en cours

Plan directeur régional du district de Nyon, volets stratégique et opérationnel 2010 et 2016

Le PSD fait l'objet d'un schéma directeur intercommunal de l'agglomération nyonnaise SDAN approuvé en 2006, d'un concept RDU adopté en 2010.

Plans directeurs communaux

**Coordinations**

- Mesures Grand Genève mobilité PA2 et PA3: 31-1, 31-14 et 31-25 RDU infrastructure, 31-19, 31-25, 31-21, 31-27 voie verte accompagnement RDU, 31-3 accessibilité à la gare, 31-9, 31-18 et 31-10 requalification réseau, 31-11, 31-22 et 31-24 réseau MD, 31-7 plateforme intermodale gare de Nyon, 31-12 liaison MD Nyon-Gland
- Mesures Grand Genève environnement: EP1-01 Contrat rivière Asse et Boiron, EP1-023 Liaison écologique nord-sud Asse et Boiron, EP1-04 Liaison écologique est-ouest Boiron-Promenthouse
- Démarche plateformes gare: le Conseil régional, le Canton, les CFF, les Communes de Coppet, Nyon, Gland et Rolle ont signé en 2012 une lettre d'intention autour du développement des gares du district et des infrastructures nécessaires à l'augmentation de l'offre CFF, Léman 2030.
- Coordination avec la Politique des pôles de développement (PPDE), 4 sites :
  - 8b1Eysins-Nyon,
  - 8b Nyon-allée de la Gravette
  - 8b2 Prangins-Nyon (secteurs RDU),
  - 8c Asse-Mondre-Vuarpillière

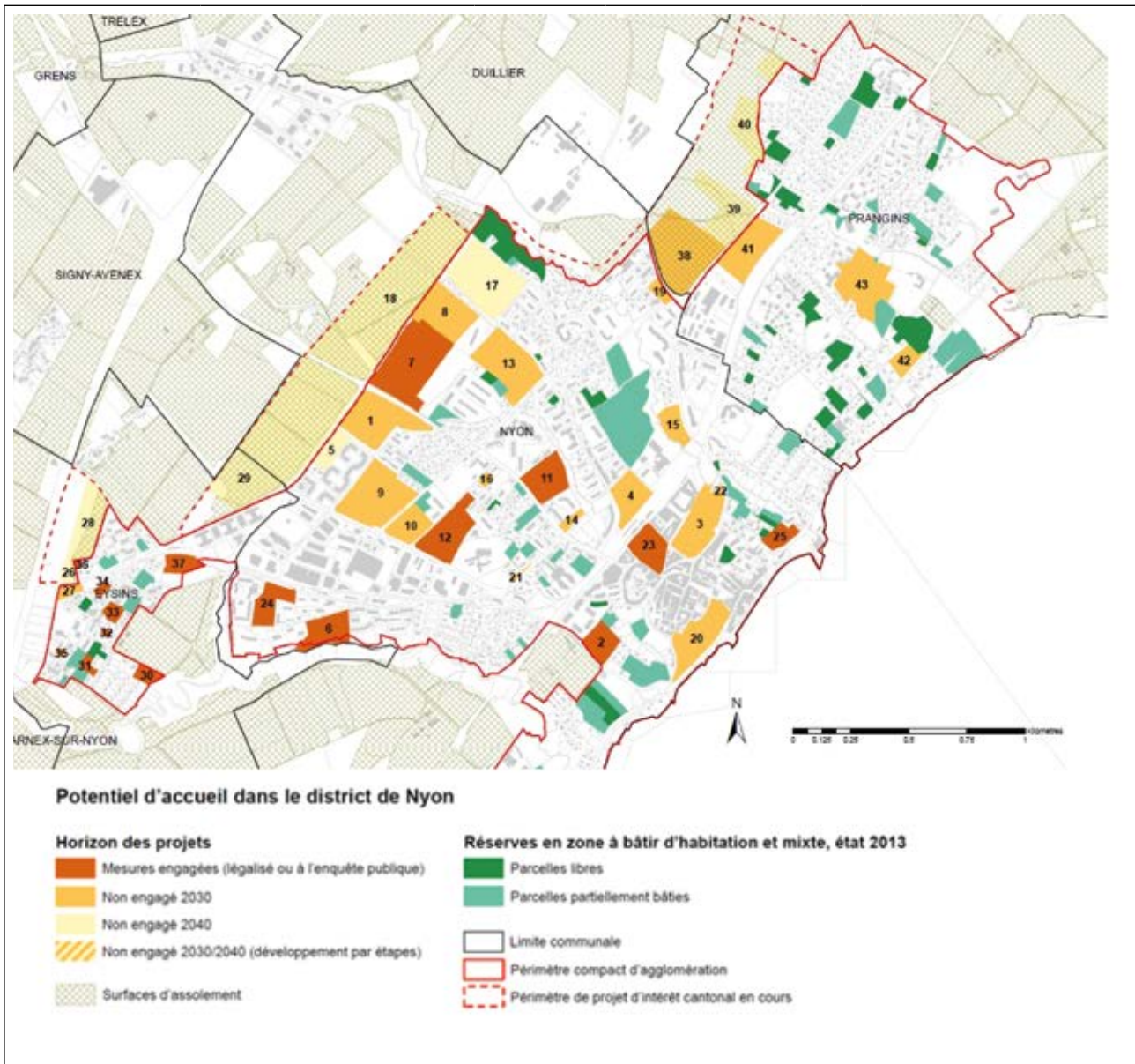
**Priorisation :**

**Priorité PA3 :** Selon tableau

**Historique priorité :**A\*\*

**Calendrier de préparation et de mise en œuvre:**

Selon tableau



	Commune	Libellé	Type de planification	Etat d'avancement	Année du permis d'habiter	Horizon planification	Potentiel nouveaux hab. avant 2030	Potentiel nouveaux hab. après 2030	SBP logement	Surface planification (m <sup>2</sup> )	Création nouvelles zones à bâtir (m <sup>2</sup> )	Consommation de SDA (m <sup>2</sup> )
2	Nyon	En Clementy	PPA	6- En approbation préalable / en recours	2016-2022	A	315	0	17'500	17'317	-	-
6	Nyon	Le Stand	PQ	5- Adoption par le conseil communal	2016-2022	A	328	0	16'424	25'018	-	-
7	Nyon	Petite-Prairie	PQ	4- Enquête publique	2016-2022	A	889	0	54'200	72'857	-	-
11	Nyon	Vallon du Cossy	Densification	7- En vigueur	2016-2022	A	495	0	24'732	27'420	-	-
12	Nyon	Marens-Couchant	PQ	7- En vigueur	2016-2022	A	912	0	45'600	36'167	-	-
25	Nyon	Vy Creuse Usine à Gaz		7- En vigueur	2016-2022	A	65	0	3'250	10'721	-	-
30	Eysins	Sous-Cor - Parcelle 236	PC	7- En vigueur	2016-2022	A	33	0	1'650	6'551	-	-
31	Eysins	Sous-Puis - Parcelle 106	PC	7- En vigueur	2016-2022	A	33	0	1'650	3'830	-	-
32	Eysins	Parcelle 243	PC	7- En vigueur	2016-2022	A	4	0	200	1'237	-	-
33	Eysins	Parcelle 63	PC	7- En vigueur	2016-2022	A	45	0	2'250	5'446	-	-
34	Eysins	Parcelles 74-75-76	PC	7- En vigueur	2016-2022	A	60	0	3'000	2'806	-	-
35	Eysins	Parcelle 199	PC	7- En vigueur	2016-2022	A	30	0	1'500	1'068	-	-
36	Eysins	Parcelle 16	PC	7- En vigueur	2016-2022	A	15	0	750	1'168	-	-
23	Nyon	Gare Saint Martin	Densification	7- En vigueur	2022-2030	A	37	0	1'850	22'607	-	-
24	Nyon	Le Boiron	Densification	7- En vigueur	2022-2030	A	98	0	4'900	19'637	-	-
37	Eysins	Landi - Parcelle 246	PC	7- En vigueur	2022-2030	A	108	0	5'400	10'986	-	-

Les processus no 23-24-37 sont des planifications en vigueur mais dont les potentiels sont réalisables sur le long terme (densification) et dépendants de relocalisation d'une activité pour la 37.

### Projets non engagés 2030

	Commune	Libellé	Type de planification	Etat d'avancement	Année du permis d'habiter
1	Nyon	En Gravette II	PPA	1- Intention	2022-2030
3	Nyon	Perdtemps Usteri	PPA	2- A l'étude	2022-2030
4	Nyon	Martinet	PQ	2- A l'étude	2022-2030
8	Nyon	La Petite Prairie III	PQ	1- Intention	2022-2030
9	Nyon	Les Tattes d'Oie	PQ	1- Intention	2022-2030
10	Nyon	La Suettaz	PQ	2- A l'étude	2022-2030
13	Nyon	Mangette	PQ	2- A l'étude	2022-2030
14	Nyon	Addenda Cortot-Cossy	PQ	3- Transmis à l'examen préalable	2016-2022
15	Nyon	Etraz-Sud	PQ	3- Transmis à l'examen préalable	2022-2030
16	Nyon	Secteur Couchant	MPGA	2- A l'étude	2022-2030
19	Nyon	En Oulteret	SD	2- A l'étude	2016-2022
20	Nyon	Bourg de Rive		2- A l'étude	2022-2030
21	Nyon	DP et Mobilière		2- A l'étude	2022-2030
22	Nyon	EVAM		2- A l'étude	2022-2030
27	Eysins	RDU parcelle 39 Etat	SD	1- Intention	2022-2030
38	Prangins	RDU Etraz nord IA	SD	2- A l'étude	2022-2030
41	Prangins	Entre deux Chemins	PQ	2- A l'étude	2022-2030
42	Prangins	Au Clos	PPA	3- Transmis à l'examen préalable	2016-2022
43	Prangins	Centre du village	PPA	2- A l'étude	2016-2022
44	Prangins	PGA	PGA	2- A l'étude	2022-2030

### Projets non engagés 2040

5	Nyon	Addenda Fontaines	SD	1- Intention	2030-2040
17	Nyon	Au Chêne	SD	1- Intention	2030-2040
18	Nyon	RDU Nyon nord	SD	1- Intention	2030-2040
26	Eysins	RDU rte de Crassier	SD	1- Intention	2030-2040
28	Eysins	Chise	SD	1- Intention	2030-2040
29	Eysins	RDU Eysins nord I	SD	1- Intention	2030-2040
39	Prangins	RDU Etraz nord IB	SD	2- A l'étude	2030-2040
40	Prangins	RDU Etraz nord II	SD	2- A l'étude	2030-2040



## Secteurs à enjeux



Concept « Cœur de ville » (site internet Ville de Nyon)

### « Cœur de ville » à Nyon (3. Perdtemps Usteri, 4. Martinet)

En 2013 la Municipalité a adopté le concept « Cœur de ville » afin de guider l'évolution du centre-ville pour les 15 ans à venir.

1. Au Martinet, Il est prévu un hôtel d'affaires, des bureaux et en priorité des logements.
2. 4. La place de la Gare et la place du château seront réaménagées.
3. A Perdtemps, un quartier culturel sera développé.



Concept RDU 2010

### Secteur à enjeux intercommunaux: les quartiers de la route de distribution urbaine -RDU

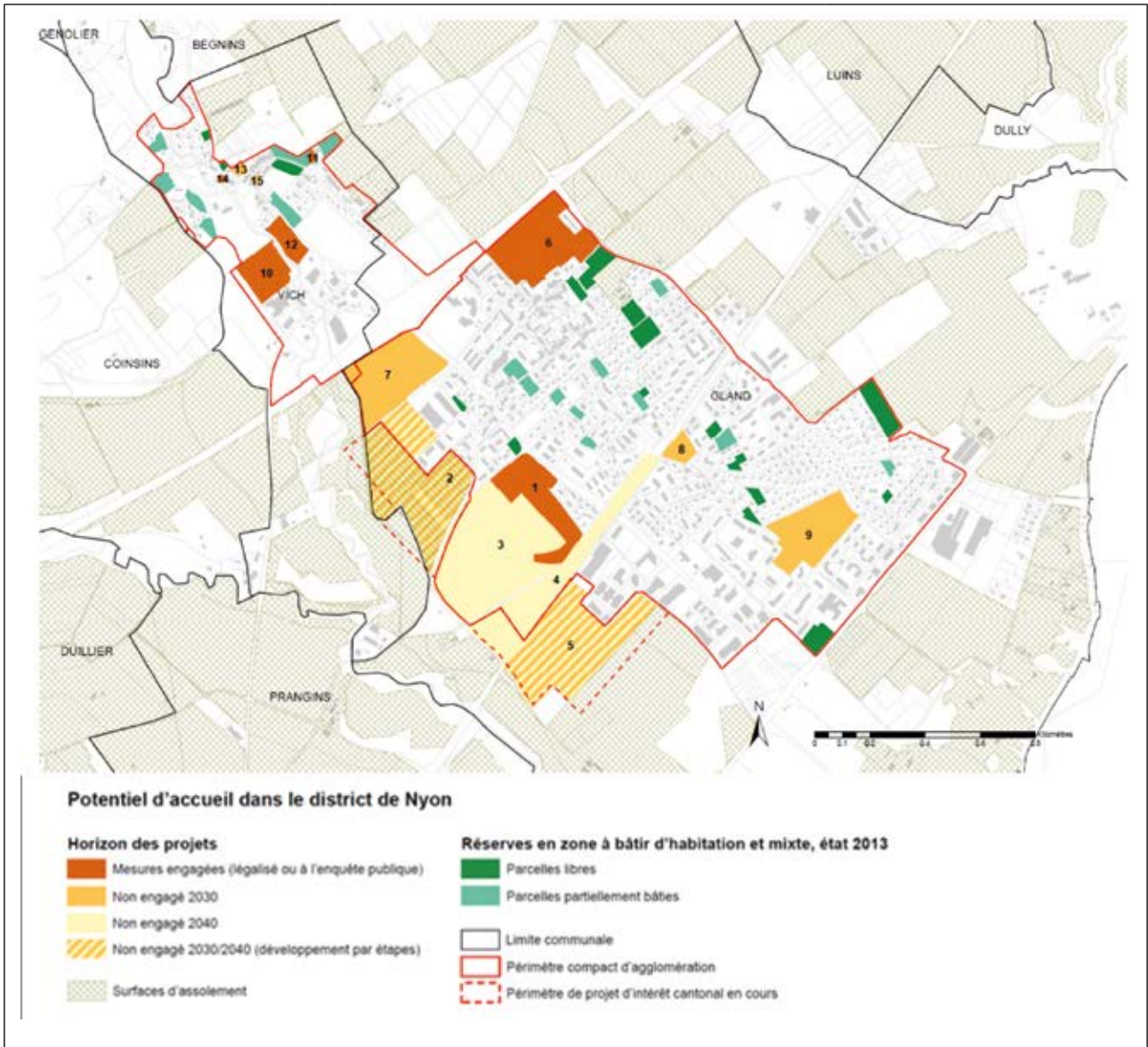
**Commune d'Eysins :** 26. RDU rte de Crassier / 27. RDU parcelle 39 / 29. RDU Eysins nord

**Commune de Nyon :** 1. En Gravette II / 7. Petite Prairie / 8. Petite Prairie III / 17. Au Chêne / 18. RDU Nyon nord, En Oulteret

**Commune de Prangins :** 38.39.40. RDU Etraz nord IA IB II

Ce projet s'intègre dans une vision globale du futur de l'agglomération nyonnaise qui doit faire face à une croissance certaine et à la consolidation de son rôle de centralité régionale. Le secteur de la RDU, au nord des trois communes, Eysins, Nyon, Prangins, accueillera à terme un développement très important 12'000 habitants (dont 6'200 à long terme) et 5'500 emplois (dont 1'700 à long terme), La route de distribution urbaine (RDU), dont la construction permet aussi de concrétiser une partie de la stratégie TIM d'accessibilité régionale et locale, desservira les quartiers. Un itinéraire cyclable en site propre accompagnera cette infrastructure (mesure PA3). Certains quartiers sont réalisés comme le site d'activités de Terre Bonne à Eysins et le quartier Petite Prairie I à Nyon. Les autres développements sont prévus échelonnés jusqu'en 2040, les extensions au nord étant inscrites en dernière étape.

<b>UD1-06 Gland - Vich</b>		
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Communes de Gland et Vich	<b>Autres instances concernées:</b> Canton de Vaud, Régionyon, Privés	
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Renouvellement, Densification-Mutation, Extension	<b>N° ARE PA1</b>	6621.209 et 6621.210
	<b>N° ARE PA2</b>	6621.2.245
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>La mesure initialement circonscrite aux quartiers de développement le long de la Collectrice dans le PA2 a été intégrée dans une vision d'ensemble du développement de l'intercommunalité Gland-Vich pour le PA3. La mesure UD1-06 inclut la mesure UD1-02 «Centre local de Gland»; cette dernière est ainsi supprimée».</p> <p>Le PSD Gland-Vich fait partie intégrante de l'agglomération régionale de Nyon, dont la coordination est en cours.</p> <p>Les communes de Gland et Vich ont vu un essor particulièrement rapide du nombre de leurs habitants. Gland est une ville jeune et très dynamique, où le développement des quartiers est accompagné par un travail sur l'identité urbaine et la requalification des espaces publics.</p> <p>Les communes de Gland et de Vich, accompagnées par le Canton de Vaud et Régionyon, ont souhaité coordonner leur approche de l'extension/densification de la partie ouest de leurs communes. Cette réflexion a débouché sur le Schéma directeur intercommunal Gland-Vich en 2006 pour l'extension ouest des deux communes. .</p>		
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b></p> <p>Dans le cadre de la mise en oeuvre du PDCn-VD des périmètres compacts d'agglomération ont été délimités. La 4<sup>e</sup> adaptation du PDCn-VD a circonscrit quantitativement le développement des périmètres compacts des centralités vaudoises du Grand Genève à l'horizon 2030. Les quatre intercommunalités Nyon-Eysins-Prangins, Gland-Vich, Coppet-Commugny, Rolle-Mont-sur-Rolle doivent se coordonner pour se répartir l'enveloppe de 17'950 habitants attribué par le PDCn à l'horizon 2030.</p> <p><b>Etat de coordination :</b> Coordination réglée</p> <p><b>Planification directrices orientant le développement du PSD:</b></p> <p>Plan directeur du canton de Vaud 2008, 3<sup>e</sup> adaptation, janvier 2016 (fiche R15 Agglomération franco-valdo-genevoise et Région de Nyon), 4<sup>e</sup> adaptation en cours</p> <p>Plan directeur régional du district de Nyon, volets stratégique et opérationnel 2010 et 2016</p> <p>Schéma directeur intercommunal Gland-Vich adopté en 2006</p> <p>Plans directeurs communaux</p> <p><b>Coordinations</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mesures Grand Genève mobilité PA2 et PA3: 31-5 et 31-6 accessibilité gare, 31-2 Collectrice infrastructure, 31-12 liaison MD Nyon-Gland,</li> <li>• Mesures Grand Genève environnement: EP 1 Corridor biologique Lac Pied du Jura, EP1-02 Réseau d'espaces naturels et paysagers en limite urbaine Gland ouest (Collectrice), EP1-04 Liaison écologique est-ouest Boiron-Promenthouse</li> <li>• Démarche plateformes gare: le Conseil régional, le Canton, les CFF, les Communes de Coppet, Nyon, Gland et Rolle ont signé en 2012 une lettre d'intention autour du développement des gares du district et des infrastructures nécessaires à l'augmentation de l'offre CFF, Léman 2030.</li> <li>• Coordination avec la Politique des pôles de développement (PPDE): site 8d1 quartiers ouest de Gland-Vich,</li> </ul>		
<p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> Selon tableau      <b>Historique priorité :</b> A**</p>		
<p><b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b></p> <p>Selon tableau</p>		



	Commune	Libellé	Type de planification	Etat d'avancement	Année du permis d'habiter	Horizon planification	Potentiel nouveaux hab. avant 2030	Potentiel nouveaux hab. après 2030	SBP logement	Surface planification (m <sup>2</sup> )	Création nouvelles zones à bâtir (m <sup>2</sup> )	Consommation de SDA (m <sup>2</sup> )
1	Gland	La Combaz	PPA	5- Adoption par le conseil communal	2016-2022	A	850	0	42'842	46'880	-	-
6	Gland	Communet-Borgeaud	PPA	7- En vigueur	2016-2022	A	474	0	23'700	70'464	-	-
10	Vich	Gaudenies	PPA	7- En vigueur	2016-2022	A	390	0	19'500	25'086	-	-
11	Vich	Clos Dessous	PPA	7- En vigueur	2016-2022	A	35	0	1'750	1'117	-	-
12	Vich	Au Parc	PC	7- En vigueur	2016-2022	A	35	0	1'750	11'662	-	-
14	Vich	Parcelle 89	PC	7- En vigueur	2016-2022	A	20	0	1'000	744	-	-
15	Vich	Grande Salle	PC	7- En vigueur	2022-2030	A	25	0	1'250	739	-	-

#### Projets non engagés 2030

	Commune	Libellé	Type de planification	Etat d'avancement	Année du permis d'habiter
2	Gland	Grand Champ	SD	2- A l'étude	2022-2030
5	Gland	Avouillons	SD	2- A l'étude	2022-2030
7	Gland	Cité-Ouest - Aux Tuillières	PQ	2- A l'étude	2016-2022
8	Gland	Gare Sud	PQ	3- Transmis à l'examen préalable	2016-2022
9	Gland	Mauverney Dessus	PQ	2- A l'étude	2016-2022
13	Vich	PQ de l'Eglise	PQ	2- A l'étude	2016-2022

#### Projets non engagés 2040

2	Gland	Grand Champ	SD	2- A l'étude	2030-2040
3	Gland	La Ballastière	SD	2- A l'étude	2030-2040
4	Gland	La Mobilité	SD	2- A l'étude	2030-2040
5	Gland	Avouillons	SD	2- A l'étude	2030-2040

## Secteurs à enjeux



Gare sud périmètre (MEP Gare sud)

### Quartiers de la gare (1. La Combaz, 8. Gare sud)

Deux planifications, le PPA La Combaz et le PQ Gare sud (environ 1050 habitants), ainsi qu'un secteur d'activités en plein essor sont riverains de la gare; l'amélioration de la plateforme multimodale et de son accessibilité MD bénéficiera directement aux entreprises et aux futurs habitants attendus dès 2016-2022.

La mise en conformité des quais et de leur accessibilité par les CFF, la construction d'un nouveau passage inférieur (mesure PA2) et l'inscription d'un autre passage inférieur côté ouest dans le PA3 permettent d'améliorer le fonctionnement du cœur de Gland et la perméabilité urbaine nord-sud. Ces éléments permettent de poursuivre les réflexions sur la réorganisation des bus au nord, avec une seule plateforme.



Développement Gland-Vich ouest

### Secteur de développement ouest: les quartiers de la Collectrice (2. Grand-Champ, 3. Ballastière, 4. Mobilité, 5. Avouillons)

Le schéma directeur prévoit la création de «pièces urbaines» autour d'un nouvel axe de distribution (Collectrice) développant l'ouest des deux communes, pour 5'000 habitants / emplois. Un ensemble de parcs publics permettant la perméabilité entre bâti et nature et instaurant un espace tampon entre la limite urbaine et le corridor de la Promenthouse complète la planification. La mise en œuvre de ces secteurs se fera par étapes, sur le long terme (2030 et 2040). En effet, un site fédéral IBN 232 se trouve sur le secteur ainsi que des activités industrielles (gravières). Ces dernières doivent être relocalisées.

UD1-04		Coppet - Commugny	
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Communes de Coppet et Commugny		<b>Autres instances concernées:</b> Régionyon, Canton de Vaud, Privés	
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Renouvellement, Densification-Mutation, Extension		<b>N° ARE PA1</b>	6621.212
		<b>N° ARE PA2</b>	6621.2.243
<p><b>Description de la mesure :</b></p> <p>La mesure initialement circonscrite aux quartiers de la gare de Coppet dans le PA2 a été intégrée dans une vision d'ensemble du développement de l'intercommunalité Coppet-Commugny pour le PA3.</p> <p>Le PA3 prévoit la coordination de ce secteur avec les communes genevoises de la rive droite, secteur Coppet-Versoix (secteur de coordination)</p> <p>Déjà desservie par le RE à la demi-heure en direction de Genève et de Lausanne toute la journée (2012), la gare de Coppet sera également desservie par le RER franco-valdo-genevois au quart d'heure à l'horizon 2019. Cette accessibilité performante, combinée avec la valeur patrimoniale et le rôle historique du bourg et du château, en fait un lieu stratégique pour la Terre Sainte et pour le Grand Genève. C'est le secteur à enjeux de ce PSD.</p> <p>Les communes de Terre Sainte, dont Coppet et Commugny, accompagnées par le Canton de Vaud et Régionyon ont engagé en 2006 un mandat d'études parallèles qui a débouché sur deux processus conjoints : un schéma directeur destiné à coordonner leur développement territorial adopté en 2012 et une démarche destinée à développer des nouveaux quartiers mixtes autour de la gare de Coppet. La question patrimoniale et paysagère liée à la présence du Château, à la vue sur le lac et à l'allée de Madame de Staël revêt une importance primordiale dans le processus.</p> <p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b></p> <p>Dans le cadre de la mise en oeuvre du PDCn-VD des périmètres compacts d'agglomération on été délimités, la 4<sup>e</sup> adaptation du PDCn-VD a circonscrit quantitativement le développement des périmètres compacts des centralités vaudoises du Grand Genève à l'horizon 2030. Les quatre intercommunalités Nyon-Eysins-Prangins, Gland-Vich, Coppet-Commugny, Rolle-Mont-sur-Rolle doivent se coordonner pour se répartir l'enveloppe de 17'950 habitants attribué par le PDCn à l'horizon 2030.</p> <p><b>Etat de coordination :</b> Coordination réglée</p> <p><b>Planification directrices orientant le développement du PSD:</b></p> <p>Plan directeur du canton de Vaud 2008, 3<sup>e</sup> adaptation, janvier 2016 (fiche R15 Agglomération franco-valdo-genevoise et Région de Nyon), 4<sup>e</sup> adaptation en cours</p> <p>Plan directeur régional du district de Nyon, volets stratégique et opérationnel 2010 et 2016</p> <p>Schéma directeur intercommunal de Terre Saint (SDTS) adopté en 2012</p> <p>PDL plateforme gare de Coppet 2007-2013 (en attente) et PDL En la fin Commugny (refusé par le Conseil communal en 2013)</p> <p>Plans directeurs communaux</p> <p><b>Coordinations</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mesures Grand Genève mobilité PA2: 12-7 routes de Desserte du PDL de Coppet 12.15, 12-16 requalifications RC1, 12-10 améliorations accessibilité gare de Coppet, 12-6 P+R à Coppet.</li> <li>Démarche plateformes gare : Le Conseil régional, le Canton, les CFF, les Communes de Coppet, Nyon, Gland et Rolle ont signé en 2012 une lettre d'intention autour du développement des gares du district et des infrastructures nécessaires à l'augmentation de l'offre CFF, Léman 2030.</li> <li>Politique des pôles de développement cantonale (PPDE), site stratégique 8 a1 - plateforme gare de Coppet 8</li> </ul> <p><b>Priorisation :</b></p> <p><b>Priorité PA3 :</b> Selon tableau      <b>Historique priorité :</b> A**</p>			

**Calendrier de préparation et de mise en œuvre:**

Selon tableau



**Potentiel d'accueil dans le district de Nyon**

**Horizon des projets**

- Mesures engagées (légalisé ou à l'enquête publique)
- Non engagé 2030
- Non engagé 2040
- Non engagé 2030/2040 (développement par étapes)
- Surfaces d'assolément

**Réserves en zone à bâtir d'habitation et mixte, état 2013**

- Parcelles libres
- Parcelles partiellement bâties
- Limite communale
- Périmètre compact d'agglomération
- Périmètre de projet d'intérêt cantonal en cours

### Projets non engagés 2030

	Commune	Libellé	Type de planification	Etat d'avancement	Année du permis d'habiter
1	Coppet	Plate-Forme de la Gare de Coppet	PDL	2- A l'étude	2022-2030
2	Coppet	PQ3 du PDL En-la-Fin	PQ	2- A l'étude	2022-2030
3	Coppet	Les Rojalets	PQ	1- Intention	2022-2030
4	Coppet	Les Toises	PQ	1- Intention	2022-2030
5	Commugny	PQ1 du PDL En-la-Fin	PQ	2- A l'étude	2016-2022
6	Commugny	PQ2 du PDL En-la-Fin	PQ	2- A l'étude	2016-2022

### Projets non engagés 2040

1	Coppet	Plate-Forme de la Gare de Coppet	PDL	2- A l'étude	2030-2040
7	Commugny	PQ4 du PDL En-la-Fin	PQ	2- A l'étude	2030-2040
8	Commugny	PQ5 du PDL En-la-Fin	PQ	2- A l'étude	2030-2040
9	Commugny	PQ6 du PDL En-la-Fin	PQ	2- A l'étude	2030-2040
10	Commugny	Extension centre	Extension centre (Zagr)	1- Intention	2030-2040

### Secteur à enjeu



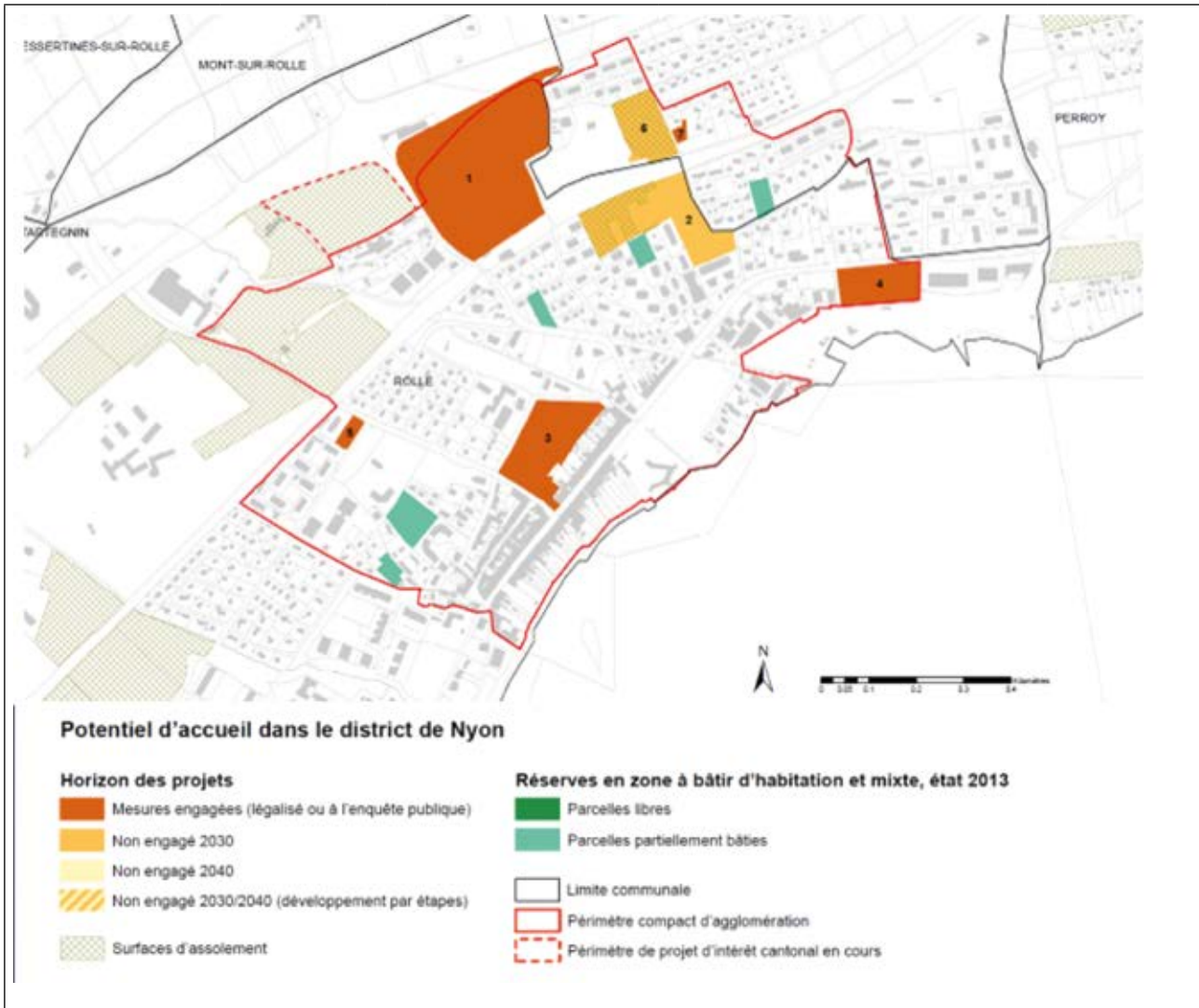
PDL plateforme gare de Coppet 2011

#### Quartiers de la gare (Plateforme de la gare de Coppet,)

Deux plans directeurs localisés (PDL) ont été élaborés pour le développement de la centralité autour de la gare de Coppet. Le PDL « En la fin » sur la commune de Commugny pour accueillir environ 800 habitants et le PDL « Plate-forme de la gare de Coppet » qui prévoit des quartiers desservis par une nouvelle infrastructure (route de desserte) pour environ 2'000 habitants/emplois à terme. Le positionnement de Coppet et plus généralement de la Terre Sainte comme lieu privilégié d'accueil d'activités et/ou d'institutions culturelles en relation avec le château et la thématique du Siècle des lumières a conduit à la mise en route d'un processus de réflexion programmatique destiné à accompagner les planifications du secteur gare. Des difficultés politiques ont ralenti le processus, qui sera repris dès 2017 pour un premier accueil de population et d'activités prévu entre 2022 et 2030.



UD1-07		Rolle - Mont-sur-Rolle	
<b>Maître(s) d'ouvrage :</b> Communes de Rolle et Mont-sur-Rolle		<b>Autres instances concernées:</b> Canton de Vaud, Régionyon, Privés	
<b>Orientation stratégique de la mesure :</b> Renouvellement, Densification-Mutation, Extension		<b>N° ARE PA1</b>	6621.218
		<b>N° ARE PA2</b>	6621.2.246
<p><b>Description de la mesure :</b> La mesure initialement circonscrite aux quartiers de développement autour de la gare de Rolle dans le PA2 a été intégrée dans une vision d'ensemble du développement de l'intercommunalité Rolle et Mont-sur-Rolle pour le PA3. La qualité patrimoniale de la Ville de Rolle et son insertion paysagère au bas du coteau viticole est un atout majeur de cette centralité 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.</p>			
<p><b>Inscription réglementaire ou planification directrice (au sens large) :</b> Dans le cadre de la mise en oeuvre du PDCn-VD des périmètres compacts d'agglomération on été délimités, la 4<sup>e</sup> adaptation du PDCn-VD a circonscrit quantitativement le développement des périmètres compacts des centralités vaudoises du Grand Genève à l'horizon 2030. Les quatre intercommunalités Nyon-Eysins-Prangins, Gland-Vich, Coppet-Commugny, Rolle-Mont-sur-Rolle doivent se coordonner pour se répartir l'enveloppe de 17'950 habitants attribué par le PDCn à l'horizon 2030.</p> <p><b>Etat de coordination :</b> Coordination réglée</p> <p><b>Planification directrices orientant le développement du PSD:</b> Plan directeur du canton de Vaud 2008, 3<sup>e</sup> adaptation, janvier 2016 (fiche R15 Agglomération franco-valdo-genevoise et Région de Nyon), 4<sup>e</sup> adaptation en cours Plan directeur régional du district de Nyon, volets stratégique et opérationnel 2010 et 2016 Plans directeurs communaux</p> <p><b>Coordinations</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mesures Grand Genève mobilité PA2: 12.15, 12-16 et 12-28 requalification RC1, 12-8 rabattement bus sur les gares, 12-18 accessibilité modes doux gare de Rolle, 12-19 plateforme intermodale gare de Rolle, 12-11 P+R gare de Rolle, 12-20 plateforme intermodale gare de Rolle 2<sup>e</sup> étape</li> <li>Démarche plateformes gare: le Conseil régional, le Canton, les CFF, les Communes de Coppet, Nyon, Gland et Rolle ont signé en 2012 une lettre d'intention autour du développement des gares du district et des infrastructures nécessaires à l'augmentation de l'offre CFF, Léman 2030.</li> <li>Coordination avec la Politique des pôles de développement (PPDE), site 8<sup>e</sup> Rolle-Mont-sur-Rolle périmètre à préciser.</li> </ul>			
<b>Priorisation :</b>			
<b>Priorité PA3:</b> Selon tableau		<b>Historique priorité:</b> A**	
<b>Calendrier de préparation et de mise en œuvre:</b> Selon tableau			




	Commune	Libellé	Type de planification	Etat d'avancement	Année du permis d'habiter	Horizon planification	Potentiel nouveaux hab. avant 2030	Potentiel nouveaux hab. après 2030	SBP logement	Surface planification (m <sup>2</sup> )	Création nouvelles zones à bâtir (m <sup>2</sup> )	Consommation de SDA (m <sup>2</sup> )
1	Rolle	Gare-Nord Schenk	PQ	4- Enquête publique	2016-2022	A	580	0	36'250	79'062	-	-
3	Rolle	Les Grandes Buttes-Jardins	PQ	7- En vigueur	2016-2022	A	223	0	11'150	24'256	-	-
4	Rolle	Sous Bellefontaine	PQ	4- Enquête publique	2016-2022	A	229	0	11'430	13'474	-	-
5	Rolle	Parcelle 388	PQ	7- En vigueur	2016-2022	A	8	0	400	2'060	-	-
7	Mont-sur-Rolle	Parcelle 1023	PC	7- En vigueur	2016-2022	A	5	0	250	937	-	-

#### Projets non engagés 2030

	Commune	Libellé	Type de planification	Etat d'avancement	Année du permis d'habiter
2	Rolle	Les Vignes	PQ	2- A l'étude	2022-2030
6	Mont-sur-Rolle	Jolimont-Sud	PQ	3- Transmis à l'examen préalable	2016-2022

#### Secteur à enjeux

 <p>PQ Gare nord-Schenk 2016</p>	<p><b>Quartiers de la gare (Gare-nord Schenk)</b></p> <p>Un processus public / privé comportant la reconstruction de l'outil de production de l'entreprise Schenk au nord de leur parcelle sise entre la gare et l'autoroute, permet de développer un nouveau quartier. A terme, environ 800 habitants et emplois y sont attendus (y compris maintien des emplois entreprise). En accompagnement et en collaboration, la Commune de Rolle et les CFF réorganisent la place de la gare (usages publics et plate-forme intermodale : réaménagement de la plate-forme en gare routière et lieu de commerces et de services, accessibilité en modes doux depuis Mont-sur-Rolle et Perroy, P+R).</p> <p>Le PQ est à l'enquête publique, les premiers travaux sont prévus dès 2019. Un schéma directeur de la plateforme multimodale a été engagé en 2016 afin de détailler les étapes de réalisation en fonctions des différentes opérations en cours (PQ, travaux CFF, futur P+R, etc.).</p>
---	--



# PROGRAMME DE TRAVAIL

## PROGRAMME DE TRAVAIL DU GRAND GENÈVE 2017-2020

# PROGRAMME DE TRAVAIL DU GRAND GENÈVE 2017-2020

Objectifs stratégiques 2030	Se déplacer : Favoriser le report modal				Réduire notre impact et réaliser la transition énergétique (-40% d'émissions de GES en 2030)		S'adapter au changement climatique			Valoriser le paysage et habiter le territoire		
Domaines	TC lourds dont Léman Express	Infrastructures routières et stationnement	Mobilité douce	Services à la mobilité	Déblais / Déchets Bruit	Energie, air et GES	Biodiversité	Eaux	Sols	Urbanisation durable	Qualité urbaine et paysagère	Modes de vie et cohésion sociale
<b>Actions prioritaires pour le Grand Genève, à travers 5 rôles :</b>  1. Etudier l'opportunité et les modalités d'intervention  2. Proposer une stratégie  3. Animer  4. Accompagner la mise en œuvre par des projets  5. Communiquer et promouvoir	T-1 Mettre en valeur le Léman Express											
	U-1 Accompagner les projets urbains d'envergure, les projets de quartiers durables (PSD/ grands projets, quartiers durables)											
	U-2 Approfondir les stratégies de développement des secteurs de coordination											
	E-1 Stimuler, accompagner et promouvoir les projets des acteurs du territoire en faveur du climat et de l'énergie dans une logique partenariale											
	T-2 Coordonner pour offrir à l'usager des communautés tarifaire harmonisées (Mobilis, Unireso)	T-4 Renforcer la gestion et l'exploitation du réseau routier (groupe spécifique et stratégie)	T-8 Valoriser les itinéraires de mobilité douce et définir des standards communs pour les aménagements	T-9 Créer et développer des services à la mobilité (dont centrale de mobilité) transfrontalière)	E-2 Organiser la mise en valeur du patrimoine paysager, culturel, agricole et naturel et ses fonctions							
					E-3 Promouvoir l'économie circulaire (coord. avec modes de vie)	E-8 Développer des outils de promotion de la nature en ville						
					E-9 Mettre en œuvre les PPP				U-3 Mettre en œuvre les objectifs du PTGG dans les documents de planification réglementaire et outils d'aménagement		<i>Se loger</i> U-6 Analyser l'offre et la demande en logements U-7 Promouvoir le logement abordable	
	T-3 Soutenir le développement des réseaux de transports publics, y compris transfrontaliers (groupes transfrontaliers spécifiques)	T-5 Gérer et maîtriser le stationnement des véhicules individuels sur fonds privés	T-10 Promouvoir et accompagner le développement du covoiturage		E-4 Développer une bourse d'échange de matériaux d'excavation (horizons A, B, C), (coord. avec sol)	E-5 Identifier et promouvoir le réseau de corridors noirs (sans pollution lumineuse) à l'échelle du GG	E-11 Mettre en œuvre la feuille de route de la Communauté transfrontalière de l'eau	E-15 Elaborer un guide transfrontalier des bonnes pratiques de gestion des sols (coord. avec déblais)				
	T-6 Gérer le volume et la tarification du stationnement public des véhicules individuels				T-7 Gérer le stationnement P+R	T-11 Inciter aux plans de mobilité entreprises et institutions, ainsi que plans de site pour les cas spécifiques	E-6 Elaborer et mettre en œuvre le plan d'actions transfrontalier pour l'air (Pact'Air)		E-12 Favoriser l'alimentation en eau potable à partir des grands réservoirs (Léman, Rhône,...) pour préserver les petits cours d'eau en tête de bassin versant		U-8 Réserver des espaces pour les fonctions économiques support. U-9 Promouvoir l'accueil d'activités économiques résidentielles autour des axes TC forts	
	E-7 Soutenir le développement de l'électromobilité				E-13 Définir des objectifs communs de gestion des eaux pluviales par bassin versant et veiller à leur mise en œuvre							
								E-14 Etendre l'outil de détermination de l'espace minimal / de bon fonctionnement des cours d'eau à la région transfrontalière			U-12 Affirmer et développer la multifonctionnalité de l'agriculture – promouvoir l'identité paysagère	
				U-14 Etudier le renouvellement urbain non planifié et ses impacts urbains et sociaux								
<b>Monitoring :</b> Doter le GG d'outils de suivi	Mn-1 Monitoring du Projet de territoire (empreinte écologique, émissions GES et polluants atmosphériques, affectation et usage du sol)											
Mn-2 GeoAgglo												
<b>Communication</b>	Co-1 Sensibiliser les habitants, partenaires et élus aux enjeux du Grand Genève											

# MOBILITÉ & TRANSPORTS





# T-1

## Mettre en valeur le Léman Express

Références PA1 / PA2 : nouvelle fiche



gare d'Annemasse

### Enjeux et objectifs :

La mise en service du CEVA en 2019 permettra le déploiement du Réseau Express Régional « Léman Express », qui connectera de manière efficace les réseaux ferrés suisses et français. Ce réseau devient une véritable colonne vertébrale de la mobilité pour l'agglomération et offre aux habitants un système de transport digne d'une métropole.

Pour favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, pour optimiser le report modal qui s'effectuera vers le Léman Express, les territoires du Grand Genève développent des projets urbains autour et à proximité immédiate des gares. Ces nouveaux quartiers vont accueillir une partie de la croissance démographique à venir et devront être des projets urbains exemplaires, durables et d'envergure (voir fiche action U-1). C'est donc une véritable structuration de l'urbanisation qui s'opère autour de cette colonne vertébrale ferroviaire.

Le Léman Express, en facilitant les déplacements domicile-travail mais aussi de loisirs, va transformer les bassins de vie et modes de vie au sein du Grand Genève, façonnant, renforçant une identité commune. Le Léman Express devient de ce fait un élément emblématique du Grand Genève, qui mérite une mise en valeur particulière, notamment dans les mois qui précéderont et suivront sa mise en service. Celle-ci va engendrer une évolution des comportements de mobilité dans l'agglomération qu'il convient à la fois d'anticiper mais aussi d'accompagner pour l'amplifier.

### Résultats attendus :

Ce sont trois thématiques et trois objectifs qui se combinent autour du Léman Express :

- mobilité : favoriser le **report modal** par la mise en place de rabattements efficaces et d'une communication, à l'attention des usagers, améliorant l'image des déplacements ferroviaires.
- urbanisation : développer des **projets urbains durables autour et à proximité des gares du Léman Express** (voir fiche action U-1) et favoriser une meilleure visibilité des espaces gares.
- événementiel : créer un ou des événements favorisant l'**appropriation du Léman Express par la population** et notamment pour un public autre que pendulaire.

### Description de l'action :

L'action se structure en plusieurs volets :

#### 1. le projet mobilité, cœur du volet mobilité du projet de territoire transfrontalier

- Mettre en place les rabattements TC et modes doux vers les gares
- Réaliser les interfaces gares et pôles d'échanges multimodaux
- Faire évoluer les réseaux TC
- Communiquer sur le Léman Express et développer une action de valorisation auprès du grand public intégrant la complémentarité des modes de transports

## 2. le projet urbain, mesures et actions du PTGG

- Renforcer le maillage d'espaces publics en lien avec la gare à différentes échelles (parvis gare et P+R, accès immédiat à la gare et covisibilité, maillage de liaisons douces vers les autres quartiers).
- Structurer le développement urbain à partir de la desserte ferroviaire (avec des quartiers existants à renouveler, des opportunités à saisir autour des sites mutables, des maîtrises foncières à consolider).
- Intégrer la dimension économique (commerces et services, bureaux, espaces de coworking ou autre).
- Promouvoir une vie urbaine autour des pôles gares, dépasser la fonction de transport en créant des lieux de vie et d'animation urbaine.

## 3. le projet de communication/événementiel

- Envisager des dispositifs de communication complémentaires entre les différentes entités concernées françaises et suisses (SNCF-Réseaux/SNCF-Mobilités/Région, CFF, cantons de Vaud et Genève, etc.) afin de trouver une meilleure cohérence et un plus grand impact auprès des futurs usagers.
- Déployer un (ou des) événements culturels grand public, autour de la mise en service du Léman Express, en lien avec les acteurs de la mobilité, de la culture, de l'aménagement, les associations culturelles et les communes.
- Etudier l'opportunité de créer des « marqueurs » identitaires qui pourraient être installés dans l'espace public des gares (carte, expos photos, autres...).

**Instances concernées (pilotage et partenaires):** Grand Genève et partenaires, communes

### Échéancier de réalisation :

Mettre en place les rabattements TC et modes doux vers les gares : planification en cours pour une mise en service en décembre 2019.

Réaliser les projets de pôles d'échanges multimodaux : réalisation en cours pour plusieurs interfaces de gares/haltes du Léman Express. Travaux planifiés pour les autres gares entre 2017 et 2019

Communiquer : en cours et à compléter

**Financement:** Grand Genève, Interreg, appels à projets, etc.

### Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :

- CE1: amélioration de la qualité du système de transports : Action particulièrement forte pour le report modal vers le ferroviaire.
- CE2: développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti : localisation préférentielle de l'urbanisation à proximité des gares, par renouvellement urbain ou densification du tissu bâti existant, qualité des espaces publics et animation urbaine.
- CE3: accroissement de la sécurité du trafic : la mesure s'accompagne de la résolution de plusieurs problèmes de sécurité du trafic par la suppression de passages à niveaux identifiés comme points noirs du réseau.
- CE4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources : le fort report modal lié à cette mesure permet de réduire les émissions de gaz à effets de serres (GES).

# T-2

## Optimiser la tarification des transports publics pour définir des communautés tarifaires harmonisées

Références PA1 / PA2 : PA 2012, Annexe 4 fiche non-infrastructurelle T-E *Extension de la communauté tarifaire*



### Enjeux et objectifs :

La vision du projet de territoire propose d'encourager un fort report modal sur les TC et la MD. Le réseau TC de l'agglomération est cependant encore trop complexe à percevoir et à utiliser pour l'usager.

L'agglomération du Grand Genève possède en effet un réseau de transports publics (bus, trams, bateaux, trains) exploités par 17 opérateurs : TPG, Mouettes genevoises, lignes CFF régionales, GLCT Transports, TPN, NStCM, TAC, Car Postal, lignes SNCF-Région (train ou bus RER), TUB, BUT, Transdev-SAT, AlpBus, CGN, LIHSA, Car Ain, Proximiti. Pour encourager le recours à ces modes de transports collectifs, et limiter par là même les transports individuels motorisés, il est important de proposer des communautés tarifaires permettant aux utilisateurs de se déplacer dans toute l'agglomération avec un seul et même titre de transport (billet ou abonnement). Deux communautés tarifaires sont présentes dans le Grand Genève.

#### Unireso

La communauté tarifaire genevoise Unireso, mise en place à partir de 2001, regroupe actuellement 8 opérateurs (TPG, CFF, SMGN, TPN, TAC, TER Rhône-Alpes, AlpBus et Transdev-SAT). Elle a abouti à la création de divers types de billets et abonnements communs. Elle compte 500 122 passagers par jour et près 15 000 000 millions de billets occasionnels vendus en 2015.

#### Mobilis

TPN, NStCM, CFF et CarPostal sont dans la communauté tarifaire vaudoise Mobilis.

Pour promouvoir les transports publics à l'échelle de l'agglomération et réduire le volume de transports individuels motorisés, l'enjeu est de proposer aux utilisateurs un système tarifaire offrant des avantages pratiques et financiers. La communauté tarifaire transfrontalière est à renforcer. Elle doit prendre un rôle plus important en matière d'uniformisation des tarifs, mais également en matière de communication et de marketing. La couverture spatiale doit être étendue aux secteurs de l'agglomération qui ne sont pas encore intégrés. L'enjeu est important car pour être efficace, le réseau transfrontalier doit proposer une tarification et un système adapté à la demande des usagers.

L'objectif de report modal exige de proposer une tarification adaptée et attractive, pour encourager l'utilisation du transport collectif.

Concernant la partie vaudoise de l'agglomération, la coordination des offres entre Mobilis et Unireso pour les déplacements vers Genève s'opère grâce à un abonnement mensuel ou annuel modulable. Cette coordination sera également renforcée en lien avec le développement du réseau du transport public transfrontalier à l'échelle du Grand Genève.

### Description de l'action :

En 2019, le Léman Express, nouveau réseau ferroviaire régional desservant tout le bassin genevois entre Coppet, Evian, Bellegarde, Annecy et St-Gervais devra intégrer la communauté tarifaire. La tarification multimodale transfrontalière Unireso devra permettre la libre circulation entre les trains et les lignes de transport public urbaines et régionales connectées.

Le renforcement du rôle de la communauté tarifaire par son extension spatiale et le renforcement de ses rôles, implique notamment:

- intégration plus grande du marketing et de la communication des offres et tarifs;
- simplification des sites internet;
- développement de l'information dynamique à l'échelle des différents opérateurs (principalement entre offre ferroviaire et offre urbaine);
- définition d'un zonage cohérent à l'échelle du Grand Genève +
- prescription de recommandations pour l'équipement et l'aménagement des arrêts;
- prescription de recommandations pour l'identité visuelle des offres TC.

Entre Mobilis et Unireso des réflexions sont en cours pour aboutir à court terme à un billet journalier devant remplacer le city to city ticket.

**Instances concernées (pilotage et partenaires):**

Unireso - Mobilis - opérateurs de transports publics - Cantons Genève et Vaud, Régionyon; Région Auvergne-Rhône-Alpes; CD01 et 74; GLCT Transports public; collectivités de l'ARC syndicat mixte

**Échéancier de réalisation:**

Etude d'une tarification multimodale régionale du réseau de transport public du bassin franco-valdo-genevois (ETMR): en cours (objectif: Optimisation de la communauté tarifaire en 2019 pour l'arrivée du Léman Express).

**Financement:** Financement local

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité:**

Une extension et optimisation de la communauté tarifaire permet de favoriser l'usage des TC dans l'agglomération, grâce à une attractivité augmentée des réseaux TC et une meilleure information et lisibilité des offres disponibles, ainsi que favoriser un report modal vers les TC. Cette mesure augmente l'effet des CE1 et CE4.

# T-3

## Soutenir le développement des réseaux de transports publics, y compris transfrontaliers

Références PA1 / PA2 : *nouvelle fiche*



Bus TPG – Ligne 4 Bel-Air – P+R Perly

### Enjeux et objectifs :

Le développement important du Léman Express (RER) nécessite d'appréhender la restructuration et hiérarchisation des réseaux des bus routiers. Dans l'agglomération centrale, les agglomérations régionales et les territoires interstitiels, la stratégie vise ainsi un renforcement de la hiérarchie du réseau TC et des structures de rabattements par bus vers les TC de niveaux hiérarchiques supérieurs (en particulier trains, puis tram).

La poursuite du développement des axes forts TC (tram et BHNS) dans les nouveaux quartiers de l'agglomération centrale et des agglomérations régionales ainsi que la mise en place de réseaux de rabattements bus dans les secteurs périurbains avec des offres de transports adaptées à la demande vise à ainsi à augmenter la complémentarité et l'imbrication entre les réseaux TC de niveaux hiérarchiques différents (maillage). Dans la partie genevoise le développement du réseau de transports publics prend en compte une préconisation du Plan climat cantonal visant à électrifier les lignes urbaines actuellement exploitées avec des moteurs thermiques diesel ainsi qu'à valoriser la technologie TOSA.

Le développement des transports collectifs à l'échelle de l'agglomération (bus, trams, trains ou encore les navettes lacustres) exige la mise en réseau des instances chargées de leurs organisation et gestion. Une coordination franco-suisse est en particulier nécessaire (structure déjà en place pour la circulation des bus/cars transfrontaliers à travers le GLCT TP) dans le but de :

- renforcer les partenariats transfrontaliers ;
- définir les principes d'exploitation et de financement des lignes transfrontalières ;
- développer un réseau de transports publics (ferroviaires, routiers et lacustres) cohérent et complémentaire ;
- agir auprès des responsables de l'aménagement du territoire pour qu'ils favorisent des formes d'urbanisation pouvant être desservies par les transports publics de manière économiquement réaliste.

L'enjeu principal est de développer le réseau TC à différentes échelles et de manière transfrontalière, offrant aux habitants une alternative attrayante à l'automobile.

### Description de l'action :

Les déplacements dans l'agglomération sont, de manière quantitative et pour un secteur donné, d'abord interne à un secteur, puis en échange avec les secteurs voisins et enfin transfrontaliers. Ainsi il est déterminant que les réseaux de transports soient organisés pour répondre à ces différents besoins en déplacements. Cela signifie en particulier que les différents opérateurs analysent et identifient des adaptations d'offre en fonction des évolutions des bassins de vie et des comportements en mobilité.

Pour la partie des déplacements transfrontaliers les enjeux en termes de développement ferroviaire, de développement des tramways transfrontaliers et de poursuite du développement des bus transfrontaliers et de navettes lacustres, il est important de mettre en place des orientations stratégiques communes aux autorités organisatrices, sous une ou plusieurs formes à définir. Selon les besoins des différentes autorités organisatrices, il faudra trouver des modes de fonctionnement permettant de conforter la dynamique de collaboration, telle qu'elle est actuellement à l'œuvre dans le cadre du GLCT transports publics. L'enjeu consiste à coordonner davantage les travaux en matière de planification et de programmation transfrontalière du GLCT Grand Genève et ceux conduits par le GLCT Transports publics en matière d'exploitation des lignes et de tarification.

**Instances concernées (pilotage et partenaires) :**

Autorités organisatrices des transports et opérateurs de transport.

Cantons de Genève et Vaud, Région Auvergne Rhône-Alpes, Conseils départementaux de l'Ain et de la Haute-Savoie, ARC Syndicat mixte et ses membres, GLCT Transport public, GLCT Grand Genève.

**Échéancier de réalisation :**

Canton de Genève : Développer et organiser le rabattement TC sur le Léman Express dans le cadre de la planification quadriennale du Plan directeur TP (réseau 2011-14: réalisé, réseau 2015-18 : en cours, réseau 2019-22 : en planification).

Canton de Vaud et Régionyon : La planification TC du PDRN a été concrétisée par le «Programme Transports publics», mis en œuvre depuis 2012, qui permet l'amélioration progressive de la nouvelle offre (financée par un fonds d'investissement affecté créé par les communes partenaires du programme et par le Canton de Vaud) permettant selon les résultats obtenus une inscription de la prise en charge des déficits dans le programme de financement ordinaire TRV cofinancé par la Confédération, le Canton et les Communes. Rendre opérationnelle l'étude de développement des transports publics entre le pays de Gex et le District de Nyon (juin 2016).

Transfrontalier : Assurer une coordination optimale entre le GLCT Grand Genève et le GLCT Transports publics, dans le but de garantir la cohérence et l'adéquation entre les budgets d'exploitations TC et les objectifs de développement de l'offre et des infrastructures TC du PTGG 2016-2030.

France : Plan de développement du réseau organisé par chacune des autorités organisatrices de la mobilité. Poursuite des actions de coordination engagées par les différentes autorités pour faciliter l'information voyageurs, une bonne qualité de service et un usage optimal de l'offre TC. Poursuite du travail de définition du schéma métropolitain de mobilité de l'ARC du Genevois français dans le cadre de la prise de compétence prévue en matière de mobilité à l'horizon 2020, au regard des enjeux de mobilité du territoire et des évolutions institutionnelles de l'organisation de la mobilité en France. Finalisation de la démarche en 2017.

**Financement :** Financement local, programme de financement ordinaire TRV.

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :**

Le développement des axes forts TC (tram et BHNS) et des réseaux TC de rabattement permet de promouvoir l'utilisation des TC pour les déplacements à l'intérieur de l'agglomération centrale et des agglomérations régionales, ainsi que vers l'ensemble de l'agglomération (CE1) et de contribuer ainsi au report modal vers les TC et à la réduction des émissions des gaz à effet de serre (CE4). Il vise également à :

- Augmenter l'efficacité et l'attractivité des TC, en particulier sur le réseau des axes forts TC, en améliorant la régularité du service, la qualité des aménagements et le confort pour l'utilisateur (CE1).
- Améliorer l'intermodalité par des conditions de transbordement attractives par exemple entre bus - bus, bus - train, bus - MD (CE1).
- Coordonner le développement urbain et les TC par la desserte des PSD et principaux centres et quartiers, tout en favorisant leur développement et la densification du tissu urbain en général (CE2).
- Valoriser le centre-ville et les centralités d'agglomération par des projets de requalification de l'espace-rue permettant de diminuer la dominance du TIM et d'améliorer le cadre de vie et la sécurité des habitants et usagers (CE2 et 3).

# T-4

## Renforcer la gestion et l'exploitation du réseau routier

Références PA1 / PA2 : PA 2012, Annexe 4 fiche non-infrastructurelle T-D *Exploitation du réseau routier*



Douane de Bardonnex

### Enjeux et objectifs :

Le réseau routier de l'agglomération doit être conçu et exploité de manière à favoriser au mieux la complémentarité modale tant pour les déplacements de grande, moyenne ou courte distance.

La vision développée dans le Projet d'agglomération 3 met également l'accent sur la complémentarité et l'optimisation du fonctionnement du réseau autoroutier en tant que réseau d'armature qui structure l'ensemble du réseau routier de l'agglomération.

Dès lors, les objectifs prévalant au développement et à l'exploitation du réseau routier sont :

- Pour le réseau autoroutier d'armature :
  - Assurer la coordination et la complémentarité des développements portés par les maîtres d'ouvrages partenaires de l'agglomération, tout en intégrant les dimensions de financement des d'infrastructures par l'intermédiaire d'un péage susceptible d'en restreindre l'efficacité
  - Optimiser l'accessibilité des territoires, notamment à travers des aménagements de jonctions
  - Rechercher et mettre en place des mesures d'exploitation favorisant la fluidité de ce réseau, notamment au niveau des douanes (Bardonnex et Thônex-Vallard) ou des secteurs saturés (goulets d'étranglement)
- Pour le réseau routier structurant d'accès à l'agglomération centrale et aux principaux pôles urbains :
  - Concentrer les flux automobiles tout en assurant une maîtrise du trafic afin d'une part de préserver les territoires (notamment les secteurs denses et quartiers résidentiels) du trafic de transit et d'autre part d'inciter au transfert modal
  - Développer des services de transport publics performants et des itinéraires de mobilité douce (vélos) pour inciter au transfert modal
- Pour le réseau routier de niveau inférieur (desserte de l'agglomération centrale et des pôles urbains) :
  - Aménager ce réseau de manière à dissuader le trafic de transit et à favoriser les transports publics et la mobilité douce

### Cas spécifique de la traversée des centres urbains

La hiérarchisation du réseau routier vise à proposer des aménagements correspondant à la fonction du réseau et au contexte local. Le réseau structurant en milieu urbain est par exemple aménagé différemment du réseau structurant régional hors localité, alors que les charges de trafic peuvent être dans les deux cas élevées. La requalification de certaines traversées de localité permet également l'application de l'organisation du réseau routier, afin de favoriser l'utilisation du réseau de hiérarchie supérieur.

Actuellement, les traversées routières des centres ne sont pas toujours adaptées au contexte urbain traversé.

L'objectif principal est de requalifier l'espace public et de maîtriser le TIM dans les traversées de centralités et de localités, afin d'augmenter la qualité de vie et la sécurité dans les centres, de diminuer les nuisances pour les riverains et de favoriser l'utilisation des réseau routier de hiérarchie supérieure.

### Description de l'action :

Trois grands types de gestions sont à mettre en œuvre par les gestionnaires de réseaux routiers et collectivités concernées :

- Gestion des réseaux suprarégionaux et passages aux frontières :

La stratégie vise à un maintien et un renforcement de l'infrastructure routière suprarégionale comme ossature des déplacements d'agglomération. Les développements prévus portent notamment sur le contournement de Genève et le désenclavement du Chablais, et l'amélioration de l'accessibilité de l'autoroute par les flux internes à l'agglomération (réalisation d'échangeurs et gestion des réseaux d'accès à l'autoroute).

S'agissant des saturations récurrentes ou prévisibles à court terme, plusieurs augmentations de capacité du réseau autoroutier sont aujourd'hui planifiées : élargissement à 2x3 voies, par étape de l'autoroute de contournement de Genève dès 2018, élargissement de l'A40 Pied-du-Salève à plus long terme.

Les capacités des douanes de Bardonnex et de Vallard, doivent assurer la continuité de la capacité d'écoulement du trafic (pas de rupture à la frontière créant des encolonnements). Ainsi les plateformes douanières et les réseaux routiers amont et aval doivent au besoin faire l'objet d'aménagement d'amélioration la gestion du trafic ou d'augmentation de capacités, de manière à limiter le passage par les douanes secondaires et les réseaux routiers secondaires. Initié dès 2015 sur le côté suisse au niveau de la douane de Bardonnex, cette démarche se poursuit de manière transfrontalière ces prochaines années, en intégrant également dans les réflexions l'opportunité de réserver des voies spécifiquement au co-voiturage.

Du point de vue de l'exploitation, le développement des systèmes visant à mieux informer les usagers permettra d'améliorer la sécurité et la fluidité du trafic. Il s'agit notamment du déploiement d'une Centrale régionale de gestion du trafic (CRGT) initié par le canton de Genève (voir fiche T9 et T11) et le développement du nombre de panneaux à messages variables.

Les mises à péage de certains tronçons français de l'autoroute doivent faire l'objet des mesures d'accompagnement volontaristes et restrictives afin d'assurer l'usage du réseau routier suprarégional (autoroutes et voies rapides) et d'éviter un report sur le réseau secondaire.

- Régulation du réseau routier par signalisation lumineuse dans les centres :

Le déploiement d'un nouveau fonctionnement des carrefours à feux permet notamment de mettre en œuvre concrètement la priorité aux mobilités douces et aux transports publics dans les zones les plus urbanisées du canton de Genève (Zones 1 et 2 au sens de la loi genevoise pour une mobilité cohérente et équilibrée, adoptée en votation populaire cantonale le 5 juin 2016).

Sur les principales pénétrantes du canton de Genève, le fonctionnement des carrefours à feux vise à maîtriser le trafic routier entrant, à assurer la fluidité en aval des contrôles d'accès et à assurer une circulation performante des transports publics.

À cet effet, le canton de Genève dispose d'un crédit d'investissement ad-hoc à déployer sur les années 2017 à 2020 et visant à remplacer des contrôleurs aujourd'hui obsolètes et à déployer à l'échelle du canton une nouvelle stratégie de régulation lumineuse.

Sur la base de ces principes, les corridors d'accès principaux devant faire l'objet d'une politique transfrontalière de gestion du réseau routier et de mesures en vue d'une meilleure priorisation des transports publics et un contrôle d'accès des automobiles sont :

- les corridors franco-suisse, de Ferney-Voltaire (secteur D1005 – route de Ferney), St-Genis (secteurs Porte de France – routes de Meyrin – route du Mandement – route de Peney), Bernex (secteurs route de Chancy – barreau Nord), Genève-Sud (secteurs D1201 et 1206 à St-Julien et route de Base), Veyrier (route de Veyrier), Annemasse (secteurs RD1205 et 1206) et de la rive gauche (secteurs route de Jussy – route de la Capite – route de Thonon)



- Le corridor « est » articulé autour des routes de Malagnou et Florissant qui bénéficiera ces prochaines années d'un renforcement de l'offre en transports publics avec l'arrivée du Léman Express (2019), du tram à Annemasse et de l'axe fort de Frontenex.
- le corridor valdo-genevois de la rive droite (secteurs Grand-Saconnex ainsi que routes de Meyrin et Vernier – route de Lausanne / RC1)

Nyon et Annemasse Agglo repensent également leur schéma de circulation et la signalisation lumineuse dans leurs centres afin maîtriser le trafic routier et favoriser la progression des transports publics.

- Gestion et aménagements du réseau routier dans les centres et en entrée de localités :

Des projets locaux de requalifications des traversées routières des centres sont à planifier : sécurisation d'axes existants en milieu urbain dense ou dans les traversées de village, aménagement d'espaces publics urbains de qualité, nouvelle répartition de l'espace entre les différents modes de transport. L'ensemble du réseau (y compris structurant) identifié au niveau de l'agglomération centrale est déchargé du trafic de transit par la mise en œuvre concrète d'une « moyenne ceinture » visant à contourner les zones les plus urbanisées du canton.

Le réseau d'accessibilité et le réseau structurant sont aménagés en tenant compte des spécificités locales (écoles, commerces, centralité urbaine, etc.) et des aménagements spécifiques sont privilégiés dans ces lieux.

Le réseau à l'intérieur des quartiers est aménagé pour empêcher tout transit et créer des « poches tranquilles ». Au besoin des coupures physiques et des schémas de circulations dissuasifs sont à aménager. Dans les quartiers, en particuliers résidentiels, le réseau routier est exploité avec des zones à régime spécial (zone 30 km/h et de rencontre).

Les entrées de localité sont aménagées avec une attention spécifique. Il est nécessaire de montrer que l'utilisateur pénètre dans un secteur dense où la route partage une fonction de déplacement avec d'autres modes et d'espace public.

**Instances concernées (pilotage et partenaires) :** Tous les propriétaires d'infrastructures routières

#### Échéancier de réalisation :

Réseaux suprarégionaux et passage aux frontières : Collaboration continue des propriétaires et gestionnaires des réseaux routiers suprarégionaux dans le but de maintenir le rôle du grand contournement de Genève : réflexion partenariale relative à la coordination des développements autoroutiers à l'échelle de l'agglomération (pilotage GLCT) – 2016-2017. Identification des mesures d'accompagnement à mettre en place en cohérence avec les objectifs de gestion du réseau.

2017 à 2020 : Développement d'une centrale de mobilité destinée à mieux renseigner les usagers sur les conditions de circulation de l'ensemble des modes de transport, voiture, bus, vélo, etc... (cf fiche T9)

Déploiement d'une nouvelle stratégie de régulation des carrefours à feux : mise en œuvre pour le canton de Genève de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée prévue sur la période 2017 – 2020 par l'intermédiaire d'un crédit d'investissement ad-hoc (validé par le Grand Conseil genevois en septembre 2016).

**Financement :** Financement local

#### Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :

Une gestion et maîtrise du trafic individuel motorisé dans l'ensemble de l'Agglomération permet de favoriser les recours aux modes de transports durables et moins consommateur d'espaces que sont les TC et MD.

Cette mesure est une condition de base à une gestion efficace du trafic individuel motorisé, favorisant les TC et MD. Elle augmente l'effet des CE1, CE3 et CE4.



# T-5

## Gérer et maîtriser le stationnement des véhicules individuels sur fonds privés

**Références PA1 / PA2:** PA 2012, Annexe 4 fiche non-infrastructurelle T-A Gérer et maîtriser le stationnement des véhicules individuels sur fonds privés



### Enjeux et objectifs :

L'harmonisation des pratiques en matière de gestion et tarification du stationnement est l'un des éléments constitutif de la stratégie sectorielle mobilité du PA3. Le bon dimensionnement et le suivi du stationnement des véhicules sur fonds privés constitue un levier essentiel pour :

- Influencer la répartition modale des déplacements, notamment pendulaires, en limitant le nombre et/ou en gérant le stationnement lié aux emplois et aux activités ;
- Libérer des espaces dans les centres en faveur d'autres usages, principalement pour la mobilité douce et des espaces publics de qualité ;
- Influencer le taux de motorisation des ménages et les pratiques de déplacement en agissant sur la disponibilité et la proximité du stationnement privé avec le domicile.

Une gestion uniformisée à l'échelle de l'agglomération doit permettre d'éviter les effets contre-productifs dus à une mise en place de politiques de stationnement locales (risque de reports sur les communes voisines ou de «tourisme du stationnement») et définies à une échelle inadaptée (manque de vision d'ensemble).

Actuellement, dans le canton de Genève, le nombre de places de stationnement destinées aux activités est limité par l'autorisation de construire. Les taux maximum de places de stationnement sont définis dans un règlement validé par le Conseil d'Etat. («Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés» (L5 05.10), décembre 2015). L'objectif de cette réglementation consiste à influencer à la source les comportements de déplacements pendulaires.

Dans la partie française, ce sont les PLU (niveau communal et/ou intercommunal) qui définissent les places de stationnement à réaliser pour les nouvelles constructions. Une analyse réalisée en 2015 sur les politiques de stationnement dans les centres régionaux (Cahier 16-1 du Grand Genève) montre que les exigences oscillent entre 1 et 2 places par logement selon les secteurs de ces villes.

Un enjeu important consiste à différencier les affectations logement et les affectations emploi de manière à limiter l'emprise sur l'espace public dans le premier cas et à influencer les pratiques modales dans le second cas.

L'enjeu à l'échelle de l'agglomération consiste à :

- Poursuivre et étendre les principes de limitation du stationnement lié aux emplois aux autres secteurs denses de l'agglomération pour influencer les comportements de déplacement
- Imposer des réalisations de stationnements dans les nouvelles constructions de logement pour limiter l'emprise de la voiture sur l'espace public ; Faire évoluer les pratiques en fonction de l'évolution de la structure urbaine, et encourager l'autopartage (y compris auprès des promoteurs immobiliers).
- Etablir des directives de politique de stationnement privé par territoire de l'agglomération (par PACA, Communautés de communes, agglomérations régionales, etc.), dans le but de tendre vers des règlements harmonisés. De manière générale ces directives doivent conduire à des réductions du nombre de cases de stationnement plus importantes que celle préconisée par la norme VSS, en particulier dans les zones centrales et au bénéfice d'une excellente accessibilité TC et MD, tout en assurant une homogénéité au sein de chaque entité territoriale de l'agglomération. L'extension de la méthode de calcul et de «zonage du territoire» du Canton de Genève sur le reste du territoire de l'agglomération est à étudier. Ces directives tiennent enfin compte des contraintes liées à l'urbanisation, à la qualité des espaces publics et aux autres modes de déplacement

- Favoriser un habitat à mobilité durable, notamment par des quartiers de type «pauvre en voiture» (< 0.5 case/logement) / «sans voiture» (< 0.2 case/logement) et avec des parkings collectifs de quartier favorisant le recours aux TC et MD
- Favoriser la mutualisation des usages des cases de stationnement par la réalisation de stationnements collectifs regroupés dans de mêmes ouvrages (journée/soirée/weekend, activités/commerces, manifestations exceptionnelles, etc.), et le développement de places réservées à de l'autopartage

#### Description de l'action :

Les diverses collectivités publiques de l'agglomération adaptent leur politique de stationnement :

- Dans le canton de Genève : évolution périodique de la réglementation en vigueur en fonction de l'évolution du contexte urbain et des réseaux de mobilités, en particuliers de transports publics.
- Dans le Canton de Vaud : harmonisation des politiques et règlements de stationnement dans le district de Nyon
- Dans les agglomérations régionales et dans les territoires français de l'agglomération centrale: Évolution des règlements limitant l'offre en stationnement privé dans les nouvelles constructions en fonction du caractère urbain et de la desserte TC.

#### Instances concernées (pilotage et partenaires):

Canton de Genève, Régionnyon, et toutes les collectivités situées dans les agglomérations centrales et régionales

#### Échéancier de réalisation :

En cours: Le règlement du canton de Genève a été modifié en décembre 2015 afin de restreindre les ratios autorisés dans certains secteurs du canton. De ce fait il tient mieux compte de l'évolution des comportements en matière de déplacement (baisse du taux de motorisation au centre-ville par exemple) et de la mise en service du Léman Express en 2019 (autorisation de construire en 2016 pour des livraisons réelles de bâtiments dès 2018/2019).

Prochaines échéances :

A court terme, utiliser des projets moteurs, créant de significatives modifications de l'accessibilité, pour lancer des processus d'harmonisation des politiques de stationnement privé dans les agglomérations régionales et les territoires en général (par ex. sur les nouveaux corridors BHNS Chablais, tram Annemasse, tram St-Genis et tram St-Julien, dans lesquels les ratios de stationnement pratiqués ne sont pas encore adapté à la future accessibilité). Veiller aussi lors de ces processus à coordonner les politiques de manière à éviter les effets de bord, et les reports de stationnement qui en découlent.

Canton de Genève : mise en cohérence du règlement L5 05.10 (adaptation des zonages, ratios, etc.) sur la base des évolutions quadriennales du plan directeur TC (2015-2018, 2019-22, etc.) et des comportements en matière de déplacement

France : profiter des évolutions des structures administratives des territoires (loi NOTRe, par ex. le Chablais va passer de 2 Communautés de communes + 1 ville à 1 Communauté d'agglomération) pour amorcer les révisions et harmonisations des politiques publiques à l'échelle intercommunales.

**Financement:** Financement local

#### Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :

Une harmonisation des pratiques dans l'ensemble de l'agglomération et par territoire permet de réduire l'incitation à l'utilisation de la voiture, en particulier pour les déplacements pendulaires.

Cette mesure est une condition de base à une gestion efficace du trafic individuel motorisé, favorisant les TC et les MD. Elle augmente l'effet du CE1.

# T-6

## Gérer le volume et la tarification du stationnement public des véhicules individuels

**Références PA1 / PA2:** PA 2012, Annexe 4 fiche non-infrastructurelle T-B *Gérer le volume et la tarification du stationnement public des véhicules individuels*



Parking souterrain Genève

### Enjeux et objectifs :

L'harmonisation des pratiques en matière de gestion et tarification du stationnement est l'un des éléments constitutif de la stratégie sectorielle mobilité du projet de territoire du Grand Genève. Le bon dimensionnement et la bonne gestion (durée, tarif) du stationnement public constitue un levier majeur pour :

- Libérer des espaces dans les centres en faveur d'autres usages, principalement pour la mobilité douce et des espaces publics de qualité.
- Garantir la viabilité économique des centres urbains de l'agglomération tout en préservant l'habitat.
- Rationaliser les moyens par une utilisation optimisée des offres de stationnement, notamment en combinant différents types d'usages.
- Éviter les effets contre-productifs dus à une mise en place à une échelle inadaptée de politiques de stationnement non uniformisées.

Actuellement, le stationnement public n'est pas géré de manière uniforme entre les différentes agglomérations centrale et régionales :

- Dans le canton de Genève, une politique affirmée de gestion du stationnement public est menée depuis les années 1990 (zone bleue avec macarons pour résidents, stationnement payant, contrôles renforcés, etc.). Le plan directeur du stationnement adopté par le Conseil d'Etat le 25 août 2010 et par le Grand Conseil le 22 mars 2012, ainsi que son plan d'action voté par le Grand Conseil le 28 janvier 2016 et adopté par le Conseil d'Etat le 18 mai 2016 sont des outils permettant de faire évoluer la gestion du stationnement public et d'édicter des principes clairs à l'échelle cantonale.
- Dans le canton de Vaud, le Plan Directeur régional du district de Nyon prévoit la maîtrise des déplacements individuels par la mise en œuvre d'une gestion de l'offre en stationnement équilibrée et différenciée selon la localisation. La ville de Nyon a également engagé une politique de limitation des possibilités de stationnement dans le centre. Les principes de gestion et leur application doivent être adaptés en fonction de l'évolution du contexte urbain.
- Dans la partie française, le stationnement est du ressort des communes (cf. Etat des lieux sur les politiques de stationnement, RR&A, mars 2016). La Ville d'Annemasse a quasiment supprimé l'offre de stationnement illimité et gratuit (sauf la très courte durée). Cette tendance se développe dans les centres régionaux à des degrés divers en fonction de leur proximité avec l'agglomération centrale. En effet, les centres régionaux immédiatement en bordure de l'agglomération centrale ont une politique active sur la gestion du stationnement public (par ex. Gaillard). Ceux dont la localisation géographique est plus éloignée mais possédant une proximité grâce à la bonne qualité de desserte TC sont également dans une logique d'action sur le stationnement (par ex. Saint-Julien, Ferney-Voltaire, Saint-Genis). Ce n'est pas encore le cas (outre les secteurs très centraux) des autres communes françaises.

Il existe ainsi des disparités importantes dans la gestion du stationnement public entre les agglomérations centrale et régionales mais également entre les secteurs de l'agglomération centrale.

L'enjeu principal est de favoriser une harmonisation des pratiques entre les différentes agglomérations centrale et régionales et à l'intérieur de celles-ci.

### Description de l'action :

Les collectivités publiques de l'agglomération centrale et des agglomérations régionales mettent en place, progressivement une gestion du stationnement public en s'appuyant sur les principes suivants :

- établissement de directives d'harmonisation des politiques de gestion du stationnement à usage public par territoire de l'agglomération (par PACA, Communautés de communes, agglomérations régionales, etc.). De manière générale ces directives doivent conduire à la définition de tarifications et la gestion de la durée du stationnement harmonisée sur l'ensemble du territoire de chaque entité territoriale pour les places à usage public. Des évaluations de l'harmonisation des pratiques, voire des recommandations concernant les tarifs ou durées de stationnement sont à mener par l'agglomération.
- toutes les places de stationnement publiques situées dans l'agglomération centrale et les agglomérations régionales doivent être tarifées et/ou limitées (gestion en matière de durée de stationnement autorisé, à définir en fonction des affectations locales). La tarification est à appliquer dès la première heure et doit être coordonnée par sous-secteur géographique cohérent. Cette tarification doit être progressive en fonction du contexte urbain : plus les places sont situées dans un lieu central, plus elles doivent être chères (pour le canton de Genève un projet de loi vise à augmenter la tarification).
- une dérogation doit être disponible pour les résidents de manière à privilégier le stationnement des véhicules des résidents au détriment des véhicules pendulaires (principe du macaron de stationnement pour les zones bleues).
- le stationnement en ouvrage et les stationnements mutualisés doivent être favorisés pour libérer des espaces sur voirie. Pour le canton de Genève le principe d'une compensation de places supprimées en surface par des places en souterrain est appliqué pour une zone définie de manière réglementaire (RaLCR).

A Genève, ces principes sont à appliquer par le canton de Genève, notamment au travers du plan directeur du stationnement ainsi que de son plan d'action et de la législation existante (notamment le règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière H 1 05.01) ou à créer en matière de stationnement.

Dans le canton de Vaud, les principes énoncés ci-dessus sont à reprendre du volet stratégique du PDRN et à concrétiser dans son volet opérationnel. Les communes sont chargées de mettre en œuvre ces principes.

En France, les mêmes principes sont à reprendre et à concrétiser dans les SCOT, puis, le cas échéant, dans les PDU. Les communes mettent en œuvre ces principes, notamment par un ancrage dans les PLU.

### Instances concernées (pilotage et partenaires) :

Canton de Genève, Régionyon et toutes les collectivités situées dans les agglomérations centrales et régionales

### Échéancier de réalisation :

A court terme, utiliser des projets moteurs, créant de significatives modifications de l'accessibilité, pour lancer des processus d'harmonisation des politiques de stationnement publics dans les agglomérations régionales et territoires en général (par ex. sur les nouveaux corridors BHNS Chablais, tram Annemasse, tram St-Genis et tram St-Julien, dans lesquels des débordements de stationnement sont déjà observés à cause du manque de réglementation actuel : gratuit / illimité). Veiller aussi lors de ces processus à coordonner les politiques de manière à éviter les effets de bord, et les reports de stationnement qui en découlent.

France : profiter des évolutions des structures administratives des territoires (loi NOTRe, par ex. le Chablais va passer de 2 Communautés de communes + 1 ville à 1 Communauté d'agglomération) pour amorcer les révisions et harmonisations des politiques publiques à l'échelle intercommunales.

**Financement :** Financement local

### Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :

Une harmonisation des pratiques dans l'ensemble de l'agglomération et par entité régionale permet de réduire l'incitation à l'utilisation de la voiture, en particulier en ville, mais également dans l'ensemble de l'agglomération.

Cette mesure est une condition de base à une gestion efficace du trafic individuel motorisé, favorisant les TC et les MD. Elle augmente l'effet du CE1.

# T-7

## Gérer le stationnement P+R

Références PA1 / PA2: PA 2012, Annexe 4 fiche non-infrastructurelle T-C *Gérer le stationnement P+R*



*Parking-relais Meyrin / trop d'espace au-dessus du titre Enjeux et objectifs*

### Enjeux et objectifs :

La création d'une offre P+R cohérente (localisation, dimensionnement, gestion) pour favoriser l'usage des TC le plus proche possible du domicile sans favoriser encore plus la périurbanisation fait partie de la stratégie sectorielle mobilité.

Dans certains territoires d'urbanisation diffuse, il n'est pas possible de mettre en place une desserte TC pour tous les résidents. La multimodalité TIM + TC peut alors être une alternative à l'usage exclusif de la voiture. Les P+R peuvent jouer ce rôle en étendant, en quelque sorte, le rayon d'action des TC dans les secteurs moins denses de l'agglomération.

En revanche, les P+R présentent le risque de créer l'image d'une agglomération ayant une fracture entre deux modes de fonctionnement. D'une part, les centres denses constitueraient des lieux favorables aux TC et à la mobilité douce, d'autre part, les périphéries seraient un monde où seule la voiture individuelle pourrait répondre aux besoins de mobilité. Il est nécessaire de dépasser cette vision et de proposer un système de déplacement mieux intégré, en mettant également en place des solutions de mobilité alternatives pour irriguer le territoire et organiser le rabattement.

Il est ainsi nécessaire de dimensionner les P+R au plus juste et de les localiser dans les endroits judicieux.

Les enjeux identifiés pour la localisation et le dimensionnement des P+R sont les suivants :

- Constituer une extension de la couverture des TC pour les territoires périurbains les moins denses ;
- Favoriser le transfert modal au plus proche du domicile ;
- Ne pas constituer une concurrence aux offres TC existantes ou à développer ;
- Faire varier la gestion et la tarification des P+R selon l'attractivité du parking (plus un P+R est proche du centre plus il doit être cher)

En complément à l'offre en P+R, l'offre de P+B (park and bike sans abonnement TC) et P+R+B (park vélo/auto avec abonnement TC) se développe. Elle vise à répondre à une demande croissante d'utilisation du vélo pour une partie des déplacements de la journée et permet de valoriser ce mode de déplacement dont le potentiel d'augmentation de part modale est fort.

### Description de l'action :

Trois types de P+R sont recensés dans l'agglomération (la dénomination fait référence au type de desserte TC : fréquence, rapidité et typologie de desserte) :

- les P+R «ferroviaires» : grandes gares (G) ou gares régionales (R) ;
- les P+R «urbains» de proximité (P) et d'entrée d'agglomération (E), desservis par des lignes TC urbaines ;
- les P+R «régionaux» (B), desservis par des lignes régionales de rabattement, des lignes suburbaines rapides ou interurbaines et/ou connexions lacustres ;

Les P+R sur les lignes ferroviaires sont, pour la partie suisse de l'agglomération, réalisés et gérés par les exploitants ferroviaires. Leur tarification doit permettre d'en assurer la rentabilité, sans constituer une concurrence aux lignes TC de rabattement. Il s'agit d'infrastructures de taille modeste, mais avec un rôle stratégique vu leur capacité à capter les usagers au plus proche du domicile. Concernant les CFF, ils exploitent plusieurs P+R dont la tarification est définie à l'échelle nationale.

Les P+R urbains sont à localiser dans des lieux très spécifiques de l'agglomération. Ces lieux doivent répondre aux caractéristiques suivantes :

- Ils se situent sur une ligne de désir importante d'accès à l'agglomération ;
- Ils ne présentent pas de concurrence avec une ligne TC efficace en amont ;
- Ils disposent d'une bonne accessibilité routière, évitant notamment de transiter par des centralités urbaines denses ;
- Ils disposent d'une bonne desserte TC ;
- La localisation du P+R ne concurrence pas une affectation urbaine à plus forte valeur ajoutée.

Sur la base de ces principes, les localisations propices à l'implantation de grands P+R de périphérie urbaine sont notamment :

- Sur le corridor de St-Julien, le secteur de Bardonnex (en lien avec une desserte TC forte (par ex. tram St-Julien - Genève) ;
- Sur le corridor de Bernex, le secteur de Vailly (en lien avec le prolongement du tram)
- Sur le corridor d'Annemasse, le secteur de Porte de Genève à Gaillard (en lien avec le prolongement de la ligne TC urbaine à haut niveau de service de la route de Malagnou) ;
- Sur le corridor de St-Genis, le secteur de Porte de France à St-Genis (en lien avec le prolongement du tram) (à la condition toutefois de ne pas préteriter les densifications prévues dans ce secteur)

Tous les P+R urbains doivent faire l'objet d'une tarification et/ou d'une gestion par abonnement. Les abonnements doivent être délivrés à la condition sine qua non que l'utilisateur ne dispose pas d'une offre TC à son domicile.

A noter que certains P+R urbain de «proximité» sont susceptibles d'être réaffectés à terme pour un usage plus «urbain», en raison de leur localisation trop en aval dans la chaîne des déplacements et des charges de trafic qu'ils induisent sur des réseaux routiers sensibles (contexte urbain dense) ou en limite de capacité (par ex. réseau autoroutier Genève Sud).

Les P+R régionaux peuvent être localisés le long des lignes régionales de rabattement, des lignes suburbaines rapides ou interurbaines et/ou lacustres. Ils doivent respecter les principes suivants :

- Ils ne présentent pas de concurrence avec une ligne TC efficace en amont ;
- L'offre TC vers le centre sert également à d'autres usages ;
- La localisation du P+R ne concurrence pas une affectation urbaine à plus forte valeur ajoutée.

La tarification de tous les P+R doit être différenciée selon la localisation du parking.

De manière plus générale, l'ensemble des P+R doivent faire l'objet d'une tarification et/ou d'une gestion par abonnement corrélée avec le bassin versant et la qualité de desserte TC de chaque P+R. Dans cette optique la réglementation sur le stationnement P+R et la stratégie P+R de l'agglomération doivent encore évoluer. Il est à noter qu'en France, il est illégal de restreindre/interdire l'accès à une infrastructure publique. Il s'agit ainsi de mettre en cohérence les logiques de tarification et d'attribution d'abonnements par sous-secteurs / couloir de déplacements dans le but de :

- Valoriser les efforts des collectivités publics pour le financement des transports publics : les abonnements P+R doivent être délivrés à la condition sine qua non que l'utilisateur ne dispose pas déjà d'une offre TC attractive entre son lieu de domicile et son travail (par ex. rayon de 300m d'un arrêt TC avec une fréquence donnée).
- Limiter au maximum les distances parcourues en véhicule motorisé (par ex. sur le contournement autoroutier de Genève) ainsi que la traversée des centres urbains principaux. Pour inciter un comportement adéquat des usagers, un abonnement P+R devrait donner accès au seul P+R correspondant au bassin versant de l'utilisateur (par ex. à l'appui d'un justificatif de domicile et d'une attestation de l'employeur du lieu de travail ou d'étude).



- Garantir la nature du stationnement pratiqué par les usagers dans les P+R: Un P+R doit offrir des possibilités de stationnement de longue durée, mais ne doit pas être attractif pour du stationnement illimité, ni pour du stationnement visiteurs (logements, commerces, etc.). Les P+R sont à distinguer de manière réglementaire, fonctionnelle et tarifaire.

**Instances concernées (pilotage et partenaires):**

Pour les P+R situés sur les lignes ferroviaires : entreprises ferroviaires, exploitants de réseau, collectivités

Pour les autres P+R situés dans le canton de Genève : Etat de Genève via la Fondation des Parkings

Pour les autres P+R situés en France : conseils généraux, intercommunalités, communes

Pour les autres P+R situés dans le canton de Vaud : Régionnyon et les communes

**Échéancier de réalisation :**

En cours : En 2015, près de 9730 places de stationnement P+R sont à disposition sur le Grand Genève, avec une prépondérance sur le canton de Genève (5760 places)

Planification : les collectivités publiques ont prévu la réalisation de 38 P+R durant la période 2015-2018 (24 sur la partie française, 8 sur le canton de Genève et 6 sur la partie vaudoise de l'agglomération).

**Financement:** Financement local

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :**

Une régulation de l'offre P+R dans l'ensemble de l'agglomération permet de réduire l'incitation à l'utilisation de la voiture.

Cette mesure est une condition de base à une gestion efficace du trafic individuel motorisé, favorisant les TC et en particulier le RER. Elle augmente l'effet du CE1.



# T-8

## Valoriser les itinéraires de mobilité douce et définir des standards communs pour les aménagements

**Références PA1 / PA2:** PA 2012, Annexe 4 fiche non-infrastructurelle T-G *Valoriser les itinéraires de mobilité douce et définir des standards communs pour les aménagements*



Vélo, Pont du Mont-Blanc



Vélostation gare Cornavin Genève

### Enjeux et objectifs :

La stratégie sectorielle transport du PA3 identifie les fonctions et les types de déplacement assumés par la mobilité douce. Elle propose ensuite des types de liaisons MD qui doivent être développées pour répondre à ces types de déplacement, dans le but de créer un réseau maillé et continu favorisant la pratique de la marche à pied et du vélo à toutes les échelles (déplacements fonctionnels de courte ou longue distance, rabattement vers les centralités et les haltes TC, déplacements de loisirs). Dans ce cadre, la poursuite du développement du réseau de pistes cyclables et de voies vertes constitue un enjeu prioritaire.

Par ailleurs, les caractéristiques techniques des aménagements MD réalisés pour un même type de liaison sont parfois très différentes selon les localisations dans l'agglomération (une bande cyclable n'a pas le même standard à Nyon et à Annemasse par exemple). Ainsi pour permettre une utilisation accrue de la mobilité douce dans l'ensemble de l'agglomération, l'objectif est de parvenir à un standard aussi uniformisé que possible à l'échelle de chaque territoire de l'agglomération.

### Description de l'action :

Dans l'optique d'un traitement le plus uniformisé possible de la MD à l'échelle de l'agglomération, les actions suivantes sont menées :

- Consolider la typologie des réseaux de mobilité douce à l'échelle du Grand Genève
- Actualiser le schéma cyclable à l'échelle de l'agglomération, avec l'ensemble de ces itinéraires et en particulier son réseau de voies vertes;
- Compléter le schéma cyclable par un module d'accompagnement traitant spécifiquement de la signalétique et des jalonnements piétons et vélos, ainsi que de l'information aux usagers (par ex. cartes de temps de parcours pour les piétons et vélos, etc.);
- Engager une étude visant à proposer des standards communs par territoire en matière d'aménagements MD. Ces standards communs sont recommandés aux collectivités partenaires qui les intègrent dans leurs pratiques de réalisation.

### Instances concernées (pilotage et partenaires):

Schéma cyclable à l'échelle de l'agglomération et module d'accompagnement: Grand Genève

Mise en œuvre des mesures MD du projet d'agglomération: Toutes les collectivités locales

Standards d'aménagements MD: Canton de Genève, Regionyon et ARC syndicat mixte

**Échéancier de réalisation :**

Schéma cyclable à l'échelle de l'agglomération : actualisation périodique, avec une première mise-à-jour prévue pour l'horizon 2017-2019, notamment dans la perspective de la mise en service du Léman Express.

Module complémentaire signalisation et information : une correspondance des signalétiques légales en France et en Suisse a été faite. Le schéma de jalonnement est en cours pour le canton de Genève ; calendrier à préciser pour les autres territoires.

Standards d'aménagements MD : une correspondance des aménagements légaux en France et en Suisse a été faite. la continuité des aménagements entre les sous-secteurs de l'agglomération est à renforcer.

Par ailleurs à court terme, il s'agit de favoriser les échanges d'expériences et les bonnes pratiques entre les territoires de l'agglomération.

**Financement :** Financement local

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :**

La stratégie de mobilité douce vise notamment à assurer la continuité des itinéraires, diminuer les effets de coupure et créer un maillage de liaisons mobilité douce et d'espaces publics, ainsi que d'augmenter l'attractivité de la mobilité douce en améliorant la qualité des aménagements piétonniers et cyclables ainsi que des espaces publics. Un des objectifs est également de garantir davantage de sécurité pour les piétons et les cyclistes.

La définition d'un schéma cyclable, de standards d'aménagement MD et la réalisation des mesures de maillage et de sécurisation dans l'agglomération permettent non seulement d'améliorer les conditions de circulation des MD (CE1) et la qualité des espaces publics (CE2) en répondant à des anomalies ponctuelles du réseau, mais également d'accroître la sécurité objective et subjective des piétons et des cyclistes (CE3).

En créant un environnement plus sûr et attractif, avec des liaisons MD directes et continues, un report modal vers la MD est également favorisé, permettant une réduction des nuisances (bruit et pollution) (CE4).

# T-9

## Créer et développer des services à la mobilité

Références PA1 / PA2 : PA 2012, fiche non-infrastructurelles T-F *Centrale de mobilité transfrontalière* (partiellement)



Station d'autopartage, Annemasse Agglo

### Enjeux et objectifs :

Une politique de transports rationnelle se doit d'influencer le comportement des usagers en matière de mobilité de sorte que :

- moins de déplacements et prestations kilométriques soient générés ;
- moins de trafic individuel motorisé soit généré (usage rationnel de la voiture) ;
- la demande soit orientée vers des moyens de transport plus durables ;
- l'efficacité du moyen de transport soit améliorée (par ex. par le covoiturage).

La stratégie sectorielle des services à la mobilité vise ainsi à encourager les changements de pratique et un report modal des TIM vers les TC et la MD et se fonde sur les objectifs suivants :

- Informer et communiquer auprès de la population et des acteurs économiques
- Développer les prestations de services aux usagers
- Inciter les plans de mobilité d'entreprise et les plans de mobilité de site

Les mesures de services à la mobilité (ou mesures non-infrastructurelles) sont des mesures d'accompagnement indispensables aux mesures d'infrastructures pour atteindre les objectifs fixés dans la stratégie transports et favoriser une mobilité plus durable. Les mesures de services à la mobilité comprennent notamment des mesures dans les domaines suivants :

### Auto-partage

Dans le but de diminuer le taux de motorisation des ménages et favoriser une utilisation rationnelle de la voiture individuelle, afin de réduire l'encombrement des réseaux routiers (circulation et stationnement) et les nuisances (bruit et pollution), l'agglomération vise à développer les différentes formes d'auto-partage.

### Centrale de mobilité et prestations de services à la mobilité

Pour favoriser l'utilisation des transports publics et des mobilités douce dans l'agglomération, il est important que les utilisateurs – et les usagers potentiels – puissent avoir facilement accès à toutes les informations nécessaires (réseaux, horaires, conditions, offres de transports innovantes, etc.). L'ensemble des offres de mobilité alternative à la voiture doit faire l'objet d'une communication et d'une promotion active.

Les divers exploitants diffusent déjà bon nombre d'informations sur leurs sites Internet respectifs ou sur des centrales de mobilités spécifiques à chacun de leur réseau. L'enjeu est donc de développer une information cohérente et facile d'accès et d'usage permettant de regrouper les différentes prestations dans le domaine des services à la mobilité.

### Politique tarifaire TC

Voir fiche séparée T-2

### Covoiturage

Voir fiche séparée T-10

Selon les mêmes objectifs assignés au développement de l'auto-partage, la pratique du co-voiturage est encouragée. A l'échelle transfrontalière, le Conseil du Léman porte plusieurs initiatives pour développer cette pratique, particulièrement sur le territoire du Grand Genève (voir fiche-action T10).

### Plan de mobilité

Voir fiche séparée T-11

## Description de l'action :

### Auto-partage

La mesure vise le développement d'une offre Citiz d'auto-partage sur le territoire français ainsi qu'une poursuite du développement de l'offre Mobility sur le territoire suisse, notamment l'offre traditionnelle existante, mais également par la création d'une nouvelle forme d'auto-partage avec le service «Catch a car».

### Centrale de mobilité et prestations de services à la mobilité

Les services en faveur de la mobilité ou prestations de services assistant l'utilisateur dans ses choix en matière de mobilité favorisent un usage plus accru des modes doux et des transports publics et une utilisation plus rationnelle de la voiture, sans avoir recours à de nouvelles infrastructures. Les prestations de service ont donc pour mission de compléter les offres «standards» de mobilité et d'en obtenir une meilleure utilisation (plus de cyclistes sur les bandes et pistes cyclables, plus de personnes dans les bus, etc.).

La mise en place d'une centrale de mobilité transfrontalière et du développement des services à la mobilité passe dans un premier temps par l'identification d'une structure de portage. Une fois celle-ci identifiée et mise en place, les premières actions à mener sont notamment :

- La définition d'une stratégie d'information, communication et marketing : le principe du marketing est de «promouvoir» adéquatement, les offres de mobilité à une clientèle-cible, afin d'accroître et de mieux utiliser les infrastructures et offres de transports en place. Il identifie les besoins en mobilité du territoire (analyse de marché), définit une démarche optimale pour mettre à disposition des utilisateurs les produits et services adéquats (stratégie de produit), au prix du marché (stratégie de prix) et précise les moyens appropriés pour les faire connaître (communication et distribution).  
Exemples :
  - La simplification des sites internet d'information sur la mobilité et convergence France-Suisse dans la stratégie de communication appartient par exemple à cette série de mesures à mettre en œuvre.
  - La valorisation de l'image des TC (ex. campagne de communication sur l'image du train comme mode de transports d'agglomération), information aux voyageurs aux arrêts TC, Forum de discussion dans les associations de quartier, internet, application smartphone, flyers tout ménage, etc.
- Un rôle actif dans l'extension des bonnes pratiques en matière de TC et de mobilité alternative avec le développement des prestations de services : autopartage, création d'un réseau de vélos en libre-service à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, coursiers vélos, livraisons vélos, bourse aux vélos, transports de vélos, transports de bagages, pedibus, signalisation, jalonnements piétons, cartes de temps de parcours pour les piétons et vélos, etc.

### Instances concernées (pilotage et partenaires) :

Grand Genève et partenaires pour l'identification de la structure de portage.

La future structure de portage pour les premières mesures.

### Échéancier de réalisation :

#### Auto-partage

Canton de Genève : le canton s'est engagé, dès novembre 2016, dans une phase de développement de la nouvelle forme d'auto-partage en *free-floating* «Catch a car», complémentaire à celle déjà en place «Mobility». «Catch a car» est disponible pour la zone centrale du canton (ville de Genève, Vernier, Lancy, Carouge et Chêne-Bougeries).

France : un appel à manifestation d'intérêt (AMI) a été lancé par l'ARC dans le but de développer de l'offre d'auto-partage Citiz sur le territoire français. Le réseau «CITIZ» est ainsi opérationnel depuis octobre 2016 sur plusieurs localités de l'ARC du Genevois français (Annemasse, Archamps Technopole, Bonneville, St Julien-en-Genevois, Gex, Ferney-Voltaire).

#### Centrale de mobilité et prestations de services à la mobilité

Plusieurs sites internet permettent de fournir de l'information aux utilisateurs des réseaux de transports. Une référence unique à l'échelle du Grand Genève reste une amélioration nécessaire. La Direction générale des transports du Canton de Genève souhaite initier entre 2017 et 2020 le développement d'une centrale de mobilité transfrontalière destinée à mieux renseigner les usagers sur les conditions de circulation de l'ensemble des modes de transport, voiture, bus, vélo, etc...

#### Réseau vélo en libre-service

Régionyon a mis en oeuvre en 2011 un réseau de vélos en libre-service cofinancé par la Région, les Communes et les entreprises, 13 stations (Nyon-Gland-Eysins-Prangins-Divonne-les-Bains) et 130 vélos dont 50% de vélos électriques. Le réseau doit s'étendre en coordination avec la localisation des équipements collectifs et des sites d'emplois.

Un système de vélo en libre-service est déployé dans plusieurs communes du territoire genevois (Velospot) depuis 2015. Un projet cantonal est cours de développement.

#### Système de navigation dédié aux cyclistes

Un projet d'outil d'aide à la navigation spécifiquement pour les cyclistes est en cours de réflexion.

**Financement :** Financement local

#### Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :

Les mesures de services à la mobilité et les prestations de services à la mobilité contribuent à faire évoluer les comportements vers des mobilités plus durable et efficace en encourageant un report modal vers les offres de mobilités TC et MD «standards» ou des mobilités innovantes, tout en réduisant les prestations du trafic individuel motorisé et donc ses nuisances (bruit et pollution). Cette mesure augmente l'effet des CE1 et CE4.





# T-10

## Promouvoir et accompagner le développement du covoiturage

Références PA1 / PA2: nouvelle fiche



### Enjeux et objectifs :

Le concept Mobilité du Grand Genève s'appuie sur le développement de nouveaux services à la mobilité (voir également fiche mesure T-9 pour les autres services à la mobilité), complémentaires à la coordination des maîtres d'ouvrage sur les questions d'investissement et d'exploitation.

L'agglomération transfrontalière du Grand Genève rayonne sur près de 2000km<sup>2</sup> et présente à la fois des enjeux urbains (dans l'agglomération centrale et les agglomérations régionales) et des enjeux périurbains (dans le réseau de bourgs et villages). Le principe de la complémentarité des modes de transports développé dans le projet d'agglomération du Grand Genève répond également au besoin identifié dans les territoires. Face la croissance du nombre de déplacements dans les pratiques du quotidien, et pour répondre au mieux aux aspirations des usagers, un nouveau modèle de mobilité durable est à construire autour d'une approche multimodale, où chaque mode de déplacement a une utilité. Parmi ces pratiques de déplacement, le covoiturage constitue un potentiel à développer (flexibilité, économie, confort et adaptabilité), ce que les partenaires du Grand Genève réalisent.

Afin de concrétiser le « Développement de services innovants à la mobilité », le Grand Genève souhaite évaluer sur son territoire le potentiel de développement du covoiturage organisé ou spontané, répondant aux nouvelles formes que prend la mobilité multi et intermodale, partagée, et interconnectée. La même démarche existe en ce qui concerne le covoiturage en voies réservées qui pourrait aussi permettre d'apporter des solutions concrètes face aux flux quotidiens marqués à la frontière.

Dans la continuité du projet « Covoiturage » du programme France-Suisse INTERREG IV initié dans le cadre du Conseil du Léman, une démarche est en cours de programmation pour INTERREG V « covoiturage 2.0 transfrontalier et mobilité dans le bassin lémanique ». Portée par le GLCT transports publics, elle vise à organiser un service transfrontalier de covoiturage, aménager et développer un réseau d'aires de covoiturage, et développer des actions de communications ciblées. Il porterait sur la période de 2017 à 2019.

### Chiffres clés sur le covoiturage transfrontalier :

Le taux d'occupation des véhicules est faible : 1,27 pour les véhicules entrant à Genève,

- > 80% des frontaliers entrant dans le Bassin lémanique en voiture sont seuls dans leur véhicule.
- > 80% des covoitureurs ne passent pas par un site internet de mise en relation.
- > Les transports correspondent au 2<sup>e</sup> budget des ménages, avant l'alimentation.
- > Un covoitureur économise en moyenne 2 250 €/an

### Description de l'action :

Le projet INTERREG 2017-2019, en cours de définition par le GLCT Transports publics dans le cadre du Conseil du Léman, s'organise de la manière suivante, et inclut plusieurs membres institutionnels du Grand Genève dans sa réalisation :

#### Axe 1 : Promouvoir et développer le covoiturage :

- valorisation du site covoiturage-leman.org,
- développement d'une application mobile,
- développement de la complémentarité avec les TC,
- communication et animation dans les entreprises,
- schéma directeur du covoiturage et évaluation de l'impact,
- aménagement d'aires de covoiturage et signalétique.

#### Axe 2 : développer des solutions innovantes :

- Identifier et matérialiser des voies réservées 2+ (véhicules individuels avec au minimum 2 passagers),
- Expérimentation du covoiturage en zone périphérique,
- Déployer un système de covoiturage en temps réel sur 6 corridors du Grand Genève

#### Axe 3 : coordination transfrontalière

- Coordination technique et administrative centralisée au GLCT Transports publics,

La réalisation d'actions concrètes fera l'objet d'arbitrages à la fin de l'année 2016, pour alimenter le projet INTERREG France-Suisse « covoiturage 2.0 » :

- Définition des axes/secteurs prioritaires pour le covoiturage,
- Définition des axes pouvant faire l'objet de voies réservées,
- Développement d'un réseau d'aires de covoiturage,
- Aménagement d'arrêts le long des corridors de covoiturage,
- Identification des axes de covoiturage spontané pour le dernier kilomètre,
- Réservation des places de parking P+R, P+B ou P+Rail aux covoitureurs,
- Développement d'actions pour le covoiturage domicile-travail (en lien avec des opérateurs privés).

#### Instances concernées (pilotage et partenaires) :

GLCT Transports publics pour l'identification de la structure de portage et Conseil du Léman pour l'instance de dialogue transfrontalier.

Partenaires du Grand Genève : Cantons de Genève, Vaud et du Valais, Régionyon, Conseils départementaux de l'Ain et de la Haute-Savoie, Région Auvergne Rhône-Alpes (Covoit'OùRA), ARC Syndicat mixte.

**Échéancier de réalisation :** En cours. Poursuite des travaux dans le cadre du projet INTERREG 2017-2019

**Financement :** Fonds issus du programme européen INTERREG (FEDER, Confédération)

#### Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :

La promotion et le développement du covoiturage visent à améliorer l'efficacité des moyens de transports, ici en particulier du mode voiture individuelle. Le meilleur taux de remplissage des véhicules obtenu conduit à une diminution des prestations du trafic individuel motorisé et donc de ses nuisances (bruit et pollution). Cette mesure augmente l'effet des CE1 et CE4.

# T-11

## Optimisation des Plans de mobilité d'entreprises

Références PA1 / PA2: PA 2012, fiche non-infrastructurelle T-F *Centrale de mobilité transfrontalière* (partiellement)



Tram, Arrêt Bel-Air, Genève

### Enjeux et objectifs :

La mise en place de plans de mobilité d'entreprise doit permettre de réduire le trafic individuel motorisé en favorisant un report modal vers des moyens de déplacements alternatifs (transports publics, mobilité douce).

Les entreprises peuvent faire beaucoup pour contribuer à réduire le trafic individuel motorisé – qu'il s'agisse des déplacements liés à leurs activités ou des trajets parcourus par le personnel pour se rendre au travail. Le but d'un «plan de mobilité d'entreprise» est de proposer aux employés un éventail de mesures les incitant à favoriser les modes de transports alternatifs par rapport à la voiture individuelle (abonnements de transports publics, service de navettes, mobilité douce, covoiturage, etc.). Pour l'entreprise, ces mesures peuvent être un moyen de réduire les coûts (diminution de surfaces de stationnement et valorisation du patrimoine, véhicules de service, frais de carburant), tout en développant une image responsable.

Pour encourager les entreprises à prendre elles-mêmes en main les questions liées aux déplacements de leurs employés, les politiques publiques ont choisi une démarche basée sur l'information et l'incitation plutôt que sur la contrainte avec pour objectif de continuer le développement et la mise en œuvre de plans de mobilité d'entreprise. La démarche consiste à renforcer l'incitation ; la contrainte étant de toute façon liée aux bases légales en vigueur quant à la capacité à réaliser des places de stationnement en fonction de l'affectation du sol. Pour cela les cantons de Genève et de Vaud ont élaboré en mai 2016 un Guide des plans de mobilité à destination des entreprises, des groupements d'entreprises et des institutions de la Métropole lémanique. Alors que les déplacements professionnels représentent un coût – tant en termes financier, que de fatigue et de stress – le guide met en évidence l'intérêt pour les entreprises de réfléchir à un plan de mobilité rationalisant et facilitant les trajets de leurs collaborateurs et participant ainsi à l'amélioration générale de la mobilité collective. [http://ge.ch/transports/media/mobilite/files/fichiers/documents/v1.10\\_w\\_fr\\_brch\\_a5\\_guideplanmobiliteentreprises\\_deta16.pdf](http://ge.ch/transports/media/mobilite/files/fichiers/documents/v1.10_w_fr_brch_a5_guideplanmobiliteentreprises_deta16.pdf)

Depuis 2010, Régionyon apporte conseil et expertise dans la mobilité des entreprises. Il en découle un programme d'actions dénommé «Guichet mobile» qui vise à engager en partenariat le privé, par les directions d'entreprises et les prestataires de services à la mobilité, ainsi que le public par les communes, la Région, le Canton et la Confédération. Ce guichet offre un service de conseil aux entreprises, la promotion d'offres en modes de transports, des mesures incitatives et informatives sur un site d'activités d'au moins 1'000 collaborateurs. L'ensemble des coûts est mutualisé, le service du guichet est partagé par plusieurs sites d'activités sur l'ensemble du district de Nyon.

Par ailleurs, l'association ZI ProMobilité œuvre également au développement de services à la mobilité pour proposer une desserte facilitée en direction des zones d'activités de la ZIPLO et ZIMEYSA (environ 50% de frontaliers). Ces zones font l'objet d'animations spécifiques pour promouvoir l'accès en transports en commun ou en covoiturage.

Côté français, l'ARC compte plus de 100 zones d'activités. Plusieurs d'entre elles disposent d'un espace communautaire sur des sites de covoiturage ([covoiturage.cg74.fr](http://covoiturage.cg74.fr) ; [covoiturage.leman.org](http://covoiturage.leman.org)).

A titre d'exemple, l'opération Mobil'Arve (secteur Bonneville) propose une opération expérimentale visant la réduction des émissions liées aux déplacements des salariés de la vallée de l'Arve à travers l'incitation et la réalisation de plans de déplacements au sein d'établissements publics et privés.

### Description de l'action :

Le Grand Genève, dans le cadre de son programme de travail et d'expérimentation, vise à accentuer son apport sur ce sujet dans sa stratégie d'offre de transport multimodale. Des actions ciblées sont ainsi prévues à l'échelle des territoires pour diminuer la part d'autosolisme en direction de zones fortement fréquentées. Le Grand Genève peut ainsi jouer un rôle de cohérence et d'appui à la définition d'une politique de mobilité efficace (animation et promotion de covoiturage, incitation à la réalisation de Plans de Déplacements Inter-Entreprises).

### Plans de mobilité d'entreprise

La politique d'information et d'indication à destination des entreprises doit se poursuivre sur la base des retours d'expérience des secteurs sur lesquels des plans de mobilité se développent.

Le développement d'une plateforme de coordination et d'échanges d'expériences concernant les services à la mobilité pour les entreprises constituerait une étape complémentaire dans cet axe de travail. En effet, le thème des mobilités d'entreprises par exemple est fortement localisé puisque il s'agit de tisser des rapports avec les entreprises d'un site, impliquant une construction de gouvernances chaque fois différentes. Une telle plateforme pourrait jouer le rôle de coordination, de lobbying, de mise en commun d'expériences et aussi éventuellement d'élaboration d'actions de communications.

### Centrale de mobilité

La mise en place d'une centrale de mobilité transfrontalière (cf. fiche T9) et du développement des services à la mobilité passe, dans un premier temps par l'identification d'une structure de portage. Une fois celle-ci identifiée et mise en place, les premières actions à mener sont :

- Simplification des sites internet d'information sur la mobilité et convergence France-Suisse dans la stratégie de communication
- Rôle actif dans l'extension des bonnes pratiques en matière de TC et de mobilité alternative (extension de l'auto-partage en France, promotion des VLS et extension dans les agglomérations régionales, etc.)

**Instances concernées (pilotage et partenaires) :** Grand Genève et partenaires.

**Échéancier de réalisation :** À court et moyen terme. Cette action doit s'inscrire dans la durée.

**Financement :** Mode de financement à organiser par opération.

**Priorité :** Action à mener à court et moyen terme de façon durable

### Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :

Cette mesure participe pleinement à l'objectif CE4 de réduction des atteintes à l'environnement grâce à une diminution des déplacements individuels motorisés.

# ENVIRONNEMENT



# E-1

## Stimuler, accompagner et promouvoir les projets des acteurs du territoire en faveur du climat et de l'énergie dans une logique partenariale

Références PA1 / PA2: nouvelle fiche

### Enjeux et objectifs :

Face aux enjeux frappants du changement climatique, tant au niveau international (COP21) qu'au niveau local, **la mobilisation en faveur de la protection du climat se renforce**: l'ARC s'engage dans une démarche « territoire à énergie positive » (TEPOS), le canton de Genève a adopté en novembre 2015 son Plan climat cantonal et le canton de Vaud y travaille également. Dans cette optique, **le projet de territoire Grand Genève fixe l'objectif ambitieux de réduire de 40%** les émissions de gaz à effet de serre (GES) et d'atteindre une part d'énergies renouvelables de 32 à 40 % d'ici à 2030 (vs. 1990) et cela en sus de la croissance démographique envisagée. Pour relever ce défi, **une démarche proactive et une politique d'exemplarité** sont nécessaires.

Dans ce sens, de nombreux projets en lien avec la **transition énergétique** sont en cours (Cité de l'énergie, TEPOS, écoParcs, GEothermie 2020, ENERGEO, PDER, plusieurs CAD, CERN, mobilité électrique etc.) et beaucoup d'autres verront le jour dans les prochaines années. Des **collaborations transfrontalières** solides sont nécessaires pour 1) valoriser et **partager les connaissances** produites par ces projets et 2) **valoriser durablement et de façon équitable les ressources énergétiques** du Grand Genève (p.ex. CAD alimenté par hydrogéothermie). Depuis 2014, la coordination transfrontalière est instaurée à travers la **Commission transfrontalière de l'énergie** (CTE) qui œuvre pour une culture partagée de l'énergie à l'échelle de l'agglomération.

L'objectif de cette action est de favoriser les synergies entre les acteurs du territoire pour :

- accorder ensemble une **priorité politique** de haut niveau à la transition énergétique ;
- favoriser le partage d'expériences, les **partenariats** régionaux franco-suisse et l'innovation (p.ex. projets INTERREG ou horizon 2020 etc.)
- soutenir de façon proactive le **déclenchement et le financement de projets** en faveur du climat sur le Grand Genève
- donner de la **visibilité** aux initiatives exemplaires développées au sein du Grand Genève.



### Description de l'action :

L'action se structure autour des enjeux énergétiques et actions prioritaires suivants :

#### 1. Promouvoir une utilisation rationnelle de l'énergie :

- Favoriser la transition dans les **quartiers existants** : tirer les enseignements des projets en cours (écoquartier Jonction, Viry etc.) et démarrage du projet Interreg REQUEST (transition vers la durabilité et REhabilitation de QUartiers EXiSTants), dispositif de rénovation énergétique des maisons individuelles (DORéMI), des bâtiments collectifs (TEPI) et des bâtiments d'activité (PEZA), etc.
- Déployer les bonnes pratiques de **l'écologie industrielle** et de **l'économie circulaire** : tirer profit de l'existant (plateforme Genie.ch, démarche FTI-écoParc, projet Equilibre. etc. (cf. fiche E3)
- Développer l'électromobilité à l'échelle transfrontalière (cf. fiche E7)

**2. Garantir la durabilité des ressources locales à l'échelle transfrontalière :**

- a. Préserver et engager durablement les ressources renouvelables du Grand Genève (le sous-sol : Géothermie 2020..., l'eau : Genilac, mais aussi le bois dans la valorisation matière (construction, ameublement ou papier), recyclage et énergie).
- b. Coordonner l'engagement des ressources locales : Plan Directeur des énergies de réseaux, etc.

**3. Effectuer une revue de projet annuelle au sein de la CT Energie pour garantir la vitalité du processus et assurer la continuité des projets d'envergure à l'échelle de l'agglomération.**

**4. Renforcer le réseau des acteurs du climat du Grand Genève pour développer les échanges :**

- a. Identifier les personnes-clés/contacts au sein des administrations publiques / associations / incubateurs qui génèrent et/ou co-financent des projets liés au climat (acteurs du climat / acteurs du développement régional pour regioisuisse)
- b. Développer les échanges sur les bonnes pratiques en matière d'accompagnement des entreprises et de projets innovants.

**5. Soutenir les acteurs publics et privés dans le déploiement et le financement de projets en faveur du climat :**

- a. Promouvoir et développer les plateformes destinées aux porteurs de projet sur la mise en place de partenariats, la gestion de projet, les différents types de financement, les conditions, le réseau des personnes ressources/conseil.
- b. Proumouvoir un concours ou appel à projets « Climat Grand Genève » pour encourager des actions mobilisatrices sur le terrain, en collaboration avec le Concours genevois du développement durable
- c. Recenser les modes de financement existants au niveau français, suisse et européen:

Fonds publics :

- Etat français, Confédération, Région, Départements, cantons, communes
- Fonds européens pour la recherche Horizon 2020 et pour la coopération régionale (Interreg)
- Appels à projet ADEME
- Fondetec, Cogener, ProKilowatt
- Cité de l'énergie
- Fondation Klik: financements de projets en Suisse enregistrés auprès de l'OFEV
- Fonds de Technologie via Emerald Technology Ventures et South Pole Carbon
- Programme « 100 millions »
- Le Concours genevois du développement durable, qui récompense les projets exemplaires dans le domaine du climat

Fonds privés :

- banques commerciales (p.ex. banque alternative) → recenser les critères de sélection (p.ex. mesures des impacts) et lignes de crédit proposées
  - *impact investment* (échelle des projets, conditions, etc.)
  - Go beyond : early stage investing ([www.go-beyond.biz/about](http://www.go-beyond.biz/about))
- d. Recenser et évaluer la pertinence des mécanismes liés au marché du carbone et à la valorisation du carbone (crédits carbone ou captation de carbone p.ex. « Renewable Power-to-Gas » ou valorisation de CO<sub>2</sub> dans les serres).
  - e. Accompagner/développer les démarches de financement participatif/citoyen

**6. Mettre en œuvre une stratégie de communication et de sensibilisation autour des enjeux de l'énergie**

**7. Participer activement aux Assises européennes de la transition énergétique**

**8. Valoriser les formations dans le domaine du développement durable**, comme par exemple le CAS en management de l'énergie, le CAS en gestion de l'eau à UNI-Ge, la formation continue de SuisseEnergie...

<p><b>Instances concernées (pilotage et partenaires):</b></p> <p>Grand Genève (Communauté transfrontalière de l'énergie), Communautés de communes, ARC, Canton de Vaud, Canton de Genève (Service cantonal du développement durable, Office cantonal de l'énergie)</p>
<p><b>Échéancier de réalisation : 2017-2020</b></p>
<p><b>Financement:</b> à préciser</p>
<p><b>Priorité / Niveau de maturité:</b> En cours d'élaboration</p>
<p><b>Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité</b></p> <p>CE4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources : Réduction des émissions de polluants atmosphériques et CO<sub>2</sub></p>
<p><b>Lien avec les planifications / initiatives françaises, vaudoises et genevoises :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Feuille de route de la Communauté transfrontalière de l'énergie</li> <li>• Conception générale de l'énergie du canton de Genève</li> <li>• Schéma de Cohérence Climat-Air-Energie Territorial (SC2ET) de l'agglomération Grand Genève</li> <li>• Territoires à énergie positive (TEPOS) de l'ARC</li> <li>• Schéma Climat Air Energie Rhône-Alpes</li> <li>• Stratégie énergétique 2050 (Office fédéral de l'énergie)</li> <li>• Plan Climat Cantonal (Genève)</li> <li>• Plan directeur de RégionNyon</li> <li>• Plan directeur cantonal Vaudois</li> <li>• Plan directeur Cantonal de Genève (Fiche D02: « Coordonner aménagement du territoire et politique énergétique cantonale », C10...)</li> </ul>
<p><b>Autre :</b></p> <p>Lien avec autres fiches action : E3, E5, E7, E5, U1, U11, U12, T8, T10, Co1</p>





## E-2

### Organiser la mise en valeur du patrimoine rural (paysager, culturel, agricole, naturel) et ses fonctions au sein des espaces ouverts de l'agglomération

Références PA1 / PA2 : PA2012, Annexe 8 FA 135-b Préserver et mettre en valeur les richesses paysagères de l'agglomération



Zones d'affectation simplifiée de l'agglomération du Grand Genève

#### Enjeux et objectifs :

Cette action s'inscrit dans la continuité de plusieurs démarches entreprises ces dernières années sur le territoire du Grand Genève : projet paysage, contrats corridors biologiques, mesures agro-paysagères d'agglomération (MAP), plateforme Chez mon fermier, espaces cours d'eau, etc. Elle vise à pérenniser ces démarches en cours par la définition et la mise en œuvre d'un nouvel outil et/ou organe de gouvernance territorial commun qui aura pour objectif **d'organiser et promouvoir le patrimoine paysager, culturel, agricole, naturel et forestier de l'agglomération**.

Les signataires de la charte d'engagement du Grand Genève (2012), ont signifié leur **engagement pour préserver le patrimoine naturel**, cet outil en est donc le prolongement stratégique/opérationnel. Pour préserver, il est nécessaire de faire connaître ce patrimoine auprès des divers publics, notamment les élus. Malgré ses atouts majeurs, il est en effet encore méconnu auprès de la population locale, des nouveaux arrivants et des visiteurs étrangers de la région. Il s'agit ainsi de l'élever au même rang que les autres qualités connues et reconnues de la destination Grand Genève que sont les musées, les organisations internationales, la haute horlogerie, les hautes écoles, la finance, etc.

Résultats attendus :

- Définir et mettre en œuvre un outil de mise en valeur du patrimoine paysager, culturel, agricole, naturel et ses fonctions au sein de l'agglomération.
- Conserver et renforcer des espaces ruraux de qualité et leur gestion par une agriculture dynamique et de proximité.
- Favoriser une structuration cohérente et équilibrée de l'aménagement du territoire : activités économiques, logement, transports, charpente paysagère et naturelle, loisirs, etc. sur l'espace rural.
- Contribuer à la conservation des ressources naturelles et agricoles du territoire et de ses services écosystémiques essentielles aux bases naturelles de l'existence (qualité de l'air, de l'eau, des productions alimentaires, etc.).
- Conserver et renforcer les richesses naturelles : espaces protégés, réseaux biologiques, entités paysagères, flore, faune et milieux naturels et forestiers.
- Développer/renforcer le sentiment d'appartenance de la population de l'agglomération, des visiteurs et des nouveaux arrivants au territoire du Grand Genève.

#### Description de l'action :

Dans un premier temps, cette action nécessite de préparer une synthèse du diagnostic global du territoire pour les élus, basée sur la mise en commun et l'analyse des nombreux projets et études menés ces dernières années sur les thématiques visées (paysage, culture, agriculture et nature).

Il s'agira ensuite de définir selon quel processus et à travers quel outil et/ou organe de gouvernance transversal la préservation et la promotion du patrimoine peut être accomplie de manière pérenne : parc naturel régional, communauté transfrontalière, fondation, contrat de territoire, charte ou autres (liste illustrative).

Enfin, ce nouvel outil/organe de gouvernance devra être concrétisé et sa feuille de route stabilisée.

**Instances concernées (pilotage et partenaires):**

Cette action est éminemment transversale et devra être conduite avec les nombreuses entités françaises et suisses compétentes en matière d'agriculture, d'aménagement, d'environnement, d'économie...

**Échéancier de réalisation :** 2017-2022

**Financement :** à définir

**Priorité :** Une synthèse des démarches et données existantes doit être posée, préalablement au développement d'actions.

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :**

- CE1 et CE2 Maîtrise et organisation du développement territorial (urbanisation et axes de transports) et des activités et fonctions qui s'y déroulent (économiques, loisirs, biodiversité, etc.).
- CE4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources:
- Réduction des conflits entre axes de transport/zones de développement urbain et valeurs naturelles/réseaux biologiques.
- Réduction de la consommation de surface et revitalisation des espaces naturels et paysagers.
- Réduction des besoins en surface pour les nouvelles infrastructures.
- Réduction de la proportion des surfaces imperméabilisées au sein des installations routières et entre ces dernières.
- Réduction de la dispersion des nouvelles surfaces bâties.
- Eventuelle restitution de surfaces pour la nature, la forêt, les lacs et cours d'eau, l'agriculture, le délaçement.
- Diminution de la croissance du milieu bâti au profit des espaces naturels et paysagers, protection des biotopes précieux (CE2)
- Réduction des pertes de surfaces d'assolement et proposition de mesures de compensation.
- Diminution de l'effet de coupure dû aux infrastructures pour la faune et la flore, et meilleure mise en réseaux d'espaces naturels et paysagers.
- Amélioration de la qualité des espaces verts et des espaces ouverts, revitalisation des espaces de délaçement, création de parcs.
- Augmentation de la qualité de la nature et du paysage.
- Régulation des utilisations de détente et de loisir.

**Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises :**

Genève, plan directeur cantonal : fiches de mesures A06 / A15 / C01 / C02 / C03 / C04 / C05 / C06 / C07 / C08 / C09 / C10

Vaud, plan directeur cantonal : fiches de mesures E11 / E12 / E21 / E22 / E23 / E24 / E25 / E26 / F11 / F12 / F21 / F22

Nyon, plan directeur régional Nyon : actions A1-1 / A1-2 / A1-3 / A1-4 / A1-5 / A1-6 / A1-7 / A1-8 / A2-3 / A2-4 / B3-1 / B3-2 / B3-3 / B3-4 / C4-1 / C4-2

France : schémas de cohérence territoriale

France : Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

**Autres :**

Lien avec fiches U-1, E-1, E-8, E-9, E-10, E-11, E-12, U-3, U-4, U-5, U-10, U-11, U-12, U-13, U-14, Mn-1, Mn-2 et Co-1

# E-3

## Promouvoir l'économie circulaire à l'échelle de l'agglomération

Références PA1 / PA2 : Nouvelle fiche



Les boucles de valeur de l'économie circulaire (source : Institut de l'économie circulaire, inspiré de la Fondation Ellen MacArthur)  
<http://www.economiecirculaire.org/data/sources/users/901/images/schemaeconomiecirculairebig.jpg>

### Enjeux et objectifs :

Concept économique s'inscrivant dans le cadre du développement durable, l'économie circulaire vise à produire des biens et des services tout en **limitant l'épuisement des ressources naturelles** et d'énergies fossiles résultant du système économique actuel (extraire, fabriquer, consommer, jeter). L'économie circulaire permet de rendre le **tissu économique plus robuste et compétitif, plus ancré localement** (circuit court), moins sensible à la fluctuation du coût des matières premières, tout en minimisant ses impacts sur l'environnement. L'écologie industrielle est un moyen d'atteindre ces objectifs par la mise en œuvre d'échanges de flux ou de mutualisation de besoins interentreprises. Mais il en existe d'autres comme par exemple l'écoconception et l'économie de la fonctionnalité.

Les opportunités sont nombreuses à l'échelle de l'agglomération du Grand Genève et plusieurs initiatives sont déjà en cours : [www.eclaira.org](http://www.eclaira.org) - économie circulaire en Rhône-Alpes, stratégie écoParc de la FTI, [www.genie.ch](http://www.genie.ch) - Geneva network of Industrial Ecology. En **féderant les acteurs publics et économiques** du Grand Genève autour d'une dynamique d'économie circulaire, cette action a pour but de donner **plus de visibilité** aux initiatives en cours, de créer une fertilisation croisée et de mettre à profit le **potentiel d'innovation et de création de nouveaux business models** à l'échelle transfrontalière. L'objectif de cette action est d'établir une feuille de route de l'économie circulaire transfrontalière pour consolider les initiatives en cours et générer des nouveaux projets innovants et durables dans les chaînes de valeur.

### Description de l'action :

L'action se structure de la façon suivante :

1. Etablir une feuille de route de l'économie circulaire pour le Grand Genève :
  - a. Identifier et réunir les acteurs économiques afin d'identifier les attentes et les axes porteurs à l'échelle transfrontalière, puis préciser les enjeux et les objectifs.
  - a. Identifier et réunir les acteurs économiques afin d'identifier les attentes et les axes porteurs à l'échelle transfrontalière, puis préciser les enjeux et les objectifs.
  - b. Identifier les ressources et filières prioritaires en consolidant le socle de connaissances et d'expériences existantes (cf. *Les nouvelles ressources de Genève, 15 ans de travaux en écologie industrielle*, 2015) et en assurant une cohérence avec les différentes politiques territoriales. La coordination se fera par étapes avec les filières suivantes :
    - Agriculture : promouvoir les circuits courts agricoles et les mettre en valeur (cf. action « Chez mon Fermier » du Grand Genève).
    - Société civile : réutilisation : échanges de services et réparations de type Répar'Acteurs dans l'Ain, Pop&Fix, Matériuum, Ressourceries, etc. souvent en lien avec des associations d'économie sociale et solidaire (Après-GE) ou d'intégration professionnelle.

- Déchets : promouvoir le tri et recyclage : valorisation des sols et matériaux d'excavation (cf. fiche E4 : Bourse d'échange de matériaux), démontage d'appareils électroniques, compostage et méthanisation.
  - Economie : développement de zones d'activités durables et de synergies interentreprises (p.ex. stratégie écologie industrielle de la FTI (écoParc), Plaine de l'Aire, etc.)
  - Espaces de co-working.
  - Achats professionnels responsables : Prise en compte de critères de développement durable dans les achats professionnels. Le Canton de Genève a développé plusieurs outils pour promouvoir cette filière (guide pratique, formations, conférences, etc.)
- c. Mettre en lien et élaborer un plan d'actions avec les acteurs majeurs des filières retenues en vue de la création de nouveaux projets, notamment transfrontaliers.
2. Mettre en évidence, développer et soutenir des **initiatives d'économie circulaire transfrontalières**, par exemple à travers un incubateur, en collaboration avec les structures existantes.
3. Après analyse d'opportunité et de faisabilité, développer une plateforme de réseautage et d'échange d'expériences et de bonnes pratiques en lien avec les réseaux existants (p.ex. Genie.ch, Chez mon fermier, [www.reffnet.ch](http://www.reffnet.ch), etc.).

**Instances concernées (pilotage et partenaires) :**

Cantons suisses et départements français, chambres de Commerce et de l'Industrie, chambres de Métiers et de l'Artisanat ; chambres d'Agriculture, Eco-cité française du Grand Genève (ARC), Régionyon, Grand Genève

**Échéancier de réalisation :** 2017-2021

**Financement :** à définir

**Priorité / Niveau de maturité :** En cours d'élaboration

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :**

CE 4: Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources

- Optimisation de l'usage des ressources tout en minimisant les impacts environnementaux
- Limitation des transports TIM et fret

**Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises :**

- Pré-diagnostic et action Optim'Déchets des Chambres de Commerce et de l'Industrie de Rhône-Alpes
- Page du Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer sur l'économie circulaire : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/L-economie-circulaire.45403.html>
- Les nouvelles ressources de Genève, 15 ans de travaux en écologie industrielle : résultats et perspectives, Etat de Genève, 2015
- Geneva Network for Industrial Ecology (Genie) : [www.genie.ch](http://www.genie.ch)
- Les plateformes d'économie circulaire en France et Rhône-Alpes : [www.economiecirculaire.org](http://www.economiecirculaire.org) et [www.eclaira.org](http://www.eclaira.org)
- Stratégie écoParc de la Fondation pour les terrains industriels de Genève : [www.fti.geneva.ch/fr/content/ecoparcs-industriels](http://www.fti.geneva.ch/fr/content/ecoparcs-industriels)
- Répar'Acteurs - Le site des artisans de la réparation dans l'Ain : [www.reparateurs.ain.fr](http://www.reparateurs.ain.fr)
- Plateforme « Chez mon fermier » : [www.chezmonfermier.grand-geneve.org](http://www.chezmonfermier.grand-geneve.org)
- Réseau Suisse pour l'efficacité des ressources : [www.reffnet.ch](http://www.reffnet.ch)
- Plan d'actions régional d'économie circulaire de la Région Auvergne-Rhône-Alpes (en cours d'élaboration)
- Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) et Stratégie régionale d'innovation - spécialisation intelligente (SRI-SI) de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

**Autre :** Lien avec d'autres fiches action : E1, E4, U1, U11, Co1

# E-4

## BOURSE D'ÉCHANGE DE SOLS ET MATERIAUX D'EXCAVATION

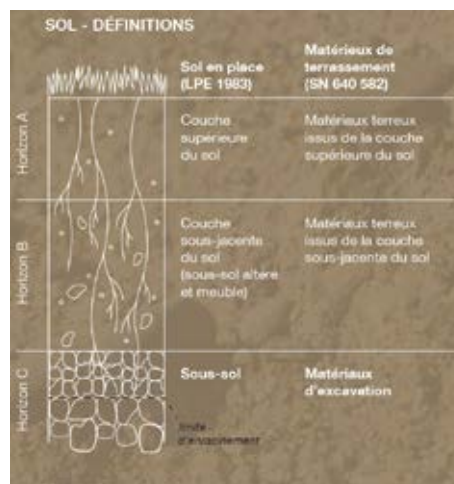
Références PA1 / PA2 : nouvelle fiche

### Enjeux et objectifs

Chaque année, le volume global de matériaux d'excavation non pollués issus des chantiers des cantons de Genève et Vaud, ajouté à celui de la Haute-Savoie et de l'Ain s'élève à environ 4.4 millions de m<sup>3</sup>.

Aujourd'hui, plus de la moitié de ce volume est évacuée pour être stockée dans les sites d'extraction (gravières, carrières). Parallèlement, les réserves de gravier et sable s'amenuisent sur le territoire du Grand Genève.

Les enjeux de la mise en place d'une bourse d'échange des matériaux sont donc de préserver les ressources naturelles minérales en limitant le recours aux matières premières nobles et de limiter la mise en décharge de matériaux propres pouvant être valorisés. Cette action permettrait également de limiter les trajets routiers et la pollution liée (air, bruit).



Source : Ecomat brochure 2016 - GESDEC

### Les objectifs sont les suivants :

Tirer des enseignements des projets similaires existants ou ayant existés sur Vaud, Genève et dans l'Ain.

- Mettre en contact les acteurs de la construction (maîtres d'ouvrages, direction de travaux, entrepreneurs...) et les acteurs du monde agricole et des sites de comblement de matériaux (décharges, gravières)
- Favoriser la valorisation locale des sols décapés (horizons A et B) et des matériaux excavés (horizon C)
- Permettre une optimisation des coûts pour l'offreur et le preneur

### Description de l'action :

Etudier la faisabilité de la mise en place d'une plateforme d'échange à l'échelle de l'agglomération permettant de chercher ou proposer des matériaux d'excavation et des sols (terre végétale et sous-couche) selon les étapes suivantes :

### Analyse du retour d'expérience de projets similaires :

- 1) Création d'un groupe de travail dédié réunissant les différentes instances, services concernés mentionnés ci-après, ingénieurs et entrepreneurs du gros œuvre et des gravières, en particulier les acteurs qui mènent aujourd'hui ou ont mené des projets similaires.
- 2) Consultation des entreprises potentiellement utilisatrices de la plateforme.
- 3) Prise de connaissance du retour d'expérience de la bourse aux matériaux mise en place il y a quelques années par le canton de Vaud et des nouvelles plateformes en cours de mise en place pour la valorisation des horizons A et B (DGE-GEODE); de la bourse d'échange de matériaux testée dans l'Ain il y a une dizaine d'années par la Fédération du BTP mais qui n'existe plus aujourd'hui; de l'expérience menée par AgriGenève en ce qui concerne la valorisation des sols (Horizons A et B).
- 4) Analyse des raisons de l'échec ou du fonctionnement difficile de ces plateformes : décalage temporel entre les offres et les demandes, absence de communication pour faire connaître la bourse d'échange, difficulté à mobiliser les entreprises qui favorisent leurs contacts directs...

**Etude de faisabilité, conditions cadres :**

- 5) Sur la base de l'analyse des retours d'expérience de projets similaires, étudier le type de matériaux les plus adaptés dans un premier temps à cette bourse d'échange, faire le point des bases légales applicables dans ce but ;  
afin d'assurer le lancement de la plateforme et de mobiliser les entrepreneurs.
- 6) Etudier la faisabilité d'une plateforme transfrontalière.
- 7) Décision sur le lancement de la plateforme transfrontalière.

**Volet communication, information**

- 8) Analyser l'opportunité d'utiliser le site internet du Grand Genève pour développer et assurer la diffusion de la plateforme.
- 9) Etablir les éléments d'information connexes pouvant être intégrés à la plateforme : bases légales qui régissent l'évacuation des matériaux d'excavation et sols décapés; informations relatives à la valorisation sur les chantiers des matériaux d'excavation; liens vers d'autres actions comme le guide de bonnes pratiques pour la gestion des sols remaniés...

**Instances concernées (pilotage et partenaires) :**

GESDEC (GE), DGE-GEODE (VD), Régionyon, DREAL, Direction de l'environnement des départements de l'Ain et de la Haute-Savoie, Fédération du BTP, SSE, AVGD et FVE (VD), Chambre de commerce et d'industrie, Chambre d'agriculture, AgriGenève, Région Auvergne-Rhône-Alpes

**Échéancier de réalisation :**

Analyse du retour d'expérience de projets similaires : 2018  
Etude de faisabilité, conditions cadres : 2019-2020

**Financement : à préciser**

**Priorité :** Haute, actuellement le niveau de maturité est au stade du diagnostic

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :**

- CE3: accroissement de la sécurité du trafic:  
Limitation du flux de trafic poids-lourds en favorisant une réutilisation locale des sols décapés et des matériaux excavés.
- CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources:  
Réduction de la consommation des sols (horizons A et B) et des matières premières minérales (gravier, sable...). Réduction des émissions de polluants atmosphériques et des nuisances sonores liées au trafic de camions.

**Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises :**

- Lien avec les fiches de mesure D03 et D06 du plan directeur cantonal genevois, ainsi que les mesures A31, F41 et l'ensemble des mesures A2 du plan directeur cantonal vaudois.
- Lien avec les mesures A2-6 et A2-7 du plan directeur régional de Nyon.
- Lien avec l'objectif de gestion économe des ressources naturelles mentionné dans les PADD des SCOT des communautés de communes du Pays de Gex, du Pays Bellegardien, du Genevois, Arve et Salève, du Pays Rochois, Faucigny-Glières, du Bas-Chablais et de l'Agglomération d'Annemasse. En particulier, le PADD des CC du Genevois et Faucigny-Glières mentionnent comme objectif une meilleure valorisation des matériaux d'excavation. La communauté d'agglomération d'Annemasse note dans son PADD : Favoriser une gestion économe des ressources.
- Lien avec le Plan de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du BTP des départements de l'Ain et de la Haute-Savoie Lien avec le projet Ecomat porté par le GESDEC

**Autres :** Lien avec les fiches actions : **E-1, E-2, E-3, U-10, Mn-1 et Mn-3, Co-1**

## E-5

## Lutter contre la pollution lumineuse à l'échelle du grand Genève

Références PA1 / PA2 : nouvelle fiche



Orthophoto nocturne du canton de Genève et de ses environs, SITG 2016

### Enjeux et objectifs :

L'éclairage nocturne peut constituer - lorsqu'il est utilisé à outrance, de manière inadaptée à son contexte et sans distinction - une source de pollution néfaste pour l'humain, la faune et la flore.

Cette forme de pollution constitue en effet un facteur négatif pouvant fortement impacter l'accomplissement de certains processus naturels essentiels (sommeil/repos, vitesse de développement, phénomènes de désorientation et, d'évitement, etc.). Ces conséquences, en termes de santé publique, de préservation de la faune, de gaspillage énergétique et économique sont significatives.

La lutte contre la pollution lumineuse s'inscrit ainsi parfaitement dans le contexte actuel d'adaptation aux changements climatiques, notamment à travers la réduction des émissions de gaz à effet de serre en lien avec la transition énergétique (la production d'électricité destinée à l'éclairage représente en effet environ 5% des émissions de gaz à effet de serre).

Les objectifs sont les suivants :

- Lutter contre la pollution lumineuse dans le tissu urbain et dans les espaces ouverts.
- Réduire la consommation d'énergie, les pollutions et dépenses qui y sont liées (gaz à effet de serre notamment).
- Contribuer à l'amélioration de la qualité de vie (santé publique).
- Préserver et renforcer les réseaux biologiques (corridors noirs etc.).
- Favoriser le maintien et le développement de la faune.

### Description de l'action :

A l'instar de ce qui a déjà été **réalisé sur plusieurs communes**, l'action propose d'élaborer un plan lumière à l'échelle de l'agglomération.

Cet outil aura pour but, dans un premier temps, de recenser les démarches existantes, d'identifier et de caractériser l'ensemble des sources lumineuses du périmètre du Grand Genève (orthophoto nocturne, relevés de terrain, etc.),

Sur cette base, une analyse sera ensuite menée afin d'identifier les secteurs en conflit entre les zones résidentielles, les secteurs plus ou moins fortement éclairés et les espaces ouverts. Les potentiels globaux de réduction de la pollution lumineuse (durée intensité, d'éclairage) seront identifiés.



Des mesures de réduction de la pollution lumineuse seront ensuite proposées et mises en œuvre (modification de certains types d'éclairage et de luminaires, emplacement, position, etc.) selon leur degré de priorité. Des recommandations seront également formulées, notamment dans le cadre de nouvelles constructions.

Des pistes de réflexions méthodologiques seront également ouvertes afin de situer la question de l'éclairage nocturne face aux enjeux de biodiversité, d'urbanisme, de mobilité et d'énergie (pesée des intérêts). En particulier, l'aspect sécuritaire lié à l'éclairage public constituera un facteur important à prendre en en considération dans la démarche.

En parallèle, les corridors noirs du périmètre du Grand Genève (axes de déplacement nocturne de la faune) seront identifiés. Ces derniers pourront ensuite être incorporés aux différents documents de planification du territoire et des mesures concrètes seront définies et mises en œuvre dans le but de les préserver et de les renforcer (définition de périmètre à préserver, suppression/modification d'éclairages, etc.).

**Instances concernées (pilotage et partenaires):**

COPIL contrats corridors, Communauté transfrontalière de l'énergie.

**Échéancier de réalisation :** 2017-2020

**Financement :** à préciser

**Priorité :** Elaborer un diagnostic rapidement

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :**

- CE4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources :
- Réduction de la consommation d'électricité ;
- Réduction de la production de GES et de polluants atmosphériques ;
- Diminution de l'effet de coupure dû aux infrastructures pour la faune et meilleure mise en réseaux d'espaces naturels et paysagers ;
- Amélioration de la qualité des espaces verts et des espaces ouverts, revitalisation des espaces de délasserment, création de parcs ;
- Augmentation de la qualité de la nature et du paysage.

**Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises :**

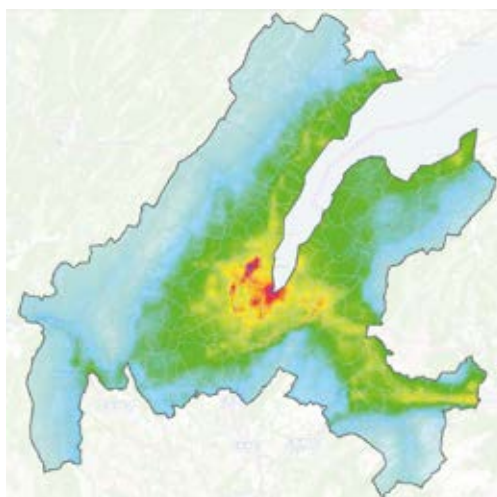
- Genève, plan directeur cantonal : fiches de mesures C06 / C08 / D02
- Vaud, plan directeur cantonal : fiches de mesures E11 / E21 / E22 / E23 / E24 / E25 / E26 / F51
- Nyon, plan directeur régional Nyon : actions A1-1 / A1-2 / A1-3 / A1-4 / A1-5 / A1-6 / A1-7 / A3-1 / A3-4 / A3-5
- France : schémas de cohérence territoriale
- France : programme et charte EPURE (Eclairage Public Responsable) portés par le SYANE (74)
- Contrats corridors

**Autres :** Lien avec les fiches actions : U-1, U-10, E-1, E-2, E-6, E-8, E-9, E-10, Mn-1, Mn-2 et Co-1

# E-6

## Programme d'actions transfrontalier pour l'air (Pact'air)

Références PA1 / PA2 : nouvelle fiche



*Représentation cartographique :*

*Moyenne annuelle du dioxyde d'azote en 2010, selon les normes suisses  
Source : Site internet du Grand-Genève, Exemple de carte G<sup>2</sup>AME*

### Enjeux et objectifs

L'enjeu est d'améliorer la qualité de l'air à l'échelle du Grand Genève pour protéger la santé de manière durable et préserver la qualité de vie.

L'objectif est d'établir un plan d'actions transfrontalier, comprenant des mesures pérennes et temporaires, pour améliorer durablement et efficacement la qualité de l'air, et être ainsi réactifs à très court terme afin de l'amener à respecter les réglementations suisses et françaises (européennes).

### Description de l'action :

- 1) Elaborer un plan d'actions transfrontalier d'amélioration de la qualité de l'air
  - Constitution et animation d'un groupe politique et technique
  - Définition d'un catalogue d'actions temporaires (lors d'épisodes de pollution) et vérifier sa faisabilité auprès des instances concernées
  - Définition d'un catalogue d'actions permanentes coordonnées et cohérentes à l'échelle transfrontalière et vérifier sa faisabilité auprès des instances concernées
  - Evaluer à priori, puis suivre via l'outil G2AME(V2) l'efficacité de chacune des actions en termes d'émissions et de concentrations
  - Accompagnement d'une première action pilote issue des catalogues d'actions
- 2) Mettre en œuvre un outil optimisé, capable de tester l'efficacité des plans d'actions et d'informer les citoyens et décideurs
  - Affiner les données d'entrées du cadastre des émissions
  - Développer le mode «prévision» pour une information précédant la survenue des épisodes de pollution
  - Organiser la pérennisation de la plate-forme pour un usage en routine

- Analyse du système de mesures et partage des données à l'échelle du Grand Genève
- Réalisation d'une année de mesures sur 1 ou 2 nouveaux sites pour améliorer la modélisation

3) Elaborer et mettre en œuvre une stratégie de communication pour accompagner le programme d'actions

- Définir et mettre en œuvre une stratégie par public-cible (habitants / décideurs / entreprises / jeune public / ...)
- Mettre en place un cycle de formation à destination des élus/techniciens du Grand Genève (particulièrement ceux qui auront la charge du programme d'actions)
- Développer une application smartphone pour informer au quotidien sur la qualité de l'air et d'éventuelles actions prises
- Valoriser l'animation itinérante « Exp'Air » au sein des établissements scolaires du Grand Genève

**Instances concernées (pilotage et partenaires):**

Pilotage de Pact'Air: ARC, Grand Genève, Service de l'air du canton de Genève, Direction générale de l'environnement VD, DREAL, ATMO Auvergne Rhône-Alpes, Département de l'Ain

**Échéancier de réalisation:** 2016-2019 (phase d'élaboration du plan d'action)

**Financement:** coût total 1,4M€

FEDER (Interreg V), ARC, Canton de Genève-SABRA, ATMO Auvergne Rhône-Alpes, Canton de Vaud-DGE

**Priorité:**

Haute, la mise en œuvre du programme est un outil important pour monitorer les effets des actions mobilité

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité:**

- CE1: amélioration de la qualité du système de transports:  
Programme d'actions visant à limiter le trafic routier, développer les transports publics et la mobilité douce.
- CE2: développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti:  
Outils pour planifier l'urbanisation en intégrant la protection de la qualité de l'air.
- CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources:  
Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO2.

**Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises:**

- Fiche pré-projet du programme INTERREG A France-Suisse (Pact'Air)
- Lien avec les fiches de mesure B01 à B05 du plan directeur cantonal genevois et les mesures A31, F51 et F42 du plan directeur cantonal vaudois
- Lien avec les mesures A4-7 du plan directeur régional de Nyon
- Lien avec l'objectif de préservation de la qualité de l'air mentionné dans les projets d'aménagement et de développement durable (PADD) des SCOT des communautés de communes du Pays de Gex, du Pays Bellegardien, du Genevois, Arve et Salève, du Pays Rochois, Faucigny-Glières, du Bas-Chablais et de l'Agglomération d'Annemasse. En particulier, le PADD de la CC Faucigny-Glières mentionne comme objectif de limiter l'exposition des populations à la pollution de l'air; celui de la CC du Pays de Gex précise: Protéger les personnes des risques sur la santé publique liés à la qualité de l'air.
- Lien avec les ambitions (A) et enjeux (E) de la démarche InterSCOT de ces mêmes communautés de communes: A1-E3.
- Plans climat-air-énergie territoriaux en préparation par les communautés de communes.
- Stratégie cantonale pour la protection de l'air (GE)

**Autres:** Lien avec les fiches actions: T-8, T-10, T-11 U-1, U-9, U-13, U-14, E-1, E-4, E-5, Mn-1, Co-1

# E-7

## Soutenir le développement de l'électromobilité

Références PA1 / PA2 : Nouvelle fiche



<http://www.avere-france.org>

### Enjeux et objectifs :

Le transport individuel motorisé présente plusieurs enjeux environnementaux, énergétiques et de santé publique, notamment en matière de qualité de l'air, de bruit et de changement climatique.

L'électromobilité (ou mobilité électrique), connaît, depuis quelques années, un essor qui s'explique notamment par les objectifs environnementaux fixés à différents niveaux (européen, national, régional...), par l'offre grandissante de véhicules proposés désormais par la plupart des constructeurs et par les progrès technologiques réalisés, en particulier dans le domaine des batteries.

L'électromobilité offre un potentiel pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, de NOx et de particules fines liées à la combustion dans les moteurs thermiques, mais son développement comporte aussi certains enjeux notamment dans les domaines du réseau de distribution, de l'infrastructure de recharge et de la mise en œuvre de mesures d'incitation pour favoriser l'acquisition/utilisation de véhicules électriques.

Alors que les études et projets touchant à l'électromobilité se développent sur certains secteurs du Grand Genève, l'objectif de l'action est de profiter de cette dynamique pour mettre en place, au sein du Grand Genève, des conditions cadres permettant d'accompagner/étendre les programmes et faciliter l'utilisation de véhicules électriques indépendamment de la frontière.

### Description de l'action :

L'action se structure en 3 volets :

- Faciliter l'interopérabilité entre les territoires du Grand Genève
  - Etablir des conditions cadres au sein du Grand Genève
  - Se coordonner sur la répartition des bornes de recharge sur le territoire du Grand Genève
  - S'assurer de la compatibilité FR/CH des moyens de recharge (prises électriques) et de paiement
  - Promouvoir un moyen d'identification des véhicules électriques à l'échelle du Grand Genève (macaron)
  - Evaluer la faisabilité et, cas échéant, mettre en place un service d'abonnement (parking, recharge) valable au sein de l'agglomération

- Promouvoir l'électromobilité
  - Mettre en place des mesures favorisant l'acquisition et/ou l'utilisation de véhicules électriques
  - Communiquer les (futurs) services disponibles aux détenteurs potentiels de véhicules électriques
 Rechercher les synergies possibles entre les actions de communication des différents porteurs de projet.
- Assurer le suivi des projets
  - Mettre en place une veille technologique pour suivre l'évolution de l'électromobilité
  - Partager les retours d'expérience des différents territoires
  - Créer/animer un groupe de travail transfrontalier pour assurer le suivi

**Instances concernées (pilotage et partenaires) :**

Canton de Genève (SABRA, DGT, OCEN)

Office fédéral de l'énergie (OFEN)

1.1.1. Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)

1.1.2. Syndicat des énergies et de l'aménagement numérique de la Haute-Savoie (SYANE)

1.1.3. Services industriels de Genève (SIG)

ARC et les collectivités membres

Canton de Vaud (DGE, DIREN)

**Échéancier de réalisation :** 2017-2022

**Financement :** à préciser

**Priorité / Niveau de maturité :** Phase de diagnostic opérationnel et de lancement

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :**

CE 4: Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources

- Action permettant de minimiser les émissions de polluants atmosphériques et de CO<sub>2</sub>
- Réduction des immissions sonores

**Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises :**

- « Masterplan de l'infrastructure de recharge pour le canton de Genève », 2014-présent
- Plan de mobilité genevois
- OFROU Mobilité électrique rapport 2012
- « Mise en place de stations de recharge rapide sur les aires de ravitaillement des autoroutes –Recommandations », OFROU, 2015
- Etudes et programmes conduits par le SYANE (Syndicat des énergies et de l'aménagement numérique de la Haute-Savoie)

**Autre :** Lien avec d'autres fiches action : T-6, T-11, E-1, Co-1

# E-8

## Développer des outils de promotion de la nature en ville

Références PA1 / PA2 : Nouvelle fiche



*Nichoirs à insectes à Nyon, extrait de la cartographie des toitures végétalisées. logo nature en ville du canton de Genève.*



### Enjeux et objectifs :

Les zones urbaines constituent un habitat potentiellement favorable à de nombreuses espèces animales et végétales. Ces espaces, toujours plus vastes, revêtent de ce fait des enjeux importants en terme de maintien de la biodiversité à l'échelon régional car ils participent au maillage du réseau écologique.

La nature en ville contribue de plus à l'amélioration de la qualité de vie de par son esthétique, sa contribution dans la réduction des îlots de chaleur et la diminution des pollutions atmosphériques. Elle assume ainsi un rôle significatif du point de vue de la santé publique.

Les objectifs sont les suivants :

- Favoriser, soutenir et encadrer la mise en œuvre de programmes d'actions en faveur de la nature en ville.
- Favoriser le maintien et le développement de la faune et de la flore en milieu urbain.
- Assurer les continuités biologiques depuis les espaces ouverts jusqu'au cœur de l'espace urbain.
- Améliorer la perméabilité écologique des zones urbaines.
- Réduire l'intensité d'entretien des espaces verts (eau, produits phytosanitaires, etc.).
- Contribuer à l'amélioration de la qualité de vie en zone urbaine.
- Contribuer à la lutte contre les espèces exotiques envahissantes.
- Lutter contre les îlots de chaleur urbains.
- Définir la nature en ville en tant que facteur de qualité urbaine en l'intégrant aux planifications.
- Contribuer à la réduction des pollutions atmosphériques : piégeage des particules fines, séquestration des métaux lourds et du CO2.
- Encourager les démarches participatives et renforcer le sentiment d'appartenance de la population à son quartier/sa ville.

### Description de l'action :

Il s'agit de valoriser la matière existante et poursuivre les dynamiques engagées (notamment démarches participatives et incitatives) en élargissant le panel des outils permettant d'initier et de promouvoir, voire dans certains cas d'imposer des actions concrètes en termes de nature en ville, et cela aux différentes échelles du territoire (parcelle, quartier, commune, agglomération, etc.). Plus particulièrement, l'objectif est de favoriser et de généraliser le passage du niveau de l'intention à celui des actes, notamment par une meilleure coordination des démarches sur l'entier de l'agglomération.

A l'échelle du Grand Genève, cette fiche action s'inscrit dans la continuité des fiches de mesure nature en ville élaborées dans les différents contrats corridors. Elle peut bénéficier également de la dynamique engagée via d'autres programmes français tel que celui piloté par l'Union Régionale des CAUE sur la trame verte et bleue urbaine et périurbaine. (<http://www.urcauerhonealpes.fr/wp-content/uploads/2016/03/Presentation-du-projet-TVB.pdf>). Au niveau genevois, elle fait le lien également avec les objectifs du programme « nature en ville », la loi sur la biodiversité et la stratégie cantonale sur la biodiversité ([www.ge.ch/nature-en-ville](http://www.ge.ch/nature-en-ville)).

Quelques outils /idées sont présentés ci-après :

- Extension du Programme et du Concours Nature en ville en vigueur sur le canton de Genève à l'ensemble du périmètre du Grand Genève.
- Elaboration d'une méthodologie (type plan de gestion) de développement de la nature en ville au niveau communal (démarche actuellement en cours et réalisée conjointement entre Régionyon et le canton de Vaud) et/ou du quartier ou de la parcelle permettant une mise en œuvre concrète et organisée des démarches sur le territoire (à l'image du plan de gestion différenciée des surfaces naturels du DP cantonal mis en œuvre par le Service de la maintenance des routes cantonales (GE)) :
  - **établissement de l'état de référence des communes (caractéristiques, valeurs/intérêts, etc.)**
  - analyse et diagnostic de l'état de référence : valeurs, déficits, potentialités ;
  - définition d'objectifs précis et mesurables ;
  - identification de mesures concrètes précises (nature, surface, etc.) et localisées sur le territoire ;
  - mise en œuvre des mesures selon un planning défini.
- Examiner la faisabilité de créer un fond d'aide à la mise en œuvre de mesures nature en ville à disposition des communes, associations de quartier, propriétaires, etc.
- Augmenter le nombre de projets participatifs en valorisant les collectifs qui œuvre en faveur du jardinage et de l'agriculture urbaine à l'exemple des mini-chantiers (GE)
- Développement de démarches ou labels existants ou à créer : villes fleuries, communes zéro phyto, Atlas de biodiversité communal et/ou mise en place / diffusion d'un sigle « nature en ville »
- Communication et sensibilisation des différents publics cibles (maîtres d'ouvrage, promoteurs immobiliers, élus, etc.) par l'organisation de conférences, des sorties sur le terrain, des « rencontres nature en ville » et la diffusion de supports de communication, la promotion de formations telles que « certificat of Advanced Studies – CAS Nature en ville »

### Instances concernées (pilotage et partenaires) :

Grand Genève, Service cantonal du développement durable (GE), Service de la biodiversité (GE), communes suisses et françaises + intercommunalités, associations de protection de la nature et du paysage, acteurs académiques et scientifiques.

**Échéancier de réalisation :** 2017 – 2020

**Financement :** à préciser

**Priorité :** Mise en œuvre à effectuer pour l'ensemble des projets du Grand Genève

<p><b>Lien avec urbanisme et mobilité :</b></p> <p>Prise en compte systématique de la thématique nature en ville dans le cadre des démarches et projets de développement urbain et cela dès le commencement.</p>	<p><b>Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CE2: Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti :</li> <li>• Réduction de la proportion des surfaces imperméabilisées au sein des installations routières et entre ces dernières ;</li> <li>• Amélioration de la qualité des espaces verts et des espaces ouverts, revitalisation des espaces de délasserment, création de parcs.</li> <li>• CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources :</li> <li>• Réduction de la consommation de surface et revitalisation des espaces naturels et paysagers :</li> <li>• Diminution de l'effet de coupure dû aux infrastructures pour la faune et la flore et meilleure mise en réseaux d'espaces naturels et paysagers ;</li> </ul>
<p><b>Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Genève, plan directeur cantonal : objectifs 6 et 7 du concept cantonal de l'aménagement + fiches de mesures A11 / A14 / A15 / C04 / C06 / D02 + Loi Biodiversité M5 15</li> <li>• Vaud, plan directeur cantonal : fiches de mesures E21 / E22 et plan directeur régional Nyon : actions A1-4 / A1-8</li> <li>• France : schémas de cohérence territoriale, Mise en œuvre du programme tram verte et bleue urbaine et péri-urbaine</li> <li>• Grand Genève : Contrats corridors, Charte d'agglomération - Projet de paysage 2012</li> </ul>	
<p><b>Autres</b></p> <p>Lien avec les fiches actions E-1, E-2, E-5, E-9, E-13, E-14, E-15, Mn-1, Mn-3, Co-1, U-1, U-5, U-4, U-5, U-11, U-12 et U-14</p>	





# E-9

## Mettre en œuvre les projets de paysage prioritaires (PPP)

**Références PA1 / PA2 :** PA 2012 Mesures : EP2 Mettre en œuvre les PPP et mesures EP par regroupements géographiques



Carte des PPP du Grand Genève, PA 2012, Annexe 2

### Enjeux et objectifs :

Dans l'objectif d'une agglomération verte, le travail initié en 2007 avec l'élaboration d'un Plan ou Projet paysage accompagnant les schémas d'agglomération a été poursuivi en 2012 puis en 2016. Les premières mesures d'accompagnement paysage (MAP) sont mises en œuvre. Afin de traduire les orientations du Projet paysage sur le territoire, des projets de paysage prioritaires (PPP) ont été identifiés et lancés, en parallèle à la mise en œuvre des mesures mobilité et urbanisation du PA.

**Les PPP concernent des périmètres intercommunaux dans des secteurs soumis à très forte pression.** Il s'agit de démarches partagées visant à valoriser progressivement les grandes entités paysagères en intégrant et conciliant les divers **usages et enjeux** de ces espaces : nature, biodiversité, hydrographie, agriculture, loisirs etc. Il s'agit d'élaborer et de partager des stratégies guide ou directrices pour ces espaces, qui se concrétisent ensuite à travers des mesures d'accompagnement paysage (MAP) ou actions, à mettre en place par les collectivités territoriales concernées.

La poursuite de la démarche Projet de Paysage (planification) et projet de paysage prioritaire (mise en œuvre) vise à :

- Préserver et mettre en valeur les richesses naturelles et paysagères du bassin genevois ;
- Assurer la prise en compte et la préservation du paysage à travers toutes les échelles ;
- Développer le maillage vert à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise, en s'appuyant sur la charpente paysagère et les éléments la constituant ;
- Contribuer à garantir et à améliorer la qualité de vie aux échelles locale et d'agglomération (espaces de loisirs au quotidien, tourisme) ;
- Assurer l'intégration des exigences environnementales et paysagères dans les démarches engagées en matière d'urbanisation (PSD, secteurs de coordination) et mobilité (réalisation d'infrastructures) ;
- Affirmer le rôle majeur du paysage dans la structuration urbaine (définition des limites de l'urbanisation, traitement des franges, offre d'espaces publics dans des tissus densifiés, développement de nouveaux usages notamment en lien avec les mobilités alternatives à la voiture...) ;

**Description de l'action :**

- Continuer les études de base des projets de paysage prioritaires (PPP) et identifier les moyens de mise en œuvre.
- Élaborer et mettre en œuvre localement les MAP et actions nécessaires à la mise en œuvre des PPP.

Identifier et mobiliser les financements pour permettre la réalisation de ces projets, si possible en synergie avec • les mesures urbanisation et mobilité.

- Sensibiliser et communiquer sur les enjeux du paysage en direction des décideurs et de la population.
- Développer le partage d'expériences au sein du réseau des partenaires du Grand Genève.

**Instances concernées (pilotage et partenaires) :**

Grand Genève pour l'élaboration des PPP

Collectivités locales, Etat de Genève, Régionyon, Canton de Vaud, ARC, agriculteurs, associations, usagers, ...

**Échéancier de réalisation :** En lien avec les projets des collectivités et la mise en œuvre des PSD

**Financement :**

Collectivités concernées, H1 70 (Etat de Genève), CAR (Contrat Ambition Région) du Genevois français ...

**Priorité :** Elevée

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :**

Le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti exige en parallèle un travail important concernant la qualité de vie dans les secteurs de renouvellement urbain et de densification. Les PPP concernent prioritairement les grands secteurs sous forte pression urbaine (agglomérations centrale et régionales) et contribuent donc à l'accompagnement de la densification en améliorant en même temps les opportunités en matière de loisirs, de respiration, de délassément et en veillant sur les usages des espaces ouverts et bâtis (CE2). Ils se traduisent entre autres par le renforcement du réseau et du maillage de mobilité douce (CE1). Les PPP visent la stabilisation, la valorisation et le renforcement de la charpente paysagère et du maillage vert et bleu dans le Grand Genève et identifient les actions nécessaires pour assurer la coexistence entre urbanisation, infrastructures et espaces ouverts. Ils contribuent à la définition des limites de l'urbanisation à travers notamment les structures paysagères, la préservation des terres agricoles...

**Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises :**

Les préconisations des PPP peuvent être intégrées dans les documents de planifications locaux.

# E-10

## Mettre en œuvre les contrats corridors biologiques et contrats vert-bleu

Références PA1 / PA2 : PA 2012 Annexe 4 Mesures : EP1 Mettre en œuvre les contrats corridors et Annexe 8 Action 135c



### Enjeux et objectifs :

Dans l'objectif d'une agglomération verte, la mise en réseaux, la valorisation voire le rétablissement de corridors interrompus, jouent un rôle essentiel dans la préservation à long terme des sites de valeur biologique particulière du Grand Genève. Cette mise en réseau permet aussi de valoriser le paysage à grande échelle, et jusque dans les villes, en y préservant et en y réintroduisant des éléments de nature, de biodiversité et d'activité agricole.

Grâce à la collaboration active de nombreux partenaires, plusieurs actions concrètes ont été menées depuis 2007 : la réalisation de diagnostics sur 8 périmètres de l'agglomération (Cahiers 13-51 à 13-58), la mise en œuvre de comités de pilotage et l'élaboration des contrats corridors biologiques. Les contrats ont été formalisés sur chaque territoire (ou vont l'être en 2017 pour le contrat Arve Porte des Alpes). Leur mise en œuvre a débuté en novembre 2012.

Il s'agit maintenant de poursuivre leur mise en œuvre afin de :

- Préserver et mettre en valeur les richesses naturelles et paysagères du bassin genevois, ainsi que leurs interconnexions.
- Assurer la préservation, la fonctionnalité et la valorisation des corridors biologiques à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise, ainsi que des secteurs d'importance pour la biodiversité et la nature.
- Reconnaître et prendre en compte les corridors biologiques dans les documents de planification afin qu'ils soient préservés et fonctionnels sur le long terme.
- S'assurer de la mise en œuvre des mesures des contrats signés.
- Mener une réflexion sur les suites à donner une fois les contrats achevés.

### Description de l'action :

- Poursuivre les diagnostics (étude de base) sur les secteurs non couverts de l'agglomération, préalable nécessaire à l'élaboration de contrats corridors et à leur mise en œuvre, notamment sur le territoire bellegardien.
- Continuer l'élaboration des contrats corridors ou contrats verts - bleus (notamment Arve Porte des Alpes).
- Mettre en œuvre les contrats corridors biologiques selon les 4 volets :

- Réglementaire (inscription des corridors biologiques et des secteurs d'intérêts dans les documents de planification - SCoT, PLU, Plan directeur cantonal, Plan directeur communal...)
- Études (études préalables à travaux, études naturalistes pour une meilleure connaissance de certains secteurs, élaboration de plan de gestion...)
- Travaux (renaturation de cours d'eau, traitement de lisières, mise en œuvre de plans de gestion, entretien...)
- Animation (animation du contrat corridors, sensibilisation de la population, des élus...)
- Réaliser les bilans intermédiaires et finaux des contrats et partager largement l'évaluation des effets des actions menées
- Assurer à long terme la pérennité des actions conduites et identifier les suites à donner aux contrats en cours de finalisation
- Assurer l'articulation des contrats corridors avec les autres dispositifs similaires, notamment contrat de rivières, etc.

**Instances concernées (pilotage et partenaires):**

Grand Genève jusqu'à la signature des contrats corridors et pour l'évaluation des effets des actions menées. Puis structures porteuses, signataires et maîtres d'ouvrage des actions: Etat de Genève, Canton de Vaud, Régionyon, ARC, collectivités locales, associations environnementales membres des COPILs (Fédération départementale des chasseurs, Pronatura, Frapna, Asters...)

**Échéancier de réalisation:** Mise en œuvre d'un contrat corridors biologiques /vert bleu: 5 ans

Contrat	Horizon de réalisation	Responsables
Contrat corridors Arve Lac	2012-2017	GE-CCBC-AA
Contrat corridors Champagne Genevois	2012-2017	GE-CCG
Contrat corridors Vesancy-Versoix	2014-2019	GE-CCPG-Régionyon
Contrat corridors Mandement-Pays de Gex	2016-2020	GE-CCPG
Contrat corridors Lac Pied du Jura	2016-2020	VD-Régionyon
Contrat vert bleu Arve Porte des Alpes	2017-2021	ARC-SM3A
Études et élaboration sur les périmètres manquants (Bellegarde p.ex.)		CCPB

**Financement:**

Etat de Genève, Canton de Vaud, Régionyon, ARC, communautés de communes, communes, syndicats, Région Auvergne Rhône-Alpes, Départements 01 et 74, Agence de l'Eau, Union européenne (Interreg Feder, Feader), Confédération...

**Priorité:** En cours

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité:**

La reconnaissance des corridors biologiques à travers la planification donne un rôle à ces espaces qui ont souvent été traités de «réserves foncières» ou d'espaces «vides». Le volet «réglementation» des contrats vise le renforcement des mesures de planification permettant de protéger ces espaces et de réduire la pression foncière qu'ils subissent, et en contrepartie, le renforcement de la densification vers l'intérieur (CE2). Certaines actions des contrats portent sur la réalisation d'infrastructures type passage à faune, mise en place de réflecteurs, etc, dans les secteurs identifiés, permettant de réduire le risque de collision (CE3). Les contrats corridors visent le bon fonctionnement du Grand Genève en matière de nature, biodiversité, faune et flore, la pérennisation des ressources naturelles et biologiques qui sont ainsi préservées des atteintes de l'urbanisation et de la pression humaine et le renforcement des systèmes naturels et biologiques (CE4).

**Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises:**

Volet réglementation des contrats et plus précisément des actions des volets urbanisme/réglementation.

**Autre:** Les défis à venir sont de faire perdurer dans les priorités des politiques locales l'importance de ces corridors biologiques pour le cadre de vie des habitants et l'adaptation au changement climatique.

# E-11

## Mettre en œuvre la feuille de route de la Communauté transfrontalière de l'eau

Références PA1 / PA2 : nouvelle fiche



Réseau hydrographique du Grand Genève.

### Enjeux et objectifs :

La majorité des cours d'eau du Grand Genève sont transfrontaliers : ils naissent en France sous forme de torrents ou rivières de montagne avec un régime d'écoulement semi-torrentiel et rejoignent le Léman ou la plaine genevoise en Suisse puis de nouveau la France via le Rhône. Une efficace collaboration transfrontalière existe depuis 1995 entre la France et la Suisse et a été réaffirmée en 2012 à travers le protocole d'accord transfrontalier pour la gestion de l'eau signé en décembre 2012 qui engage pour une durée de 15 ans les autorités et collectivités suisses et françaises sur les 5 objectifs suivants :

- Protéger la ressource en eau afin d'en garantir la pérennité,
- Protéger et reconstituer les cours d'eau en favorisant la diversité des organismes et des milieux,
- Maintenir le régime hydrologique « naturel » des cours d'eau,
- Pérenniser les efforts réalisés en matière d'assainissement,
- Apporter des réflexions sur les situations de crises.

Afin d'opérationnaliser et de soutenir la dynamique collaborative, une coordination transfrontalière est assurée par la Communauté transfrontalière de l'eau (CTEau), dont le comité de pilotage et les groupes de travail se réunissent plusieurs fois par année pour poursuivre les axes de travail formalisés dans une Feuille de route (avril 2016).

L'objectif de cette action est d'assurer – à travers la CTEau – une étroite coordination entre les stratégies/mesures du projet de territoire et les axes de la feuille de route de la CTEau.

### Description de l'action :

1. Mettre en œuvre les 10 axes de la feuille de route de la CTEau :

- Imperméabilisation des sols et gestion des eaux pluviales (cf. fiche E13)
- Espace minimal des cours d'eau (espace de bon fonctionnement) (cf. fiche E14)
- Risques d'inondation
- Loisirs
- Micropolluants
- Poursuite des contrats de rivière
- Eau et énergie
- Ressource en eau (cf. fiche E12)
- Débits d'étiage (cf. fiche E12)
- Solidarité internationale

2. Soutenir des actions permettant la réalisation des objectifs spécifiques à la gestion de l'eau définis dans le cadre du projet de territoire, à savoir :

- Maintien des **débits étiages des rivières** par des mesures de soutien d'étiage coordonnées avec les actions de rétention/infiltration et de protection des sources vulnérables en tête de bassins versants.
- Garantir la **disponibilité à long terme de la ressource en eau** de façon équilibrée à l'échelle du Grand Genève, notamment par le raccordement des régions périphériques (p.ex. pieds du Jura) aux importantes ressources en eau à disposition (Léman, Rhône et grandes nappes de la cuvette genevoise) (cf. fiche E12 « grands réservoirs »).
- **Protéger l'espace minimal des cours d'eau** (espace de bon fonctionnement) en généralisant le travail de cartographie des enveloppes hydrauliques, géomorphologique et bio-écologiques des cours d'eau. (cf. fiche E14 « cours d'eau »).
- Limiter l'**imperméabilisation des sols et les débits de ruissellement** par une action sur les projets d'urbanisation et d'infrastructure, le partage de bonnes pratiques et l'usage de taxes incitatives. (cf. fiche E13 « eaux pluviales »).
- Poursuivre les efforts de **coordination transfrontalière pour la prévention des risques** de crues et d'inondations.
- Maintenir les efforts de sensibilisation en vue d'au minimum **stabiliser la consommation spécifique en eau par habitant à son niveau actuel**, en particulier en périodes de canicule.

**Instances concernées (pilotage et partenaires):**

Communauté transfrontalière de l'eau (CTEau), RégionNyon, Canton de Vaud, Direction générale de l'Eau du canton de Genève, Communautés de communes, SM3A, SYMASOL, SIFOR, Agence de l'eau, Services de l'Etat, des départements et de la Région.

**Échéancier de réalisation :** à définir

**Financement :** à définir

**Priorité / Niveau de maturité :** En cours de mise en œuvre

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :**

CE 4: Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources

- Préservation des écosystèmes aquatiques et de l'alimentation des nappes souterraines

**Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises :**

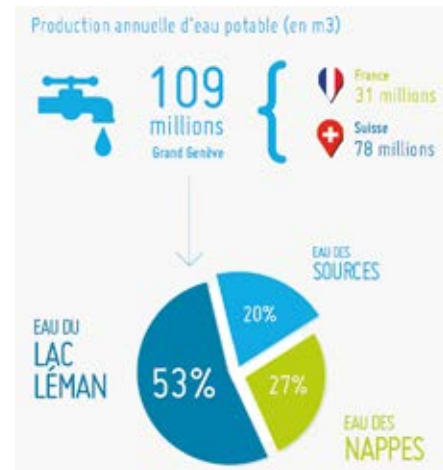
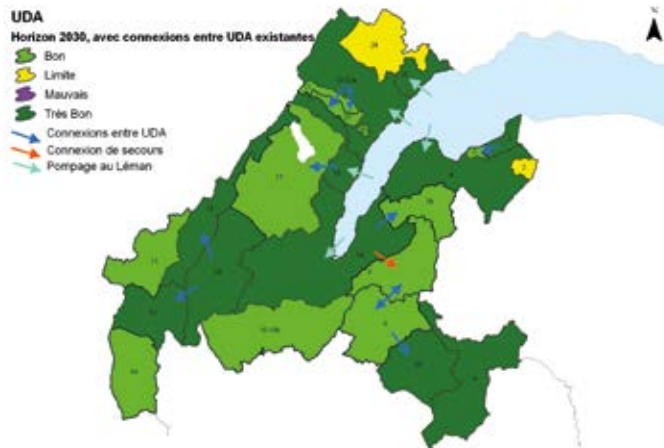
- Axes de travail de la communauté transfrontalière de l'eau (avril 2016)
- Protocole d'accord transfrontalier pour la gestion de l'eau (2012) <http://ge.ch/eau/actualites/un-nouveau-protocole-daccord-transfrontalier-pour-la-gestion-de-leau>
- Contrats de rivière : <http://ge.ch/eau/cours-deau/contrats-de-rivieres>
- « L'eau sans frontière, 40 ans de gestion partagée de la nappe d'eau souterraine du Genevois », G. de los Cobos, Ed. Slatkine, 2012.
- Schéma de Protection, d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SPAGE)
- Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)
- Ressource en eau et développement du Grand Genève, Evaluation de la sécurité saisonnière en eau potable, Scénarios de gestion à l'horizon 2030, HydroGéo Conseil Sàrl / CRFG, juin 2012)
- Stratégie cantonale VD

**Autre :** Lien avec autres fiches action : E-1, E-8, E-10, E-12, E-13, E-14, U-1, U-3, Mn-2, Co-1

# E-12

## Favoriser l'alimentation en eau potable à partir des grands réservoirs (Léman, Rhône,...) pour préserver les petits cours d'eau en tête de bassin versant

Références PA1 / PA2 : nouvelle fiche



A gauche : Sécurité saisonnière en eau potable du Grand Genève à l'horizon 2030 avec connexions existantes (source : CRFG 2012) / à droite : Production d'eau potable dans le Grand Genève (source : grand-geneve.org)

### Enjeux et objectifs :

Alors que les centres urbains de Genève, Nyon, Annemasse ou Divonne utilisent **principalement l'eau du Léman ou des principaux aquifères**, l'approvisionnement en eau des collectivités situées sur la couronne extérieure de l'agglomération franco-valdo-genevoise repose en grande partie sur le captage de sources et l'exploitation de nappes superficielles.

La forte croissance démographique de l'agglomération combinée à **l'augmentation des périodes de sécheresse induites par les changements climatiques** pourrait entraîner, dans certaines zones périphériques de l'agglomération, une baisse du niveau hydrostatique des nappes sans réalimentation artificielle, le tarissement des puits les plus vulnérables et un débit réduit des sources pendant les saisons critiques. Outre les impacts locaux sur les questions d'**approvisionnement en eau potable et d'irrigation**, l'impact sur **les écosystèmes des cours d'eau situés en tête de bassin versant** est potentiellement important.

Dans les zones touchées par ces enjeux, il semble important de tendre vers une connexion plus importante **aux grands réservoirs** d'eau que constituent le Léman et les principales nappes souterraines. Cette évolution doit permettre de protéger les captages vulnérables en tête de bassins versants tout en favorisant une **utilisation rationnelle et à long terme** des ressources en eau et une diversité des sources d'approvisionnement à l'échelle de l'agglomération. Les réponses doivent être adaptées selon les contextes mais toutes participent d'un objectif d'équilibre commun = assurer la fourniture de cette denrée alimentaire de base et garantir le bon fonctionnement des milieux aquatiques.

Le **débit d'étiage** des rivières doit ainsi pouvoir être garanti par une pression de prélèvement moins forte en tête de bassin, voire par des mesures de soutien d'étiage coordonnées avec les actions de rétention/infiltration (cf. fiche E13 « eaux pluviales »).

Les **conditions d'une gestion transfrontalière** et « interconnectée » des ressources hydriques à l'échelle du Grand Genève doivent donc être clarifiées et anticipées dès à présent. Au-delà des enjeux techniques, on observe en effet que les collaborations transfrontalières en la matière (vente d'eau) peuvent être fragilisées par les variations conjoncturelles (taux de change) indépendantes du contexte local.

L'objectif de cette action est de clarifier les conditions techniques et institutionnelles d'une gestion transfrontalière de l'eau afin de favoriser, dans les secteurs en tension ou sensibles, une alimentation en eau potable à partir des grands réservoirs d'eau du territoire et de protéger les ressources hydriques en tête de bassin versant.



### Description de l'action :

Cette action se structure de la façon suivante :

1. Constituer un groupe de travail ad-hoc pour le portage de la démarche et préciser les attentes.
2. Sur la base des études existantes (p.ex. Hydrogéologie/CRFG 2012, Evaluation des débits minimums biologiques, 2014), identifier de façon précise les zones vulnérables soit en termes d'approvisionnement (captages et sources), soit d'écosystèmes (cours d'eau).
3. A ces endroits, étudier les options :
  - a. de raccordement de réseau pour permettre une alimentation depuis les grands réservoirs (Léman, Rhône, nappe du Genevois).
  - b. de soutien aux débits d'étiage des cours d'eau sensibles (en coord. avec mesures de gestion des eaux pluviales / rétention-infiltration, cf. fiche E-13).
4. Définir les modalités techniques et organisationnelles (études, infrastructures, financement, monitoring) pour la mise en œuvre des mesures.
5. Avec la CTEau, préciser les mécanismes de gouvernance transfrontalière de l'eau à mettre en place pour garantir une utilisation rationnelle et à long terme des ressources hydriques.

### Instances concernées (pilotage et partenaires) :

Communauté transfrontalière de l'eau (CTEau), Direction générale de l'Eau du canton de Genève, DGE-Eau VD, Communautés de communes, SM3A, SIG, Services industriels de Nyon, Police de l'eau, Agence régionale de Santé (ARS)

**Échéancier de réalisation :** 2017-2020

**Financement :** à préciser

**Priorité / Niveau de maturation :** Phase de diagnostic

### Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :

CE 4: Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources

- Adaptation aux changements climatiques (sécheresse)
- Mitigation de l'impact de l'urbanisation périphérique sur les ressources en eau.

### Lien avec les planifications / initiatives françaises, vaudoises et genevoises :

- Contrats de rivière
- Elaboration et proposition d'un plan directeur AEP d'agglomération FVG (action 130-a-6 du PA2)
- Protocole d'accord transfrontalier pour la gestion de l'eau (2012)
- Schéma de Protection, d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SPAGE)
- Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)
- Ressource en eau et développement du Grand Genève, Evaluation de la sécurité saisonnière en eau potable, Scénarios de gestion à l'horizon 2030, HydroGéo Conseil Sàrl / CRFG, juin 2012
- Analyse des risques et opportunités liés aux changements climatiques en Suisse, étude de cas Canton de Genève et Grand Genève, Infras-Sofies / OFEV-ARC, novembre 2015

**Autre :** Lien avec autres fiches action : E-1, E-11, E-13, Mn-1

# E-13

## Définir des objectifs communs de gestion des eaux pluviales par bassin versant et veiller à leur mise en œuvre

Références PA1 / PA2 : nouvelle fiche

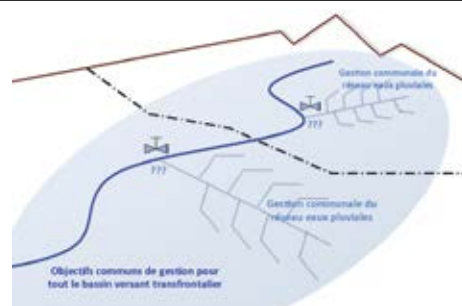


Schéma de bassin versant

### Enjeux et objectifs :

La majorité des cours d'eau du Grand Genève sont transfrontaliers : ils naissent en France sous forme de torrents ou rivières de montagne avec un régime d'écoulement semi-torrentiel et ont une confluence dans la plaine genevoise en Suisse. Depuis 1995, cinq contrats de rivière transfrontaliers ont permis de mieux coordonner les planifications directrices, notamment en ce qui concerne la gestion des crues. Cette volonté de poursuivre la collaboration a été réaffirmée à travers le protocole d'accord transfrontalier pour la gestion de l'eau signé en décembre 2012 par les autorités françaises, vauvoises et genevoises.

La gestion **du ruissellement des eaux pluviales** reste aujourd'hui un parent pauvre de cette collaboration. On entend par ruissellement des eaux de surface les écoulements importants qui surviennent en cas de pluies intenses ou de longue durée. Le phénomène de ruissellement de surface est favorisé par les surfaces fortement imperméabilisées et la topographie en pente. Avec l'effet combiné des changements climatiques (précipitations plus intenses) et de la croissance actuelle et prévue de l'urbanisation du Grand Genève, l'imperméabilisation des bassins versants et la gestion du ruissellement deviennent de véritables enjeux. En effet, l'augmentation du ruissellement d'eaux pluviales - en vitesse et en volume - a deux conséquences :

- a) il provoque des effets de « flush » dans les cours d'eau sensibles avec des impacts parfois graves sur sa qualité **écosystémique** et sur les phénomènes d'érosion (stress hydraulique). Il augmente également la fréquence des déversements d'eaux usées (déversoirs d'orage des réseaux unitaires),
- b) il augmente les risques d'inondations (caves, souterrains...) par débordement des cours d'eau ou lorsqu'il y a saturation de la capacité du réseau d'évacuation (de plus en plus fréquent, p.ex. lorsque le rythme de développement d'une commune excède sa capacité à adapter le réseau d'assainissement).

En France, la répartition parfois complexe de la compétence de gestion des eaux pluviales et l'absence de ressources spécifiques pénalisent les démarches et les investissements dans ce domaine. L'évolution régulière du cadre réglementaire place par ailleurs les collectivités locales face à certaines inconnues. Dès 2018, les compétences des communautés de communes et d'agglomération en matière d'eaux pluviales urbaines devraient être renforcées et l'évolution des plans locaux d'urbanisme (PLU) vers des plans locaux d'urbanismes intercommunaux (PLUi) offrent cependant une opportunité à saisir. Dans la plupart des cas, les collectivités imposent déjà actuellement des contraintes de rejets aux projets de construction comme une rétention des eaux à la parcelle obligatoire, soit par infiltration, soit par stockage avant rejet en fonction des nouvelles surfaces imperméabilisées. Ces contraintes sont également parfois dictées par la capacité du réseau ou sont liées à la sensibilité du cours d'eau (p.ex. étude transfrontalière pour le Foron) ou encore, sont le fruit d'une combinaison de ces 2 facteurs. Dans le cas des bassins versants de l'Aire et de la Drize, une étude « cours d'eau » a été menée conjointement par la CC du Genevois et l'Etat de Genève et a permis d'établir une stratégie à l'échelle du bassin versant avec des contraintes de rejets et des temps de retour cohérents. Cette expérience constitue un **exemple de collaboration transfrontalière** qui pourrait être répliqué. Dans tous les cas, il convient de s'assurer d'une part de la transposition des recommandations dans les documents d'urbanisme, d'aider les acteurs de terrain en leur proposant des outils pour permettre cette transposition, et d'autre part, de suivre leur mise en application. Cette action a pour objectif d'améliorer la gestion des eaux pluviales à l'échelle des bassins versants, en particulier transfrontaliers. Il s'agit de définir des objectifs communs et veiller à leur mise en œuvre par les acteurs du territoire.

### Description de l'action :

1) Construire une méthodologie commune pour la définition d'objectifs partagés, par bassin versant :

- Inventaire des approches et démarches en cours des différents territoires, puis priorisation et sélection de BV prioritaires pour mise en place de démarches « pilotes ».
- Mobilisation des acteurs pour la définition d'objectifs communs dans les BV pilotes sur la base des expériences disponibles (p.ex. modèle Aire/Drize ou Foron ou études SM3A etc..).
- A partir des pilotes, élaboration d'un cahier des charges « type » définissant quelle action de coordination doit être menée, à quel moment et les liens avec les outils de planifications respectifs (p.ex. prise en compte des contraintes de rejets dans le cadre des études de bon fonctionnement des cours d'eau ou intégration des modélisation réseau amont lors de la mise à jour des plans d'actions PREE, etc...).

2) Clarifier les compétences et répartition des rôles en matière d'eaux pluviales :

- Carte des compétences actuelles et à venir en regard notamment des modifications réglementaires attendues.
- Schéma de coordination des institutions à l'échelle du GG en matière d'eaux pluviales (qui fait quoi ? sources de données ? modèles décisionnels ? sources de financement ?)
- Signature d'une charte ou d'un protocole d'accord par les collectivités concernées ? pour respect des prescriptions.

3) Augmenter la capacité d'implémentation et la qualité du suivi :

- Evaluer comment les prescriptions des planifications supérieures sont appliquées sur le terrain (par les communes et les constructeurs). Identifier les forces et les faiblesses.
- Mettre en place un outil de suivi des objectifs de bassin versant et mesurer les effets sur les secteurs sensibles.

Recommandations : guide de bonnes pratiques ; nouveaux modèles de financements (p.ex. modèle taxe genevois)

### Instances concernées (pilotage et partenaires) :

Groupe ad'hoc de la communauté transfrontalière de l'eau composé de : Communauté d'Agglo Annemasse, Communauté de Communes du Genevois, Communauté de Communes du Pays de Gex,

DGEau Etat de Genève, SM3A et éventuellement autres syndicats compétents en matière de gestion des eaux.

**Échéancier de réalisation :** Engagement de la démarche et première étude : 2017

**Financement :** Agence de l'eau RMC, ARC (en phase de réflexion)

**Priorité / Niveau de maturité :** En cours de mise en œuvre

### Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :

CE 4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources

- Préservation des écosystèmes aquatiques et de l'alimentation des nappes souterraines
- Réduction des surfaces imperméabilisées.

### Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises :

- Schéma de Protection, d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SPAGE)
- Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux de l'Arve (SAGE)
- Analyse des risques et opportunités liés aux changements climatiques - Etude de cas Canton Genève et Grand-Genève, OFEV/ARC, Infrac/Sofies 2015
- Plan directeur cantonal genevois (en particulier fiche D01)
- Schémas français de gestion des eaux pluviales
- Schémas Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE 2016-21)
- Schémas de gestion des Eaux Pluviales (France)
- Plans régionaux d'évacuation des eaux (PREE) genevois

**Autre :** Lien avec autres fiches action : E-8, E-11, E-12, E-15, U-1, U-3, Mn-3

# E-14

## Etendre la démarche de protection de l'espace minimal des cours d'eau

Références PA1 / PA2 : nouvelle fiche



Exemple de cartographie issue de la méthodologie «espace minimal des cours d'eau».

### Enjeux et objectifs :

L'agglomération du Grand Genève compte plus de 300 cours d'eau, totalisant un réseau de plus de 1'000 km.

Cette densité est un atout pour la région dont le dynamisme induit néanmoins une pression toujours plus forte sur les espaces ouverts du territoire. Dans ce contexte, l'expérience montre qu'il est nécessaire de réserver un espace suffisant aux cours d'eau à la fois pour garantir une dynamique naturelle de fonctionnement latéral, réduire les risques liés aux inondations, favoriser la biodiversité, maintenir des paysages de qualité, créer des espaces de délasserement en assurant un équilibre avec d'autres fonctions (notamment agricoles). Cette nécessité de maintenir des espaces de respiration suffisants prend d'autant plus de sens en regard des enjeux liés au changement climatique et dans une perspective d'adaptation.

L'objectif est de promouvoir et accompagner les démarches de protection de l'espace minimal des cours d'eau à l'échelle de l'agglomération dans le but de :

- Protéger les cours d'eau dans leur abord immédiat
- Garantir les fonctions des cours d'eau : hydrauliques, bio-écologiques, géomorphologiques, paysagères et sociales
- Réduire le risque d'inondation
- Permettre le développement d'une végétation adaptée sur les rives et maintenir des paysages de qualité
- Préserver les interactions entre eaux superficielles et eaux souterraines

### Description de l'action :

#### Poursuite de l'action sur la partie française

- 1) Etendre la démarche de protection de l'espace minimal des cours d'eau (espace de bon fonctionnement, espace réservé aux eaux) à l'ensemble du territoire du Grand Genève. Il faut à cet effet souligner les actions récentes du syndicat Mixte des Affluents du Sud-Ouest Lémanique (SYMASOL) et de la Communauté de communes du Pays de Gex qui s'engagent dans un travail de cette nature dans le cadre d'un contrat de territoire, respectivement d'un contrat environnemental unique. Le Conseil départemental de l'Ain a publié l'orthophotographie couleur (2014) du territoire français du Grand Genève liée à l'acquisition des données LIDAR 2014, ainsi que le modèle numérique de terrain MNT qui sont des outils permettant de faciliter la poursuite de l'action.
- 2) Assurer les liens entre le travail de détermination de l'espace minimal/espace de bon fonctionnement/espace réservé et les outils de planification et d'aménagement du territoire.
- 3) Mettre en place un suivi des usages dans les enveloppes cours d'eau en fonction des enjeux identifiés.
- 4) Prendre en compte dans les pesées d'intérêts entre les différentes volontés / différents besoins d'aménagement du territoire, l'espace minimal indispensable à la sécurité des biens et personnes.

**Volet communication, information**

- 5) Communiquer auprès du grand public sur les enjeux de l'espace cours d'eau et sur la nécessité de maintenir des zones d'expansion de crues
- 6) Mettre en valeur les continuums rendus en développant par exemple des parcours découverte pour le public en concertation avec les milieux de la préservation de l'environnement
- 7) Promouvoir les méthodes de gestion et d'entretien des habitats riverains des cours d'eau

**Instances concernées (pilotage et partenaires):**

Grand Genève (pour l'accompagnement méthodologique)

Communautés de communes et/ou structures en charge de la gestion des cours d'eau (SM3A, SYMASOL, SIFOR).

Canton de Genève, Canton et communes vaudoises et Régionyon (sur Vaud, les espaces seront définis dans le cadre des COPIL et groupes de travail dédiés à l'espace réservé aux eaux).

**Échéancier de réalisation :** 2016-2021

**Financement:**

AMO prise en charge par le Grand Genève dans le cadre de l'appui méthodologique apporté aux structures responsables de la détermination des enveloppes espace cours d'eau. Agence de l'eau (partie française)

**Priorité:** Mise en œuvre rapide de la définition de l'espace cours d'eau avec inscription dans la planification

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :**

- CE2: développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti :
  - Mise en place de surfaces inconstructibles destinées à interdire toute nouvelle construction dans les abords des cours d'eau.
  - Développement de surfaces (ripisylve, surfaces de prairies, cordons boisés, haies vives etc.) permettant de développer la thématique de la Nature en ville.
  - Amélioration de la qualité des espaces publics et espaces ouverts dans l'agglo
- CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources :
  - La préservation des espaces riverains du lac et des cours d'eau contribue à la réduction de la consommation de sol. Cette prise de conscience mérite d'être soutenue à l'échelle du Grand Genève.
  - Réduction des effets de coupures les milieux naturels et paysagers.

**Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises :**

- Lien avec les fiches de mesures C07 et C04 du plan directeur cantonal genevois et les mesures E24 et E23 du plan directeur cantonal vaudois. Sur Vaud, l'espace minimal est appelé espace réservé mais il s'agit de la même notion.
- Lien avec les mesures A1-4 et A4-3 du plan directeur régional de Nyon.
- Lien avec les objectifs de préservation d'un cadre naturel et de prévention des risques d'inondation mentionnés dans les projets d'aménagement et de développement durable des SCOT des communautés de communes du Pays de Gex, du Pays Bellegardien, du Genevois, Arve et Salève, du Pays Rochois, Faucigny-Glières, du Bas-Chablais et de l'Agglomération d'Annemasse. En particulier, le PADD de la CC du Genevois mentionne comme objectif: protéger efficacement les fonctions écologiques des cours d'eau et le PADD de la CC du Pays de Gex: protéger les berges des cours d'eau.
- Lien en France avec les plans locaux d'urbanisme (PLU/PLUi) et le schéma de cohérence écologique SRCE
- Lien avec le SAGE de l'Arve et les SPAGE genevois
- Lien avec les ambitions (A) et enjeux (E) de la démarche InterSCOT de ces mêmes communautés de communes: A1-E2 et A1-E3.
- Lien avec le guide de l'Agence de l'eau Rhône-Méditerranée sur la définition de l'espace de bon fonctionnement

**Autre:** Lien avec les fiches d'action: E-1, E-2, E-9, E-10, E-11, E13, U-1, U-10, U-12, Mn-1, Mn-2 et Co-1

# E-15

## Guide des bonnes pratiques de gestion des sols remaniés

### Références PA1 / PA2:



Source: Sols et constructions – OFEV 2015

### Enjeux et objectifs :

Le sol (horizons A et B) est une ressource naturelle limitée qui peut subir des impacts importants voire irréversibles si les opérations de manipulation sont effectuées dans de mauvaises conditions. Les dommages peuvent être de nature chimique (par ex. pesticides) ou physique (par ex. compaction).

Le respect des mesures de protection permet de minimiser ces impacts afin de conserver les fonctions des sols remaniés lors de travaux. L'enjeu est ainsi de préserver la santé de l'homme, des animaux et l'environnement en général.

Chaque année plusieurs dizaines de milliers de m<sup>3</sup> de matériaux terreux sont décapés, stockés et remis en place à l'échelle du Grand Genève. Avec la dynamique des grands projets, cette tendance va se poursuivre ces prochaines décennies.

Les objectifs sont les suivants :

- Prévenir les atteintes aux sols et garantir la fertilité du sol : physique, chimique et biologique
- Harmoniser les pratiques de gestion des sols sur le territoire du Grand Genève
- Optimiser et coordonner la gestion quantitative des sols

### Description de l'action :

Mettre en œuvre et élargir à l'échelle du Grand Genève, les principes de la stratégie de protection des sols du canton de Genève en proposant les actions suivantes :

#### Volet communication :

- 1) Réaliser un manuel transfrontalier des bonnes pratiques de manipulation des sols sur la base de la littérature existante. Ce guide présentera les techniques de manipulation (décapage, stockage et remise en état) permettant de prévenir les pertes en sol et de préserver la fertilité du sol.
- 2) Utiliser le site internet du Grand Genève pour diffuser largement ce manuel et communiquer auprès des services techniques compétents et des élus des collectivités sur cet outil. Une formation rapide et complémentaire pourrait être donnée pour les services intéressés, sur la base d'un cours de 2-3 h.
- 3) Communiquer et mettre en valeur les outils de monitoring de la sensibilité des sols à la compaction, par exemple en développant le réseau de suivi de l'humidité des sols <http://ge.humidite-des-sols.ch/> et en faisant le relais avec le site internet du Grand Genève.

#### Volet observation, surveillance et évaluation des atteintes

- 4) Élargir l'action de monitoring de la qualité des sols agricoles GEOS à l'échelle du Grand Genève pour suivre l'évolution de la chimie des sols, ces derniers étant soumis aux polluants atmosphériques et contraintes de cultures.

**Volet prévention et protection des sols**

- 5) Evaluer l'opportunité/faisabilité et le cas échéant, créer une structure spécialisée pour la vérification de l'application des bonnes pratiques sur les chantiers. Développer la collaboration interservices pour le contrôle des charges des autorisations de construire, et améliorer la coordination entre les services pour les visites de chantiers.
- 6) Promouvoir le suivi des travaux sur les sols par des spécialistes de la protection des sols sur les chantiers (SPSC).
- 7) Organiser des visites de chantiers avec des élus pour les sensibiliser à la protection des sols.

**Instances concernées (pilotage et partenaires):**

GESDEC, DGAN, AgriGenève, Chambres d'agriculture, Instances du BTP, DGE-GEODE (VD) Régionyon

**Échéancier de réalisation :** 2017- 2020

**Financement :** à préciser

**Priorité :** Passer de l'intention à l'évaluation puis à la mise en œuvre

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :**

- CE2: développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti :  
Aménager des espaces verts durables.  
Préserver les espaces de production agricole et garantir les surfaces d'assolement.
- CE4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources :  
Préserver les sols de l'érosion et favoriser la production de nourriture locale.  
Maintenir la capacité des sols comme filtre des polluants pour prévenir les pollutions de la ressource eau.  
Amélioration de la qualité des espaces verts.  
Augmentation de la qualité de la nature et du paysage.

**Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises :**

- Lien avec les mesures F11, F12 et A12 du plan directeur cantonal vaudois et la fiche de mesure C01 du plan directeur cantonal genevois.
- Lien avec les mesures A2-2 du plan directeur régional de Nyon
- Lien avec l'objectif de gestion économe des ressources naturelles mentionné dans les projets d'aménagement et de développement durable (PADD) des SCOT des communautés de communes du Pays de Gex, du Pays Bellegardien, du Genevois, Arve et Salève, du Pays Rochois, Faucigny-Glières, du Bas-Chablais et de l'Agglomération d'Annemasse.
- Lien avec les ambitions (A) et enjeux (E) de la démarche InterSCOT de ces mêmes communautés de communes : A1-E3 et A3-E2.
- Plan de mesures pour la protection des sols 2015-2018 du canton de Genève
- Plans BTP 74 et 01

**Autre :** Lien avec les autres fiches actions : E-2, E-4, E-8, E-13, U-1, U-10, U-11, Co-1, Mn-1

# URBANISATION





# U-1

## Accompagner les projets urbains d'envergure et les projets de quartiers durables

Références PA1 / PA2 : PA 2012 Annexe 4 Mesure U-A



Vue d'un boulevard vert (source : Les armatures métropolitaines - Rogers Stirk Harbour)

### Enjeux et objectifs :

Si depuis toujours, le paysage, l'urbanisme et l'architecture d'une ville forgent son image et son identité, l'attractivité de la ville passe maintenant également par son niveau de durabilité et sa visibilité en tant que « ville verte » (voir [www.sustainablecitiesindex.com](http://www.sustainablecitiesindex.com)), ainsi que par la qualité de son cadre de vie.

Depuis 2007 (PA1), le Grand Genève s'est fixé l'ambition d'être une agglomération compacte, multipolaire et verte. Le projet de territoire vise ainsi à garantir un développement urbain durable d'une part en termes d'organisation spatiale à large échelle et d'autre part à travers des opérations d'aménagement qui limitent la consommation des sols et favorisent les déplacements alternatifs à la voiture individuelle. A cette fin, il détermine quels secteurs du territoire sont à urbaniser en priorité. En toute logique, ces pôles d'urbanisation, ces quartiers, doivent être eux-mêmes également durables. Par ailleurs, la troisième génération de projet remet l'habitant au cœur du projet avec un **Grand Genève « à vivre et à construire »**. Il s'agit de fixer un niveau d'ambition élevée et cohérente et de soutenir des projets urbains particulièrement qualitatifs et durables et participant à l'objectif de cohésion sociale promu dans le Projet de territoire.

Pour répondre à ces enjeux, il s'agit de poursuivre la mise en œuvre de la stratégie urbanisation du Projet de territoire en accompagnant les collectivités (cantons, district, intercommunalités, communes) qui s'engagent dans des **démarches de projets stratégiques de développement (PSD)**, ou encore des **opérations de développement urbain** (plus petites, plus locales, parfois plus spontanées).

Les PSD constituent des périmètres opérationnels pour la mise en œuvre des principales mesures urbanisation du Projet de territoire et ont été déterminés en lien avec l'armature urbaine et l'armature mobilité du projet de territoire Grand Genève. Ils comprennent non seulement les terrains à urbaniser /densifier, mais portent également sur les centres de quartier ou de bourgs voisins et / ou les nœuds TC ou pôles d'échange multimodaux auxquels ils sont accrochés. D'autres opérations de développement urbain peuvent apparaître ailleurs dans le Grand Genève, de manière plus spontanée.

L'**objectif** pour ces opérations d'envergure est donc de **lier développement urbain, durabilité et qualité de vie**, avec un soin particulier pour la cohésion sociale, le respect de l'environnement et les mobilités alternatives à la voiture individuelle. Il s'agit de diffuser les bonnes pratiques déjà mises en œuvre dans certains projets, en appuyant les collectivités dans des tâches qui dépassent parfois leurs moyens, notamment d'ingénierie.

Pour ce faire, il est nécessaire d'**assurer une ingénierie** à la hauteur de l'ambition grand genevoise par rapport à ces projets urbains d'envergure, mais aussi d'**animer des échanges** entre les divers acteurs concernés, afin de développer des projets urbains qui soient à la fois de qualité et appropriés à l'échelle locale (élus, population, usagers).

Par ailleurs, le Grand Genève a également un **rôle de promotion et de communication** autour de ces projets urbains qui façonnent l'agglomération, sans se substituer aux maîtres d'ouvrages, mais pour favoriser un cercle vertueux de projets.

Les PSD portent globalement sur les enjeux et objectifs suivants :

- **Approche transversale** : Coordonner à l'échelle locale la mise en œuvre en matière d'urbanisation, de mobilité, de paysage, d'environnement et d'économie ; préparer le cadre général pour la réalisation des mesures infrastructurelles liées aux PSD. Coordonner les acteurs locaux et démarches à entreprendre, notamment pour les secteurs transfrontaliers, et avec les territoires voisins.

- **Accueil de population et d'activités** : Développer la capacité d'accueil du territoire dans les lieux prioritaires du développement urbain par mutation/renouvellement, densification et extension limitée, dans un cadre de vie de haute qualité. Intégrer les besoins d'accueil économique pour maintenir et développer un tissu économique diversifié.
- **Qualité de vie locale** : Garantir le développement combiné de densités élevées du tissu bâti avec la qualité des espaces publics. Assurer un niveau de services et d'équipements correct. Prévoir les circulations modes doux et la desserte en transports collectifs. Participer à la cohésion sociale. Développer des espaces publics qui soient des lieux de sociabilité et de rencontre, garantir un accès pour tous à la nature et la faire davantage entrer en ville.
- **Qualité environnementale et développement durable** : Promouvoir des démarches innovantes d'écoquartiers ou de quartiers durables en particulier dans le tissu bâti, réduisant les impacts sur l'environnement, valorisant les espaces verts et publics, contribuant à améliorer la qualité de vie et favorisant la cohésion sociale. Développer par exemple des réseaux de chaleur, intégrer les questions de nature en ville, réduire l'imperméabilisation des surfaces, etc.
- **Soin particulier à la morphologie urbaine locale** : Développer l'identité des quartiers et centralités ainsi que des bourgs et des villages en correspondance avec les affectations visées et les rôles et fonctions dans l'agglomération et dans ses réseaux économiques, avec un paysage bâti de qualité, tenant compte du patrimoine.

La création de quartiers durables est une nécessité pour gérer durablement nos ressources naturelles limitées et répondre aux besoins d'une population urbaine croissante tout en garantissant une qualité de vie élevée. Les écoquartiers connaissent un succès grandissant, et des premiers projets voient le jour dans le Grand Genève (Les Vergers (Meyrin), Ecovela (Viry), Carré Vert (Ville de Genève), Eikeniott (Gland), etc.). Le terme « écoquartier » revêt cependant des significations différentes notamment en France et en Suisse. Ces quartiers ne répondent pas tous aux mêmes critères de durabilité et aux mêmes niveaux d'exemplarité. Le projet Interreg « ecoObs » a analysé ces questions et mis à disposition une quantité importante de données sur les nouveaux quartiers du Grand Genève et d'ailleurs. Dans le cadre d'une **stratégie globale du Grand Genève sur la production de quartiers durables**, les questions suivantes sont à approfondir :

- Comment soutenir la création de quartiers exemplaires ? Faut-il promouvoir une labellisation locale et son encouragement ? Faut-il privilégier des labels thématiques (certificat site 2000 watts, LEED (Leadership in Energetic and Environmental Design), DGNB (German Sustainable Building Council), SNBS (Standard de Construction Durable Suisse)) ou des approches globales (*quartiers durables by Sméo*, label EcoQuartier du ministère du logement et de l'habitat durable, One Planet Living by Bioregional, etc.) ?
- Comment instaurer un langage commun dans l'agglomération transfrontalière, fixer une ambition partagée en matière de quartiers durables et susciter les échanges de bonnes pratiques ?
- Quel est le portage politique approprié ?
- Est-il possible d'établir des standards de durabilité/qualité minimums pour assurer que les quartiers de l'agglomération soient à la hauteur des ambitions du projet de territoire (p.ex. -40% CO<sub>2</sub>, nature en ville, mobilité douce, etc.) ? S'agit-il d'une démarche contraignante ou volontaire ?
- Est-ce que l'élaboration d'un guide de bonnes pratiques réunissant des bons exemples d'ici et d'ailleurs suffirait à stimuler les énergies et « placer la barre assez haut » ? Si oui quels seraient le public cible et ses besoins ?

#### Résultats attendus :

- Réalisation de projets urbains d'envergure, répondant aux objectifs du Projet de territoire Grand Genève (notamment coordination urbanisation-mobilité-environnement-paysage, qualité urbaine, espaces publics) et s'inscrivant dans des démarches de projets urbains durables/quartiers durables.
- Développement d'une image positive et exemplaire de l'agglomération en termes de gestion des ressources naturelles et de qualité de vie
- Echanges d'expériences et innovation au sein du Grand Genève à partir de ces projets.

#### Description de l'action :

Sur la base des besoins des diverses collectivités engagées dans la mise en œuvre des projets urbains du Grand Genève, il s'agit de définir et d'engager un soutien pertinent en matière d'ingénierie et de coordination.

Pour certains de ces projets (ce fonctionnement ne concerne pas tous les territoires du Grand Genève), il s'agit de lancer une planification directrice de manière à garantir un aménagement de qualité, la prise en compte transversale des domaines concernés et d'instituer un cadre pré-négocié avec les différents partenaires en amont de la phase opérationnelle :

- Mettre en place une organisation de projet adaptée aux spécificités de chacun des PSD / Grand Projet / projet urbain (pilotage, concertation...), si besoin avec le soutien du Grand Genève (ingénierie, soutien opérationnel, soutien financier, apprentissage des PSD déjà en cours);
- Identifier les potentiels et défis particuliers de chaque site, identifier les actions foncières et leurs instruments.
- Définir le projet urbain (programme, phasage, énergie, déchets, modes doux, liens aux TC, espaces publics, services et équipements, commerces, paysage bâti, intégration des évolutions technologiques - smart city...)
- Programmer les espaces publics en fonction (1) du programme / des affectations et des produits immobiliers prévus / présents et des besoins des usagers actuels et futurs, (2) des opportunités offertes par les espaces à enjeux paysagers ou les espaces publics et les lieux de vie, (3) du rayonnement du lieu qu'on veut créer, (4) des nœuds de TC internes et externes aux sites, (5) des moyens d'actions et des ressources disponibles et (6) des pratiques actuelles et émergentes.
- Réaliser le projet urbain et le suivre (monitoring).

#### **Descriptif des PSD : voir fiches PSD, partie 1**

Il s'agit également de promouvoir ces projets urbains à travers diverses actions :

- Animer un réseau au sein du Grand Genève pour promouvoir les projets urbains exemplaires et innovants (démarche, ingénierie);
- Inciter à la labellisation des projets ou démarches exemplaires dans le cadre des labels présents (TEPOS, quartier à énergie positive, écoquartiers, etc.).

De manière plus précise, pour les quartiers durables, l'action se structure en 3 volets :

#### 1) Définir les besoins techniques, politiques, sociaux, pratiques ou financiers nécessaires au développement des **écoquartiers**

- Identifier les raisons pour lesquelles certains objectifs de projets existants n'ont pas été atteints et les blocages éventuels

#### 2) Etablir une démarche commune et cohérente pour le développement des éco-quartiers :

- Introduire un standard/une définition des éco-quartiers tout en laissant une marge de manœuvre en fonction des conditions environnementales du lieu et du mode de vie des habitants.
- Définir une stratégie d'action pour obtenir un portage politique transfrontalier, établir le rôle de l'administration et des différents acteurs de la filière écoquartiers.
- Soutenir le ou les labels les plus adéquats

#### 3) Utiliser les résultats d'études, d'observations et les guides déjà réalisés pour proposer une liste de bonnes et de mauvaises pratiques.

Se référer notamment aux documents issus du projet sQUAD et de la littérature existante.

#### **Instances concernées (pilotage et partenaires) :**

A préciser par projet : autorités publiques locales et intercommunales, propriétaires et gestionnaires fonciers publics et privés, Grand Genève, collectivités avec une ingénierie puissante au sein du Grand Genève (certaines villes, communautés d'agglomération, communautés de communes, départements, Cantons, district, Région), DGE (SERMA), DGAN

#### **Échéancier de réalisation :**

Tâche permanente, dès 2017 pour l'animation du réseau

Par projet urbain, notamment par PSD

**Financement:** Communes concernées, propriétaires / gestionnaires du foncier publics et privés, Grand Genève, Interreg, Région Auvergne-Rhône-Alpes, appels à projets, etc.

**Priorité:** Urgence

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :**

Dans la logique d'une approche transversale et intégrée urbanisation – mobilité – environnement – programmation urbaine, les PSD contribuent au bon fonctionnement et à la qualité du système de transports, non seulement à l'échelle du périmètre à développer, mais à l'échelle d'un secteur plus large(CE1). Les choix de localisation des PSD ont été effectués dans un objectif de développement vers l'intérieur: renouvellement urbain de zones déjà construites, densification autour de l'offre en transports en commun(CE2). Ces projets cherchent à maximiser l'effet du développement vers l'intérieur. Les PSD en extension de la zone urbanisée sont toujours en lien avec des axes structurants des TC. Leur réalisation inclut des requalifications d'espaces rues et des circulations associées dans le cadre de ces projets urbains, la création d'espaces publics, la sécurisation des traversées de quartiers (CE3).

L'intégration des enjeux environnementaux (écoquartiers, cohésion sociale, mutualisation et optimisation des réseaux d'énergies, nature en ville...) dès la conception du quartier permet de minimiser les atteintes à l'environnement liés au développement urbain en cours / à venir au sein du Grand Genève; localisation favorisant l'économie du sol et des ressources (CE4).

**Lien avec les planifications et outils français, vaudois et genevois :**

- F: ZAC / ZAC multi-sites en cours, PUP, priorisation des PSD du projet de territoire dans les SCoT
- VD: suivi et mise en œuvre des projets dans les sites stratégiques
- GE: démarche type des Grands projets en cours et projets urbains prioritaires (fiches A17 et P01 à P10 du PDCn Genève 2030 en cours de mise à jour), inscription des PSD du projet de territoire dans le PDCn

**Autres**

Cahier de l'aménagement 6 Plans directeurs localisés – 2003 -Canton de Genève

Directives pour l'élaboration des plans directeurs communaux deuxième génération – 2016 – Canton de Genève

Projet Interreg IVA « Eco-Obs: observatoire transfrontalier des écoquartiers »

<https://www.arcadis.com/en/global/our-perspectives/sustainable-cities-index-2016/comparing-cities/>

<http://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/sustainable-holidays/sustainable-copenhagen>

<http://www.greencity.ch/de/areal/#1>

<http://ch.usgbc.org/leed>

<http://www.bioregional.com/>

<http://www.nnbs.ch/fr/standard-snbs/>

<http://www.smeo.ch/>

<http://www.logement.gouv.fr/les-ecoquartiers>

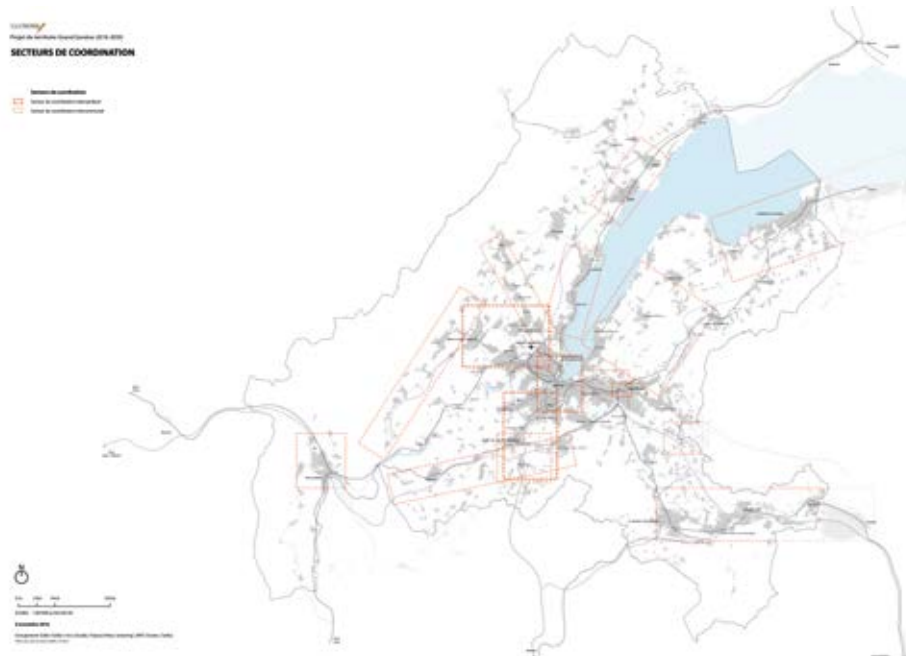
<http://www.dgnb.de/dgnb-ev/en/>

<http://www.2000watt.ch/fr/pour-les-sites/site-2000-watts>

# U-2

## Approfondir les stratégies de développement des secteurs de coordination

Références PA1 / PA2 : PA 2012 Annexe 4 Mesures U-B



Localisation des secteurs de coordination – PTGG 2016-2030

### Enjeux et objectifs :

Les démarches menées depuis 2007, que ce soit dans le cadre des 3 générations de schémas d'agglomération ou à l'échelle des PACA ont permis d'identifier les projets stratégiques de développement (PSD) à mettre en œuvre pour le développement urbain autour des principales infrastructures de transport à l'horizon 2030. Ces démarches ont par ailleurs mis en évidence des **besoins de coordination à une échelle plus large que celle des projets urbains, d'ordre intercommunale, le cas échéant transfrontalière, autour de thématiques spécifiques** : positionnement économique, mutualisation des équipements publics, paysage, mobilité, structuration urbaine...

Les secteurs identifiés portent sur deux niveaux d'approches :

- **les secteurs de coordination métropolitains** : des secteurs clés pour le fonctionnement et l'attractivité de l'ensemble de l'agglomération et / ou des secteurs où des enjeux de développement et de fonctionnement se superposent de manière accentuée (dynamique économique, qualité urbaine, identité, biodiversité et nature en ville.) :
  - le cœur d'agglomération (centre de Genève)
  - le cœur de l'agglomération annemassienne
  - le Cercle de l'innovation
  - la Porte Sud – ZIPLO – PAV
- **les secteurs de coordination intercommunaux** : des secteurs du Grand Genève (dans l'agglomération centrale, dans l'espace des bourgs et des villages, dans les agglomérations régionales) où il se pose des questions de développement et de coordination supra-communale. Ces secteurs de coordination peuvent être de différentes natures :
  - consolidation et fonctionnement interne des agglomérations régionales : Bellegarde, Thonon, Nyon-Gland, Saint-Julien élargi, La Roche-sur-foron – Bonneville

- structuration des bassins de vie locaux (desserte, structure paysagère, maîtrise du développement): Piémont du Jura, Pied du Salève/Vuache, Versoix-Coppet, Findrol
- secteurs de cohérence transfrontaliers (RD1005 Gex, Annemasse-3 Chênes)

Les enjeux liés à ces secteurs sont par nature pluridisciplinaires, ce qui nécessite globalement une réflexion transversale. Selon les cas des sujets phares émergent de manière spécifique et doivent orienter les actions à mettre en œuvre prioritairement (mutualisation d'équipements publics, stratégie d'implantation des zones d'activités, frein à l'étalement urbain, structures paysagères intercommunales, organisation des accès aux nœuds TC structurants, coordination entre PSD, réseaux de chaleurs, biodiversité et nature en milieu bâti, etc.)

Les secteurs de coordination complètent ou s'articulent avec les démarches intercommunales déjà en place (p.ex., démarche intercommunale de l'agglomération nyonnaise SDAN, actions prévues dans les SCoT, stratégie intercommunale des communes de la rive droite ...). Ils assurent la cohérence avec les différentes échelles de projets, notamment pour les secteurs regroupant plusieurs mesures d'urbanisation et d'infrastructures.

L'objectif du travail à l'échelle des secteurs de coordination est de pouvoir saisir et développer les opportunités en matière de développement urbain, de mobilité, d'environnement, de développement économique, de structuration paysagère, d'identité, etc. en cohérence avec les objectifs et stratégies du Projet de territoire du Grand Genève.

#### Description de l'action :

- Lancer des études d'approfondissement intercommunales pour répondre aux enjeux particuliers de chaque secteur, avec un accent sur les scénarios en matière de prospective ;
- Approfondir les potentiels et défis particuliers de chaque secteur. Ceci peut concerner les questions d'identité, de positionnement par rapport au reste de l'agglomération, de positionnement économique, de structuration territoriale, de réseaux de connexion, de structure du maillage vert et des espaces à enjeux paysagers, de relations avec le contexte régional et suprarégional, etc...
- Définir une gouvernance appropriée aux enjeux de ces secteurs en s'appuyant notamment sur les structures intercommunales existantes et si possible, bénéficier des structures PACA pour assurer un portage en cohérence avec les intentions du PTGG.

Descriptif des secteurs de coordination : voir la fiche ci-dessous

#### Instances concernées (pilotage et partenaires) :

A préciser par secteurs de coordination (communes, EPCI, PACA)

#### Échéancier de réalisation :

Par secteur de coordination en tenant compte des démarches déjà engagées (mutualisation) et de l'échéance de réalisation des mesures incluses dans ces secteurs.

#### Financement :

Communes et intercommunalités concernées ; GLCT en impulsion des démarches

**Priorité :** dès 2017

#### Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :

- CE1: amélioration de la qualité du système de transports : déclinaison et traduction de stratégies mobilité du grand Genève à l'échelle locale / intercommunale des secteurs de coordination, avec un degré de détail affiné, notamment concernant les mesures d'accompagnement des grandes infrastructures TC et routières planifiées ; travail fin sur la hiérarchie des réseaux, la structure des réseaux TC locaux (rabattement), le maillage MD local, en cohérence avec les préconisations du PTGG et dans la même logique d'efficacité et de priorisation.
- CE2: développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti : concrétisation des potentiels de développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, en tenant compte des capacités réelles d'absorption de la croissance dans les territoires (capacité de réaliser les infrastructures et équipements nécessaires pour la population croissante, capacité de garantir la cohésion sociale aux échelles locale et intercommunale, ...)
- CE3: accroissement de la sécurité du trafic : traitement fin des problèmes locaux, sur la base d'un travail direct avec les autorités concernées

- CE4 : traitement fin des problèmes locaux et surtout des opportunités en matière de gestion et préservation des ressources naturelles

#### Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises :

Démarches à mettre en cohérence avec les démarches intercommunales en cours pour éviter des doublons et préciser les responsabilités

#### Description des secteurs :

##### Cœur d'agglomération

**Secteur de coordination métropolitain du cœur d'agglomération :** partage puis mise en œuvre d'une approche volontariste pour la valorisation du cœur d'agglomération afin de satisfaire les multiples besoins de tous les usagers / visiteurs au quotidien. Ceci concerne notamment les questions : de gestion des besoins en matière de mobilité, de décongestion du cœur d'agglomération en renforçant d'autres lieux pour accueillir des équipements et événements de rayonnement métropolitain, de valorisation des espaces publics (quantité et qualité), de restructuration du cœur d'agglomération en lien avec l'émergence de polarités nouvelles autour des gares principales du Léman Express (avant tout Cornavin – Pont-Rouge – Eaux-Vives).

##### PACA Nyon-Rolle

**Secteur de coordination agglomération régionale Nyon – Gland :** poursuite / approfondissement de la démarche de coordination Nyon-Gland, autour des thématiques : de densification notamment autour des gares à Nyon et Gland, de gestion des projet d'infrastructures de mobilité, l'optimisation de l'offre TC, de la valorisation des espaces publics et naturels notamment dans le corridor de la Promenthouse dans une logique de réseau, de l'accueil d'entreprises.

**Secteur de coordination Versoix – Coppet :** la démarche intercommunale engagée entre Versoix, Collex, Bellevue et Genthod s'élargit vers Coppet autour des sujets de la densification du tissu existant, de la valorisation du littoral, des réseaux MD, de l'accueil d'équipements. La valorisation des gares du Léman Express (Versoix, Coppet, Mies, Tannay) est fondamentale pour structurer le développement dans ce territoire.

##### PACA Genève – St-Genis – Gex

**Secteur de coordination métropolitain du Cercle de l'innovation :** poursuite et approfondissement du concept économique et spatial sur la base des dynamiques actuelles et futures de développement (habitat, emplois, mobilité); reprise des logiques d'organisation des accès aux différentes accroches principales (p.ex. vers l'aéroport); reprise du PPP Cœur vert du Cercle de l'innovation sous l'angle des besoins des usagers (habitants et travailleurs des urbanisations limitrophes, exploitants agricoles...). Un processus participatif est lancé auprès des usagers du Cercle de l'innovation pour compléter les données disponibles par les besoins des actuels et futurs usagers du cœur vert. La question de l'interface avec l'aéroport est cruciale, l'intérêt et la faisabilité d'une « ouverture Nord » de l'aéroport sont en cours d'étude, les résultats devront être partagés dans le cadre du PACA. Gouvernance assurée dans le cadre du PACA Genève – Saint-Genis – Gex.

**Secteur de coordination Cornavin-Nations-Ferney-Gex :** veille transfrontalière et propositions en matière de développement urbain, d'évolution des réseaux mobilité (nouvelles infrastructures et évolution des conditions d'exploitation), etc. Gouvernance assurée dans le cadre du PACA Genève – Saint-Genis – Gex.

##### PACA Bellegarde

**Secteur de coordination Grand Bellegarde :** Poursuite et réalisation progressive du projet du Grand Bellegarde (PSDs Bellegarde - centre-ville / gare, Châtillon, Lancrans) avec un travail de mise en valeur des projets orienté notamment vers les acteurs du marché immobilier. En parallèle, démarche PPP autour des espaces à enjeux paysagers de l'agglomération du Grand Bellegarde.

**Secteur de coordination pied du Salève :** pour accompagner la forte croissance démographique de ce secteur, initier une approche intercommunale pour coordonner le développement et la structuration des services de proximité (équipements partagés, accessibilité, commerces, surfaces réservées pour l'artisanat et les activités productives) entre Valleiry et Collonge-sous-Salève.

#### **PACA Genève – Bernex – Saint-Julien**

**Secteur de coordination métropolitain « Porte Sud » :** Le secteur à enjeux « Porte Sud » englobe les zones d'activités et mixtes entre le PAV, la ZIPLO et le secteur St. Julien – Archamps – Neydens. En matière d'aménagement du territoire et dans le cadre d'une stratégie partagée entre les diverses zones d'activités / mixtes,, il se pose notamment dans ce secteur la question de l'accueil mutualisé de services aux entreprises, ainsi que d'offres en formation et R&D en lien avec les activités économiques présentes (industrie, horlogerie, sciences du vivant), . Cela complétera l'attractivité du secteur déjà renforcée par la réalisation de nouvelles offres TC structurantes.

**Secteur de coordination Saint-Julien, Archamps, Neydens :** Les thématiques développées dans ce secteur de coordination concernent l'accessibilité aux différentes zones notamment pour Neydens avec des TC structurants d'agglomération centrale, le développement d'une offre culturelle à Saint-Julien, la localisation de services aux entreprises partagés, la valorisation de l'espace paysager commun (notamment le corridor de l'Arande,), l'accueil d'activités commerciales et de loisirs, le développement du pôle gare de St. Julien. La démarche économique en cours sur les zones d'activités des trois communes sera renforcée dans une volonté de complémentarité pour maintenir la diversité secondaire-tertiaire et de positionnement notamment sur les sciences de la vie.

#### **PACA Genève – Annemasse - Salève**

**Secteur de coordination Ville-La-Grand / Ambilly / Puplinge / Thônex :** il existe un besoin de coordination entre Ville La Grand / Ambilly / Puplinge / Thônex concernant les accès TC à la gare d'Annemasse, les réseaux MD et les relations de la frange urbaine avec le paysage ouvert et le Foron. La maîtrise des zones commerciales et le maintien de l'industrie et de l'artisanat en suivant les orientations du SCoT est une autre thématique à développer.

**Secteur de coordination « Cœur de l'agglomération annemassienne »** (centre-ville, PSD rue de Genève, PSD Annemasse - Etoile) : ce secteur doit assumer le rôle de centre métropolitain du Grand Genève et il s'agit de définir des principes pour accroître son attractivité résidentielle, économique, commerciale, culturelle.. Les objectifs sont les suivants : donner une vision d'ensemble de ce que pourrait être le secteur à 15/20 ans; donner de la lisibilité aux grandes étapes de la mise en œuvre des grands projets; identifier les potentialités de densification et d'accueil d'équipements et d'activités économiques à moyen et long terme; élaborer un schéma des espaces publics structurants; donner des éléments de préconisations aux PLU pour gérer les mutations à anticiper (franges de la ZAC Etoile, îlots le long du tramway, îlots du centre; accompagner la nécessaire densité (qualité de vie quotidienne).

#### **PACA Arve Porte des Alpes**

**Secteur de coordination agglomération régionale La Roche – Bonneville :** Le positionnement et la complémentarité des fonctions des différents centres composant l'agglomération régionale (notamment fonctions commerciales, administratives, équipements publics, typologies d'activités...), ainsi que son rôle au sein du Grand Genève doivent être mis en évidence. Ceci implique une coordination de l'agglomération régionale de la basse vallée de l'Arve (si possible périmètre à élargir jusqu'à Cluses), autour des sujets de la densification (programme de renouvellement et de densification urbaine), de l'organisation de l'offre TC structurante à l'échelle de l'agglomération régionale avec les rabattements sur les gares RER, de la valorisation du corridor de l'Arve (Projet Paysage Prioritaire), ainsi que de l'élaboration d'une stratégie spatiale à long terme pour garantir et faciliter l'accueil des activités économiques liées au décollage (industrie de pointe), à l'artisanat et à la logistique. Il s'agit d'intégrer la problématique d'optimisation du foncier et la notion de quartiers durables, pour les projets urbains (qualité des espaces publics, etc.) et pour les zones d'activités (pôles de services aux entreprises mutualisés, organisation des accès, sélectivité par rapport aux activités admises, lutte contre l'éviction commerciale).



**Secteur de coordination Findrol:** Coordination du développement des communes concernées par Findrol (communautés de communes concernées: CC4R (hors périmètre GG 2016) / CC Arve et Salève / CC Faucigny-Glière). Il s'agit pour ce secteur qui est réuni à la fois le centre hospitalier Alpes-Léman, une zone d'activité et un important nœud routier, d'aborder les questions concernant la gestion de la mobilité, la priorisation des TC, la préservation du cadre paysager, la structuration de l'accueil de la croissance démographique, ainsi que l'accueil de services à la personne et d'équipements. Au sein de ce secteur, le PSD Findrol porte sur la zone d'activités, la réalisation d'espaces publics, son aménagement et l'organisation de l'accès TC.

#### **PACA Chablais**

**Secteur de coordination agglomération régionale de Thonon-les-Bains / Evian:** Le travail de coordination concerne principalement le binôme Thonon et Evian, mais intègre également les communes à proximité de ces deux villes. Les sujets à aborder concernent l'offre TC pour l'agglomération régionale, la stratégie de densification en lien avec l'offre TC, la préservation du littoral et du corridor de la Dranse, l'offre touristique et événementielle.

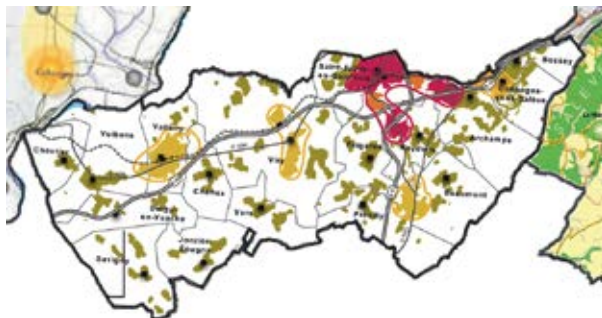
**Secteur de coordination Rive gauche du Lac – Voiron:** les objectifs de coordination sur ce secteur transfrontalier portent essentiellement sur la problématique de la réalisation de la traversée du lac, sur ses impacts en termes d'organisation des réseaux routiers principaux et secondaires mais également d'urbanisation, de paysage et d'environnement. L'un des enjeux consiste au raccordement de cette futur liaison vers les infrastructures françaises, notamment l'autoroute du Chablais et le contournement d'Annemasse-agglo. Le périmètre inclue les communes genevoises du secteur Arve – Lac ainsi que certaines communes dans le Chablais français et dans le bassin annemassien



# U-3

## Mettre en œuvre les objectifs du Projet de territoire du Grand Genève à travers les documents de planification réglementaire et les outils d'aménagement

Références PA1 / PA2 : PA 2012, Annexe 4 Mesures U-C Intégrer les objectifs du PA dans les documents réglementaires



Extrait du SCOT de la Communauté de Communes du Genevois

### Enjeux et objectifs :

Depuis 2007, les réflexions nées des projets d'agglomération, alliées aux évolutions des législations nationales, fédérales et cantonales, contribuent à des documents de planification plus vertueux, dont l'ambition première est de préserver les ressources du territoire. Les projets d'agglomération 2007 et 2012, ainsi que les études PACA, ont servi de références communes et d'études de base lors de l'élaboration et la révision d'outils réglementaires de planification et d'urbanisme dans les territoires genevois, vaudois et français, contribuant à la mise en cohérence à l'échelle de l'agglomération de la planification. Ainsi, les propositions et mesures du PTGG 2016-2030 / PA3 sont pour partie déjà intégrées dans les documents les plus récents ou en cours de révision, l'élaboration des documents de planification et la révision du PTGG étant de plus en plus imbriquées et coordonnées.

Ces évolutions ont aussi stimulé la recherche de nouveaux outils de mise en œuvre.

Cette ambition partagée ne doit pas masquer le décalage entre les démarches de planification et leurs effets réels sur le territoire. En effet, le temps de l'aménagement du territoire s'ajoute au temps de l'élaboration et l'on constate que les effets sur le Grand Genève sont moins rapides qu'escomptés : 2 à 3 ans d'élaboration pour un document-cadre, auxquels s'ajoutent au minimum 2 à 3 ans, voire beaucoup plus pour la mise en chantier des premières opérations.

Il n'en reste pas moins que ces outils réglementaires de planification constituent un préalable indispensable à la concrétisation des objectifs et stratégies du Projet de Territoire. Ils sont déclinés par des démarches et procédures spécifiques aux besoins de la maîtrise d'ouvrage qui participent aussi à cette concrétisation.

Ainsi, l'intégration du Projet de Territoire Grand Genève aux documents de planification, notamment par la percolation jusqu'à l'échelon local est à poursuivre et renforcer, pour garantir leur cohérence. L'enjeu principal est la communication et l'appropriation du Projet par les territoires du Grand Genève, afin de garantir la traduction réglementaire et opérationnelle des deux principes fondamentaux suivants :

- La densification vers l'intérieur et autour des axes de transports en commun.
- La maîtrise de l'étalement urbain et de la consommation de sol.

### • Résultats attendus :

- Faire évoluer (réviser, mettre à jour, adapter, réorienter) les outils réglementaires de la mise en œuvre en matière d'urbanisation pour garantir le développement de l'agglomération entière, de ses territoires et des villes et communes selon les objectifs et principes du PTGG.
- Favoriser l'engagement de processus de planifications intercommunales plus intégrées grâce à une animation et une participation plus forte aux élaborations de ces planifications.
- Continuer à développer, à l'échelle du Grand Genève, un accompagnement et une ingénierie auprès des partenaires pour les aider à mieux identifier et utiliser les outils et procédures adaptés aux enjeux de leur territoire.

#### Description de l'action :

- Évaluer les documents de planification par rapport à leur capacité à gérer les développements aux différentes échelles territoriales selon les recommandations du Projet de territoire, et par rapport aux décalages dans le temps.
- Identifier et promouvoir, auprès du réseau des partenaires les outils particulièrement appropriés pour gérer les développements aux différentes échelles territoriales (meilleures pratiques dans l'agglomération, autres)
- Adapter / compléter les outils disponibles en 2016 si nécessaire, avancer la révision des outils disponibles
- Favoriser et automatiser la percolation entre le Projet de territoire Grand Genève et les outils / documents de planification pour simplifier la mise en cohérence récurrente (quadriennale) : modalités de révision, parties des documents de planifications révisées automatiquement, etc.

#### Instances concernées (pilotage et partenaires) :

Tous les partenaires du Grand Genève, instances régionales, locales et surtout intercommunales

**Échéancier de réalisation :** Processus déjà engagé et à poursuivre en continu

**Financement :** Autorités publiques concernées

**Priorité :** Urgence / en continu

#### Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :

- CE1: harmonisation des principes d'action, des priorités et des temporalités de la mise en œuvre, autant en matière d'infrastructures que d'exploitation ; intégration des mesures dans les documents de planification réglementaire.
- CE2: promotion du développement vers l'intérieur dans tous les territoires du Grand Genève selon les préconisations du PTGG transcrites dans les documents locaux, en complément des démarches déjà engagées et des législations dans les territoires
- CE3: indirect, par la mise en œuvre du projet de territoire
- CE4: l'harmonisation des approches et des objectifs, des temporalités d'action : prises de décision et actions à l'échelle pertinente facilitées ; maîtrise de la consommation des ressources ; déclinaison réglementaire des objectifs environnementaux

#### Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises :

- L'évolution de l'affectation des sols entre 2010 et 2015 dans le Grand Genève témoigne des efforts significatifs entrepris par les territoires. Cet engagement est à poursuivre. Depuis 2010, et malgré la diminution des zones agricoles et naturelles, 1 657 ha de zones préalablement affectées au bâti sont retournées à une vocation agricole ou naturelle. Dans le même temps, la densification des zones à bâtir s'est poursuivie. Les zones à densité forte et moyenne ont progressé de 65% en 5 ans et représentent désormais 22% des zones à bâtir du Grand Genève, contre 14% en 2010.
- Les contrats verts et bleus (ex contrats corridors), en finançant des études de meilleure prise en compte des trames vertes et bleues (TVB) dans les documents d'urbanisme, renforcent la prise en compte dans la planification réglementaire des enjeux environnementaux du Projet de territoire du Grand Genève.

#### Etat actuel des planifications et outils réglementaires à disposition

##### 1) Canton de Genève

Souvent préparé par des « études » sans valeur juridique, l'urbanisme est régi par trois types d'instruments légaux, aux statuts et aux effets différents : les plans directeurs, les plans d'affectation et les instruments opérationnels.

**Démarches de planification :** les plans directeurs servent aux autorités publiques à déterminer dans les grandes lignes le cours que doit suivre l'aménagement du territoire. Ils ont force obligatoire pour les autorités mais ne sont pas opposables aux tiers.

- **Plan Directeur Cantonal 2030 :** élaboré par le canton et approuvé par le Conseil fédéral le 29 avril 2015, sa mise à jour est en cours pour répondre aux réserves émises par la Confédération. Le PDCn réunit les diverses planifications thématiques en vigueur (transports, énergie, forêts, gravières, etc.). Il intègre les mesures du Projet de territoire Grand Genève, qui, en tant que projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération, doit être conforme au PDCn 2030.

- **Plans directeurs localisés (plans directeurs communaux et plans directeurs de quartier):** élaborés par le canton et/ou par les communes et approuvés par le Conseil d'État, ils tiennent compte des planifications supérieures et de celles des territoires voisins.
- **Concept général de la mobilité:** adopté en 2012, il regroupe les quatre plans directeurs de la mobilité (transports collectifs 2011-2014, stationnement, mobilité douce, réseau routier), avec une vision à long terme indissociable des politiques d'aménagement définies par le Projet d'Agglomération et le PDCant.
- **Plans d'affectation:** ils règlent le mode d'utilisation du sol. Elaborés soit par le canton, soit par les communes, ils sont adoptés par le canton. Ils sont contraignants pour tous les acteurs de l'aménagement, publics et privés. Ils sont validés par des procédures très complètes, apportant toutes les garanties du droit (notamment information, concertation, opposition et voies de recours). Genève compte cinq types de plan d'affectation :
- **Plan de zone:** il détermine les zones à bâtir, les zones agricoles et les zones à protéger. Depuis le 17 juin 2015, **l'instauration de zones réservées** a permis d'identifier 11 périmètres dans lesquels toute autorisation de construire gênant l'aboutissement d'objectifs d'aménagement peut être refusée à titre conservatoire pour un délai de 5 ans au plus. Le Conseil d'Etat compte accélérer la transformation-densification des zones villas grâce à cet outil. Par ailleurs, la loi fixe des **indices de densité minimaux** par type de zone : suite aux réserves exprimées par la Confédération sur le PDCn 2030, les densités prévues initialement ont été rehaussées pour les Grands projets (Grands-Esserts, Cherpines, Communaux d'Ambilly, Bernex, PAV). Lors de déclassements de zone agricole ou de zone villas, la loi instaure des **pourcentages minimaux de logements d'utilité publique**.
- **Plan localisé de quartier (PLQ) et plan directeur de zone industrielle (PDZI):** ils prévoient une répartition stable et pérenne des droits à bâtir entre les propriétaires fonciers et définissent aussi les éléments d'intérêt public tels que les règles d'urbanisme ou des modalités de mise en œuvre foncières et financières. Le Conseil d'Etat prévoit l'adoption jusqu'en 2023 de PLQ et de PDZI totalisant 5 millions de m<sup>2</sup> de surface de plancher logement et 4 millions de m<sup>2</sup> pour les activités (programmes de législature 2015-2018 et 2019-2023)
- **Plan de site (PS):** il prévoit des mesures de protection du patrimoine bâti
- **Plan d'utilisation du sol (PUS):** seul plan d'affectation adopté par les communes, il impose aux constructeurs de réserver une part de logements pour toute nouvelle surface de plancher, qu'il s'agisse d'un bâtiment neuf ou d'un agrandissement. Il prévoit aussi des espaces verts lors de réalisations immobilières sur des terrains de plus de 1000 m<sup>2</sup> et il oblige à créer et à maintenir des activités ouvertes au public dans les rez-de-chaussée en bordure de rue.

A noter que les autorisations de construire relèvent également de la compétence du canton.

### Instruments opérationnels

Pour mener à bien leurs projets, les opérateurs fonciers et immobiliers publics et privés utilisent divers instruments :

- **Instruments de droit public utilisables lorsqu'un intérêt public prépondérant le justifie :** par exemple remaniement foncier, droit de préemption légal, expropriation formelle, etc.
- **Instruments de droit privé, fondés sur le Code civil :** conventions, servitudes, concessions, droit d'emption, de préemption, de réméré, droit de superficie, partenariats, etc. ;

### Instruments financiers

- **Taxe d'équipement:** prélevée auprès des propriétaires bénéficiaires d'une autorisation de construire en zone de développement, elle est utilisée pour le financement des voies de communication du domaine public communal. Un projet de loi unifie le prélèvement de la taxe sur la base d'un barème commun, correspondant aux 75% des coûts réels moyens des travaux d'équipements de voiries dans l'ensemble des communes et la mise en commun des recettes de taxation avec une gestion intercommunale par une fondation de droit public est prévue.
- **Taxe sur la plus-value :** depuis 2011, le 20% des plus-values réalisées par les propriétaires fonciers qui vendent leur parcelle, ou y réalisent un projet suite à un classement en zone à bâtir, est prélevé par le canton. Une partie de ces recettes est réservée aux communes pour le financement d'infrastructures publiques requises en lien avec des projets d'aménagement incluant la création de logements.
- **Fond Intercommunal pour le Développement Urbain (FIDU):** ce fond, mutualisé, alimenté annuellement par les communes (23 millions CHF) et le Canton (2 millions), présenté par le Conseil d'Etat en décembre 2015, permet de compenser l'effort financier demandé à certaines communes pour le développement d'infrastructures publiques.

## 2) ARC et intercommunalités françaises :

### Démarches de planification :

- **InterSCOT** : afin d'améliorer la coordination entre les différents instruments de planification utilisés par ses membres, l'ARC syndicat mixte développe une démarche InterSCOT, qui a abouti, dans une 1<sup>ère</sup> étape en 2013, à la définition d'un «projet politique» commun aux différents SCOT en vigueur sur le territoire français du Grand Genève. Différentes thématiques sont traitées au fur et à mesure et intégrées dans les SCOT. Le premier chantier porte sur l'aménagement et la requalification des zones d'activités, en définissant une stratégie d'accueil des entreprises à l'échelle de l'ARC et en précisant les outils opérationnels de la mise en œuvre de cette stratégie. Par ailleurs, l'InterSCOT, à terme, conduira à l'élaboration d'un SCOT unique à l'échelle de l'ARC.
- **SCOT** : le territoire français du Projet de Territoire est aujourd'hui intégralement couvert par des schémas de cohérence territoriale (SCOT - 8 au total), alors que les SCOT ne seront généralisés en France qu'à partir de 2017. Le SCOT est un document de planification spatiale dont le «document d'orientations et d'objectifs» s'impose aux documents d'urbanisme locaux (PLU dans la plupart des cas) mais aussi aux documents de planification sectoriels (habitat, mobilité...) mentionnés ci-après. La mise en compatibilité de ces derniers doit s'effectuer dans un délai de 3 ans. Afin de répondre aux dispositions du Grenelle de l'Environnement et à la loi ALUR (Accès au Logement et à un Urbanisme Rénové) qui prônent un aménagement durable, les SCOT du territoire sont en cours de révision pour intégrer ces exigences législatives d'ici 2017. L'adoption de nouveaux SCOT conduira donc à une remise à niveau de ces documents, amenés à devenir encore plus vertueux.
- **Planifications intercommunales** :
  - En matière de politique de l'habitat : le **Programme Local de l'Habitat (PLH)** : Le programme local de l'habitat est un document stratégique de programmation des politiques locales de l'habitat : parcs publics et privés, gestion du parc existant et des constructions nouvelles, prise en compte des besoins de populations spécifiques. A partir du diagnostic de la situation existante, le PLH doit répondre aux besoins en logements en favorisant la mixité sociale et le renouvellement urbain. Un programme d'action précise les modalités opérationnelles et financières de son déploiement, et, afin de suivre la réalité de sa mise en œuvre, un observatoire de l'habitat l'accompagne systématiquement.
  - En matière de déplacements : le **Plan de Déplacements Urbains (PDU)**, document de planification qui détermine l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Tous les modes de transports et formes de mobilité sont concernés, avec notamment la mise en place d'actions en faveur des modes de transports alternatifs aux véhicules individuels. Une évaluation environnementale précise l'apport du dispositif sur les économies d'énergies, les émissions de gaz à effet de serre et la limitation des impacts sur l'environnement.
  - En matière d'urbanisme commercial : le **Document d'Aménagement Commercial (DAC)** qui établit les orientations relatives aux équipements commerciaux (ICFF) et précise le volet commercial du SCOT. Le DAC définit ainsi les localisations préférentielles du commerce et délimite les zones dédiées aux commerces ; en fonction de leur inscription dans l'armature urbaine et de la situation géographique. Le DAC fixe également les conditions-cadres d'implantation du commerce.

**Ces différents documents s'imposent aux documents d'urbanisme des communes. Leur contenu est similaire : diagnostic, orientations stratégiques, programme d'actions, obligation de suivi et d'évaluation.**

- **PLU et PLU intercommunaux** Progressivement, les Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux deviennent la règle générale. La future Communauté d'Agglomération du Chablais (Ex Collines du Léman, Bas-Chablais et Thonon), la CC du Pays Bellegardien et la CC du Pays de Gex ont acquis la compétence PLUi par anticipation. En effet, à compter du 27 mars 2017, la compétence en matière de Plan Local d'Urbanisme reviendra automatiquement aux collectivités (sauf opposition délibérée des communes membres, sous certaines conditions). Le PLU intercommunal a vocation à intégrer des orientations en matière de politique de l'habitat, des transports, d'urbanisme commercial et compilera les différents documents sectoriels en vigueur actuellement. Le PLU intercommunal permet aux collectivités de gérer de façon coordonnée la planification et les projets urbains, compétence largement communale jusqu'à présent.
- **Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) intégrées dans les PLUs** : Depuis 2010, les OAP renforcent les orientations d'aménagement déjà existantes. Elles permettent de prévoir et de maîtriser l'urbanisation de secteurs déterminés, avec possibilité de phasage dans le temps. Elles sont opposables aux tiers. Elles ne sont pas obligatoires mais peuvent être imposées par le SCOT à partir d'une certaine surface. Elles peuvent être assimilées à un PLQ.

La mise en compatibilité des documents et outils de planification des collectivités avec les exigences issues du Grenelle de l'Environnement est donc en cours, le renforcement et l'ambition de ces nouveaux dispositifs devrait produire des effets importants dans les toutes prochaines années.

**Outils et dispositifs opérationnels** mis en place par le législateur pour améliorer l'efficacité des documents cités précédemment.

- **Déclassement des zones 2AU** (urbanisation future): les zones AU créées depuis plus de 9 ans doivent faire l'objet d'une procédure de révision de PLU justifiant leur ouverture à l'urbanisation. Les zones ayant déjà fait l'objet d'acquisitions foncières significatives par la commune ou l'EPCI ne sont pas concernées, de manière à ne pas compliquer l'ouverture à l'urbanisation des zones pour lesquelles il existe un projet porté par la collectivité.
- **Analyse renforcée des possibilités de densification**: Les SCOT doivent identifier les espaces dans lesquels les PLU devront analyser les capacités de densification et de mutation. Le PLU(i) précisera ensuite ces capacités en tenant compte des formes urbaines et architecturales.
- **Zones de densité minimale à proximité des transports en commun et contrats d'axe** permettent d'imposer une densité minimale de constructions à proximité des réseaux de transports en commun pour favoriser leur utilisation.
- **Emplacements réservés pour la réalisation de programmes de logements**: Réserve des emplacements pour la réalisation d'un certain nombre de logements d'une ou plusieurs catégories prédéfinies, ce programme pouvant indiquer un nombre de logements ou une surface de plancher. Dans les zones urbaines, le règlement peut déterminer des secteurs dans lesquels les règles relatives au gabarit, à la hauteur et à l'emprise au sol peuvent être dépassées pour permettre l'agrandissement ou la construction de bâtiments à usage d'habitation.
- **Dérrogation aux règles d'urbanisme et de construction pour favoriser des opérations de densification et de construction de logements dans les zones tendues**. Cas par cas, l'autorité en charge de la délivrance de l'autorisation d'urbanisme pourra déroger aux règles du PLU pour la construction de logements sur un terrain non bâti ou une dent creuse en continuité avec au moins une construction existante; la transformation de tout bâtiment en logements, l'allègement de l'obligation de créer des aires de stationnement pour les projets de logements offrant une bonne qualité de desserte en transports en commun; la surélévation d'un immeuble jusqu'à hauteur du faîtage contigu.

Les déclassements de zones à bâtir vers les zones agricoles ou naturelles, la suppression du Coefficient d'Occupation des Sols («COS») ont eu un impact fort sur la densification: Dans le Pays de Gex, les zones denses ont ainsi augmenté de 677% en 5 ans. Cas extrême, cet exemple ne doit pas masquer la réalité des déclassements (1'241 ha rendus aux espaces naturels et agricoles) et la densification parallèle de zones de faible à moyenne densité.

#### Mesures fiscales:

- **Versement pour sous-densité**: Instaure un malus fiscal pour les constructeurs qui construisent en sous-densité, en deçà de la densité souhaitée par le PLU de la commune. Le VSD ne peut excéder 25% de la valeur du terrain, et son produit revient quasi-intégralement aux collectivités qui l'instituent.
- **Possibilité d'instaurer des taux différenciés pour la taxe d'aménagement**
- **Majoration de la taxe foncière sur les propriétés non-bâties pour lutter contre la rétention foncière**. Pour les communes situées en zone tendue, la majoration est automatiquement appliquée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

### 3) Canton de Vaud

#### Démarches de planification:

- **Plan directeur cantonal vaudois (PDCn-VD) – 4<sup>e</sup> adaptation**

Le PDCn-VD prescrit une réorientation du développement territorial en soutenant la croissance démographique et des emplois dans les centres, territoires les mieux desservis en TC et en services, tout en gardant un développement maîtrisé dans les villages. Cette réorientation vise trois objectifs:

- limiter la charge environnementale des déplacements (en renforçant l'attractivité des transports publics et de la mobilité douce et en réduisant les besoins de mobilité par effets de proximité),
- préserver les espaces agricoles et naturels en contenant l'étalement urbain,
- augmenter l'efficacité des infrastructures.

Le PDCn-VD a intégré la fiche régionale R15 - Agglomération franco-valdo-genevoise et Région de Nyon - lors de sa première révision en 2011. Afin d'actualiser les éléments du Projet d'agglomération de deuxième génération, la fiche R15 a été remaniée lors de la 3<sup>e</sup> adaptation du PDCn-VD, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016.

Le PDCn-VD fait l'objet actuellement d'une 4<sup>e</sup> adaptation. Celle-ci doit notamment intégrer les nouvelles dispositions fédérales entrées en vigueur en mai 2014. La législation fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) révisée vise à freiner le mitage du territoire, en priorisant le développement des villes et villages à l'intérieur du territoire déjà bâti et à préserver les terres agricoles. Cela se traduit par le dimensionnement de la zone à bâtir aux besoins réels d'ici 2030 et 2040 et par la protection des surfaces d'assolement, soit les meilleures terres agricoles. La révision concerne également la gestion des zones d'activités, la planification des infrastructures cantonales, la vitalité des centres et la valorisation du tissu économique.

La 4<sup>e</sup> adaptation du PDCn-VD a été élaborée en parallèle aux projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération du canton, ce qui a permis une bonne coordination entre ces planifications.

La mesure A11 – Zones d'habitation et mixtes – définit les modalités du dimensionnement des zones à bâtir dans chaque type d'espace à l'horizon 2030 et 2040. Le potentiel d'accueil doit ainsi correspondre aux besoins prévisibles pour les 15 années suivantes, sur la base des perspectives démographiques retenues. Le PDCn-VD a défini une enveloppe de croissance maximale par périmètre compact d'agglomération. Le détail du calcul de la capacité d'accueil comprend les réserves existantes, les potentiels de densification et les planifications prévues.

En ce qui concerne les zones d'activités, la 4<sup>e</sup> adaptation du PDCn-VD propose un système de gestion basé notamment sur une stratégie à l'échelle régionale, en partenariat avec la région. Le système de gestion englobe à la fois les sites d'activités d'intérêt cantonal, régional et local.

Les dispositions concernant la protection des surfaces d'assolement (SDA) ont également été révisées. Dorénavant, les projets empiétant sur les meilleures terres agricoles, doivent être justifiés selon l'art. 30 OAT et répondre aux critères détaillés dans la mesure F12 du PDCn-VD. Le Canton doit garantir en tout temps le contingent de 75'800 hectares de surfaces d'assolement fixé par le plan sectoriel SDA de la Confédération. La marge cantonale actuelle par rapport à cette limite étant faible (moins de 90 hectares à fin 2015), plusieurs actions sont prévues pour la reconstituer. Le redimensionnement des zones à bâtir, des investigations dans les zones spéciales et l'amélioration de sols dégradés permettront d'accroître cette marge et couvrir les besoins à l'échelle du canton.

- **Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC)**

Le projet de révision de la LATC prévoit de rendre obligatoire le projet d'agglomération par un plan directeur intercommunal, approuvé par le Conseil d'Etat. Son mode d'élaboration est défini d'entente entre le canton et les communes.

- **Plan directeur régional du district de Nyon (PDRN)**

Validé par les législatifs des communes du district en 2012 pour le volet stratégique et par les exécutifs en 2016 pour le volet opérationnel, c'est un plan liant les autorités. Il est en cours de validation par les instances cantonales. Le volet stratégique intègre les enjeux du Projet d'agglomération : 15 stratégies organisent le développement en coordonnant environnement/urbanisation/transports. Ces stratégies ont été regroupées en quatre grands axes soit : le cadre paysager et environnemental, les lieux de vie, les mobilités et l'organisation/gouvernance/communication. Le volet opérationnel, coordonné avec le programme de législature de l'association régionale, est révisé tous les 5 ans et sert de guide à la mise en œuvre des projets. Le plan directeur régional, ainsi que la planification du Grand Genève pour le district de Nyon font ensemble l'objet de la fiche R15 intégrée au PDCn.

- **Schémas directeurs intercommunaux/plateformes de gouvernance**

Plusieurs groupes de communes sont organisées en schémas directeurs pour coordonner le développement territorial et suivre la mise en œuvre des projets. Les communes de l'agglomération nyonnaise (SDAN), les communes de Terre Sainte (SDTS), les communes du Nyon-Saint-Cergue-Morez (SDNStCM), les communes de Gland et Vich (SDGV), celles d'Asse & Boiron, de la Serine et de l'ouest rollois ont élaboré des schémas directeurs ou des lignes directrices et suivent les projets d'importance qui les concernent. Une coordination entre les communes d'Eysins, Nyon, Prangins, Gland et Vich, formant l'agglomération régionale Nyon-Gland du Grand Genève, est mise en place.



- **Lettre d'intention relative au développement des gares de Rolle, Gland, Nyon, Coppet**

Les CFF, le Canton, le Conseil régional du district de Nyon, les Communes de Coppet, Nyon, Gland et Rolle ont signé en 2012 une lettre d'intention autour du développement des gares du district et des infrastructures nécessaires à l'augmentation de l'offre CFF, Léman 2030. Pour les quatre gares du district, un plan d'emprise à l'horizon 2030 a été établi, ainsi qu'un calendrier des étapes et des mesures à réaliser et une prévision du développement des services du type P+R et stations vélos. La Région est reconnue comme entité coordonnatrice des projets de valorisation des plateformes intermodales des gares, qui comportent de nombreuses mesures relevant de l'ingénierie ferroviaire, de la gestion multimodale des places de gare, de l'accessibilité en modes doux et en transports publics, et bien sûr de la coordination avec le développement des quartiers riverains.

- Programme régional de réorganisation des transports publics

La mise en œuvre du programme transports publics dès 2012 et adaptée depuis à chaque changement d'horaire (56 communes nyonnaises, morgiennes et françaises) a permis de constater une augmentation de 20% de la fréquentation.

Il s'agit de la réorganisation des transports publics régionaux et transfrontaliers en rabattement sur les gares régionales (Coppet, Nyon, Gland, Rolle), ainsi que la restructuration des réseaux urbains (Nyon, Gland, Rolle). La mise en service de la cadence au 1/4h du NStCM jusqu'à Genolier en 2015 s'intègre dans le programme d'ensemble d'augmentation de l'offre.

#### Instruments fonciers

- **La « Société foncière de la région nyonnaise » (SOFREN SA) 2010**: société anonyme appartenant à Régionyon, elle permet d'acquérir des terrains pour des infrastructures ou des activités répondant à un réel besoin à l'échelle de la région. Sur demande des Communes, la SOFREN SA peut intervenir lorsque des transactions foncières complexes sont nécessaires (négociations entre de nombreux propriétaires, échanges de parcelles, réaffectation de zones, etc.). Elle peut ainsi mettre à disposition des terrains pour des projets présentant un intérêt régional important: activités artisanales ou industrielles, logements à loyer abordable, développement urbain, etc.

#### Instruments financiers

- **Le « Fonds régional affecté pour la réorganisation des transports publics » 2011**: 31 fr. par habitant sur 5 ans ont été accordés par les législatifs des Communes du district de Nyon pour la réalisation du programme transports publics et les mesures d'accompagnement. Ce fonds couvre aussi une phase d'expérimentation d'offres supplémentaires permettant, selon les résultats, une inscription de la prise en charge par le mécanisme TRV (transport régional voyageur Confédération-Canton-Communes). Ce premier programme devrait s'achever en 2018 ou 2019. Une suite est à l'étude.
- **Le « Dispositif d'investissement solidaire de la région nyonnaise » (DISREN) 2016**: nouvel outil adopté par les communes de l'association régionale en avril 2016 pour une première période de 3,5 années, il facilite la réalisation des projets d'intérêt régional. La démarche porte sur la responsabilisation d'un cercle de porteurs de projet qui, si ce dernier remplit les conditions requises, peut bénéficier d'un financement solidaire des autres communes de la compétence du Conseil intercommunal du District de Nyon. La contribution des communes se fait pour moitié par une participation au franc par habitant, et pour l'autre par les ressources générées par les droits de mutation et l'impôt sur les gains immobiliers (moyenne lissée des trois dernières années). Un mécanisme supplémentaire de solidarité a été mis en place pour éviter que la contribution par habitant de certaines communes ne dépasse leur capacité financière.

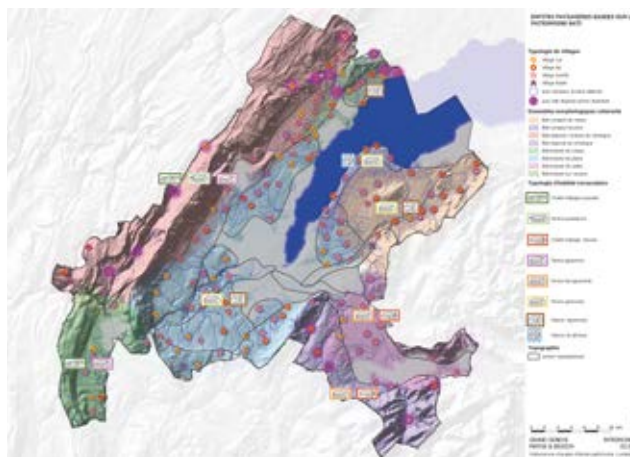
**Autre** : voir également Annexe 3 Diagnostic, Projet de territoire 2016-2030, Annexe 4 Prospective et évaluation



# U-4

## Valoriser le paysage bâti à travers les ensembles patrimoniaux et morphologies

Références PA1 / PA2: PA 2012, Annexe 8 fiche-action 135b Préserver et mettre en valeur les richesses paysagères de l'agglomération



Source : cahier 13-72, Démarche identité et patrimoine. Le rôle structurant du patrimoine bâti : connaître, préserver, créer.

### Enjeux et objectifs :

Une des entrées possible pour traiter de la problématique du paysage bâti est celle de la dimension identitaire et patrimoniale des espaces construits composant l'agglomération du Grand Genève, et plus particulièrement la question des **morphologies « urbaines » et « rurales »** et de leur évolution dans un contexte de croissance / mutation / densification (risque de basculement d'image). Cette problématique concerne aussi bien l'agglomération centrale (exemples tours dans le PAV), les agglomérations régionales (mutation de quartiers industriels) ou l'espace des bourgs et des villages (densification et extension à l'échelle locale).

Une étude exploratoire a été menée entre 2015 et 2016 portant sur le rôle structurant du patrimoine bâti dans l'espace des bourgs et des villages du Grand Genève. Par une approche typologique, celle-ci a permis de d'identifier les principales caractéristiques patrimoniales du bâti par ensembles géographiques (architecture, formes urbaines, patrimoine remarquable, etc.), de mettre en évidence les continuités et les éléments communs de part et d'autre des frontières ainsi que de formuler des recommandations pour la prise en compte de cette thématique dans les travaux du Grand Genève :

- Mettre en œuvre une démarche de sensibilisation, information, participation ;
- Développer des outils d'accompagnement à destination des collectivités ;
- Mettre en œuvre des démarches d'inventaires et de recensement ;
- Mettre en réseau les partenaires et animer des groupes thématiques autour du patrimoine ;
- Déclencher des démarches de projets pilotes ;

### Description de l'action :

- Consolider le diagnostic présentant les typologies patrimoniales et les outils/démarches de préservation / protection de part et d'autre de la frontière et élargir ce diagnostic sur les secteur des agglomérations centrales et régionales ;
- Traiter autant que possible de la problématique du patrimoine bâti dans le cadre des démarches de type PSD et PPP ;
- Relancer le groupe paysage pour assurer la participation des différents acteurs du Grand Genève concernés par la problématique du paysage bâti ;

- Etablir un guide de recommandations techniques et de bonnes pratiques grand genevoises (Charte patrimoniale architecturale ?) à destination des collectivités publiques ;
- Accompagner les initiatives transfrontalières de valorisation du patrimoine bâti (inventaires, recensements, actions de communication et de concertation, etc.);
- Elargir et mettre en œuvre la méthodologie définie à l'échelle des 5 secteurs-test du projet de territoire afin de faire émerger des stratégies et des mesures applicables pour d'autres secteurs similaires dans le Grand Genève ;
- BHNS Chablais: secteur démonstrateur de la transformation des campagnes urbaines en lien avec l'arrivée d'un transport en commun structurant, à travers la requalification des espaces publics ;
- Rue de Genève: secteur démonstrateur de la mutation des espaces publics et des formes urbaines en relation avec l'insertion du tramway ;
- Piémont du Jura: secteur démonstrateur de la structuration urbaine des entités villageoises en lien avec les dynamiques de forte croissance démographique, de densification et d'étalement urbain, à travers les espaces publics et les morphologies urbaines ;
- Gares Léman express: secteurs démonstrateurs d'une identité commune aux gares du Léman express (image et fonctions);
- Technopole d'Archamps: secteur démonstrateur du renouvellement des zones économiques fondé sur de nouvelles formes urbaines et la requalification des espaces publics ;

**Instances concernées (pilotage et partenaires):**

Grand Genève; collectivités locales, associations de quartier, autorités responsables des démarches en matière d'urbanisation et d'infrastructures; réseau «paysage»; services du patrimoine

**Échéancier de réalisation:** 2017 - 2018

**Financement:**

Grand Genève pour la charte architecturale et l'animation du réseau des acteurs

Grand Genève et acteurs locaux pour les secteurs tests / démarches de projets pilotes, à définir au cas par cas.

**Priorité:**

Urgent (opportunités à ne pas rater, y compris en lien avec des démarches urbanisation et infrastructures déjà lancées)

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité:**

- CE1: amélioration de la qualité du système de transports: -
- CE2: développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti: complément important au développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti notamment dans l'espace des bourgs et des villages, pour préserver l'identité des lieux et donc faciliter l'identification des habitants avec leur lieu de vie.
- CE3: accroissement de la sécurité du trafic:

**Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises:**

PDCn, PDCo, PDQ, Plan de sites; SCOT, PLU; plans de protection, mesures de classement

**Autre:**

Cahier Patrimoine (71-2)

GeoAgglo: couche Patrimoine

Action en lien avec les fiches U1, T1, U2, U9, U14

# U-5

## Valoriser le paysage bâti à travers les espaces publics et structures urbaines

**Références PA1 / PA2:** PA 2012, *Annexe 8 fiche-action 135b Préserver et mettre en valeur les richesses paysagères de l'agglomération*



*Foule dans la rue, Genève*

### Enjeux et objectifs :

L'une des approches permettant d'aborder la problématique du paysage bâti à l'échelle du Grand Genève est celle relative aux **espaces publics, principalement les structurants** et leur mise en valeur d'un point de vue qualitatif ou par leur mise en réseau.

En effet, les espaces publics sont une composante majeure de l'identité d'une agglomération. Ils jouent un rôle majeur dans la structuration urbaine et notamment dans l'accompagnement de la densification.

1. Ils doivent s'adapter pour en suivre l'évolution du Grand Genève. Des espaces publics de qualité, aisément lisibles et utilisables participent à la qualité, à la renommée du Grand Genève et favorisent ainsi la compétitivité dans le réseau international.
2. Ils jouent un rôle majeur dans la structuration urbaine et notamment dans l'accompagnement de la densification.
3. En outre, des espaces publics de qualité participent à l'évolution favorable des comportements de mobilité vers la mobilité douce et l'utilisation des transports publics.

De manière générale, la réalisation de projets de développement urbain ou d'infrastructures de transport sont une opportunité pour reconfigurer l'espace urbain vers une meilleure prise en compte qualitative des espaces publics.

Pour certains types de lieux, il paraît intéressant de réfléchir à une identité pour le Grand Genève

- Le déploiement d'un réseau de transports en commun d'échelle d'agglomération est l'opportunité de développer une stratégie pour l'aménagement des futurs « portes d'entrées symboliques » du Grand Genève (typiquement les interfaces TC majeures (gares Léman express, nœuds TC structurants ou les axes trams / BHNS).
- Les espaces publics principaux au cœur des différentes centralités du Grand Genève (centres métropolitains et régionaux, centres locaux, zones d'activités d'agglomérations, etc.)

L'enjeu réside dans la valorisation de ces espaces pour les usagers en lien avec leurs besoins (pratiques collectives, cohésion sociale), ainsi que leur intégration dans le maillage MD à l'échelle des quartiers, bourgs et villages autant que dans la trame verte et bleue. L'objectif est d'initier des approches transversales urbanisation – mobilité – paysage qui permettent d'augmenter la qualité usagère de ces espaces.

### Description de l'action :

Elargir et mettre en œuvre la méthodologie définie à l'échelle des 5 secteurs-test du projet de territoire afin de faire émerger des stratégies et des mesures applicables pour d'autres secteurs similaires dans le Grand Genève.

- BHNS Chablais: secteur démonstrateur de la transformation des campagnes urbaines en lien avec l'arrivée d'un transport en commun structurant, à travers la requalification des espaces publics
- Rue de Genève: secteur démonstrateur de la mutation des espaces publics et des formes urbaines en relation avec l'insertion du tramway
- Piémont du Jura: secteur démonstrateur de la structuration urbaine des entités villageoises en lien avec les dynamiques de forte croissance démographique, de densification et d'étalement urbain, à travers les espaces publics et les morphologies urbaines
- Gares Léman express: secteurs démonstrateurs d'une identité commune aux gares du Léman express (image et fonctions)
- Technopole d'Archamps: secteur démonstrateur du renouvellement des zones économiques fondé sur de nouvelles formes urbaines et la requalification des espaces publics

Relancer le groupe paysage pour assurer la participation des différents acteurs du Grand Genève concernés par la problématique du paysage bâti

Etablir un guide de recommandations techniques et de bonnes pratiques grand genevoises (Charte architecturale ?) à destination des collectivités publiques.

Les démarches de type PSD et PPP sont par ailleurs une opportunité pour aborder la problématique des espaces publics à l'échelle locale.

**Instances concernées (pilotage et partenaires):**

Grand Genève; collectivités locales, associations de quartier, autorités responsables des démarches en matière d'urbanisation et d'infrastructures; réseau «paysage»

**Échéancier de réalisation:** 2017 - 2018

**Financement:** Grand Genève et acteurs locaux pour les secteurs tests, à définir au cas par cas.

**Priorité:**

Urgent (opportunités à ne pas rater, en lien avec des démarches urbanisation et infrastructures déjà lancées)

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité:**

- CE1: en lien avec le travail sur les PEM, les axes structurants de l'urbanisation et les centralités de la vie au quotidien, irrigation en profondeur de l'urbanisation depuis les lieux et nœuds de la desserte TC; amélioration du fonctionnement de l'offre TC (p.ex. priorisation spatiale des TC) grâce à l'attention portée à la qualité des espaces publics.
- CE2: complément important au développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti par la qualité de vie dans les urbanisations existantes et notamment dans les secteurs de densification. A noter que le travail sur le paysage bâti en lien avec un projet de développement urbain ne concerne pas seulement le périmètre constructible, mais un périmètre plus grand intégrant les lieux de la vie collective (centralités, PEM, axes structurants).
- CE3: aménagement des espaces publics orienté vers le partage des usages et les besoins liés à la mobilité douce (piétons, cyclistes).
- CE4: prise en compte et développement de la nature en ville

**Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises:**

PDCn, PDCo; SCOT, PLU;

**Autre:**

Démarche DGT ligne directrices espaces publics cantonaux

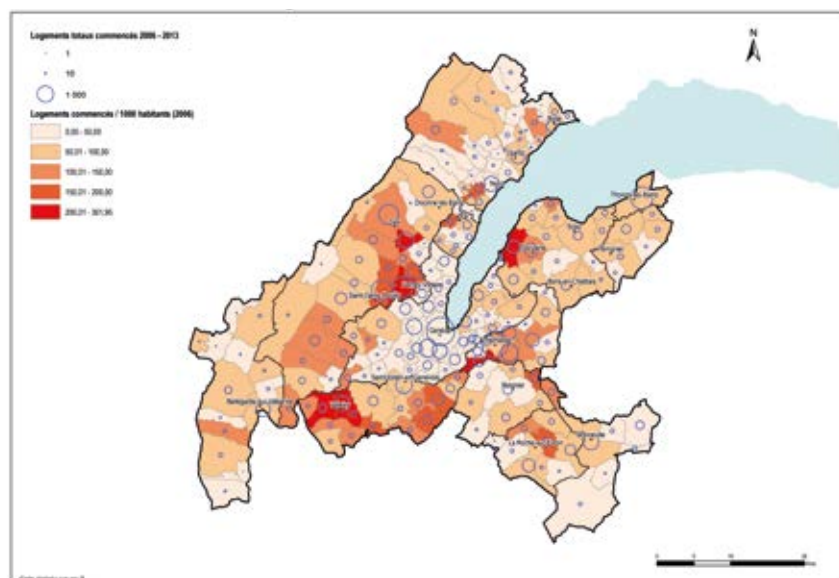
Cahier Patrimoine (références à compléter)

Lien avec les fiches U1, T1, E9

# U-6

## Analyser l'offre et la demande en logement des territoires

Références PA1 / PA2 : PA 2012 Annexe 8 Fiches actions logements 120a à 120j, notamment 120a, 120b, 120c, 120h



Production de logements dans les territoires du Grand Genève, 2006-2013 (cahier 10-5-2015)

### Enjeux et objectifs :

Les territoires du Grand Genève ont développé des politiques publiques en matière de logement, souvent en mettant l'accent sur le logement à but social. A cet effet, ils ont mis en place des outils de planification et de monitoring de la construction de logements et du marché de l'immobilier. L'analyse quantitative et qualitative de l'offre en logements au niveau du Grand Genève permet de comparer les productions des territoires, de vérifier si leurs politiques produisent les effets attendus et de les confronter aux objectifs du Projet de territoire du Grand Genève, p.ex. en matière de densification. Cette analyse constitue pour les territoires un outil mutualisé de connaissance en matière de parc de logements, de production de logements et d'évolution des marchés ainsi qu'un outil d'aide à la décision, p.ex. pour l'adaptation des politiques foncières ou la révision des programmes locaux de l'habitat (PLH).

Il s'agit également d'analyser si l'offre satisfait les besoins actuels et futurs des habitants du Grand Genève, tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif, notamment en lien avec la question des logements accessibles et abordables, en tenant compte des évolutions socio-démographiques en cours (vieillesse, comportements...). Il s'agit de créer une offre appropriée pour les différentes catégories de population afin de garantir la cohésion sociale à l'échelle des territoires et du Grand Genève. Une analyse des besoins pourrait également être conduite.

#### Objectifs :

- approfondir et pérenniser le diagnostic de la production et du marché du logement pour une connaissance plus détaillée;
- mettre à jour et développer l'analyse des outils mis en place par les différents partenaires, en mettant en évidence en particulier les écarts éventuels entre les effets attendus (prospective) et les évolutions réelles;
- évaluer la demande future d'un point de vue quantitatif et qualitatif, en relation avec les projections de population et de ménages afin de mieux anticiper les besoins des habitants, globalement dans le Grand Genève ainsi que par territoires;
- confronter ces analyses avec les analyses effectuées par le Grand Genève, l'OST et d'autres institutions (catégories sociales, styles de vie, revenus...).
- faire connaître et partager ces analyses avec les partenaires du Grand Genève, notamment élus mais aussi milieux immobiliers, etc.

#### Description de l'action :

- Relance du groupe de travail transfrontalier.
- Expertise visant à approfondir l'analyse actuelle, en coordination avec l'OST
- Refonte, pérennisation et publication tous les 2 ans du cahier 10-5 Production de logements et marchés du foncier et de l'immobilier.
- Mise à jour de la publication du CRFG sur les outils (règlements, lois, planification...) mis en place par les différents partenaires.
- Evaluation des effets des outils.
- Actions de communication sur le thème du logement (chiffre du mois, cartographie...)
- Après la publication par l'OST des projections de ménages pour le Grand Genève, étude de la demande
- Evaluation de l'adéquation entre l'offre et la demande, identification des disparités et des besoins ainsi que des opportunités d'action.

#### Instances concernées (pilotage et partenaires):

Territoires du Grand Genève, Départements français, Canton de Genève office de l'urbanisme (OU) et office cantonal du logement et de la planification foncière (OCLPF), Canton de Vaud, ARC, Groupe de travail logement, Equipe Grand Genève, Observatoire statistique transfrontalier (OST)

**Échéancier de réalisation :** 2017 / action pérenne

**Financement :** GLCT

**Priorité :** Elevée

#### Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :

L'objectif d'une urbanisation dense et multipolaire permet de loger les habitants à proximité de leurs lieux de travail dans les aires mieux desservies par les transports publics et les mobilités douces. Cela favorise leur utilisation et permet d'investir davantage dans les TC et dans la qualité de l'offre ; la limitation de la dispersion des habitants du Grand Genève permet de mieux gérer l'offre TC à développer (CE1).

La répartition de l'offre en logements est un des indicateurs permettant de mesurer la densification vers l'intérieur ; la promotion du logement abordable compense pour une partie des effets non-souhaités du PTGG, notamment l'augmentation des prix du foncier en milieu urbain (CE2).

Plusieurs facteurs contribuent à réduire les atteintes à l'environnement : amélioration de l'adéquation entre lieux de vie et lieux de travail des habitants du Grand Genève ; réduction des km parcourus ; densification du bâti ; limitation des emprises sur les terres agricoles ; meilleure efficacité énergétique des nouvelles constructions (CE4)

#### Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises :

Les territoires du Grand Genève traitent de la question du logement dans leurs planifications générales (voir fiche action U-3) et ont parfois mis en place des instruments spécifiques, notamment les PLH (Plans locaux de l'habitat) pour les collectivités françaises.

Concernant les politiques foncières :

- Le canton de Genève (OCLPF et OU) a orienté sa politique foncière en privilégiant l'acquisition de terrains et de bâtiments dans les périmètres stratégiques (cf. rapport d'activité LUP 2010).
- Les collectivités françaises sont épaulées par les EPFL (Etablissements publics fonciers locaux) de l'Ain et de la Haute Savoie et un arsenal d'outils rendant possible une maîtrise foncière efficace.



**Autres :**

***Outils d'observation du foncier et de la production de logements***

- Monitoring du plan directeur cantonal (Canton de Genève)
- Outil prospectif pour l'offre en logements (Office de l'urbanisme - Canton de Genève)
- Observatoires de l'habitat des PLH
- Observatoire du logement (Canton de Vaud)
- Observatoire départemental de l'habitat (Département de l'Ain)
- Observatoire de la demande en logement social en Haute-Savoie (DDT Haute-Savoie)
- Observatoire Régional de l'Habitat et du Logement (Rhône-Alpes)
- Geoagglo : cartographie des opérations d'aménagement

***Publications du Grand Genève et CRFG***

- Cahier n°10-5-2015 : Production et marchés du logement dans le Grand Genève - août 2015
- Cahier n°10-5-2013 : Production et marchés du logement dans le Grand Genève - juin 2013
- Cahier n°10-4 : Choix résidentiels et modes de vie dans l'agglomération franco-valdo-genevoise - juin 2011
- Cahier n°10-3 : Politique foncière et aménagement du territoire dans les cantons de Genève et Vaud – nov. 2009
- Cahier n°10-1 : Leviers pour faciliter la production de logements durables dans l'agglomération franco-valdo-genevoise – nov. 2008
- Cahier n°10-2 : Aspirations résidentielles des ménages à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise : synthèse des études et travaux – nov. 2008

***Publications OST***

- Synthèses annuelles
- Fiche 1 - 2014 - Parc de logements et bâtiments dans l'Espace transfrontalier genevois (Juillet 2014)
- Fiche 2 - 2014 - Conditions d'habitation dans l'Espace transfrontalier genevois (Juillet 2014)
- Fiche 1 - 2013 - Précarité dans l'Espace transfrontalier genevois (Janvier 2013)

***Autres publications***

- Clefs pour le logement transfrontalier – CRFG août 2004
- Etude des besoins en logements en Haute-Savoie 2015-2020 – DDT Haute-Savoie



# U-7

## Promouvoir le logement abordable

Références PA1 / PA2: PA 2012 Annexe 8 Fiches actions logements 120a à 120j, notamment 120b



Maquette de logements sociaux, les Vergers, Frontenex-Cologny.

### Enjeux et objectifs :

Concernant la recherche de logements, on observe dans le Grand Genève un effet de vases communicants. Etant donné la rareté et la cherté des logements disponibles à Genève, les classes moyennes domiciliées dans le canton vont s'installer d'une part dans le canton de Vaud, d'autre part et en majorité dans les territoires français voisins, ce qui contribue à une forte augmentation des prix de l'immobilier et du foncier. Cette évolution est favorisée également par la présence de travailleurs frontaliers à pouvoir d'achat élevé et par l'abondance du foncier disponible. Les classes les moins favorisées, notamment celles recherchant des logements individuels, tendent alors à s'installer dans les territoires périphériques du Grand Genève (p.ex. le Pays Bellegardien), voire en dehors de celui-ci, à une distance toujours plus grande de leurs lieux de travail. Le résultat est un débordement de la croissance démographique des urbanisations principales dans l'espace des bourgs et des villages ainsi que du Grand Genève sur les territoires limitrophes, avec des effets négatifs d'une part sur l'urbanisation (étalement urbain, faibles densités...), la mobilité (augmentation des charges de trafic et de l'utilisation de l'automobile), l'environnement (qualité de l'air, bruit...) et sur la cohésion sociale (ségrégation sociale, précarisation...).

Afin de remédier à cette situation, les collectivités publiques et d'autres institutions développent une offre de logements diversifiée, notamment en direction des classes les moins favorisées, en conformité avec les lois y relatives. Dans ce cadre, elles mettent en place des démarches innovatrices et adaptées au contexte local (coopératives, habitat multigénérationnel...).

### Objectifs :

- Mieux connaître les tendances de ségrégation sociale et générationnelle à l'intérieur des territoires et entre les territoires du Grand Genève
- Favoriser les échanges d'expérience entre les territoires du Grand Genève sur les expériences innovatrices menées localement ainsi qu'en Suisse et en France et développer la connaissance de la thématique par les acteurs et populations concernées
- Promouvoir le logement abordable, p. ex. en répliquant certaines expériences tout en les adaptant au contexte local politique, réglementaire et financier.

### Description de l'action :

- Analyser les tendances de ségrégation et leurs effets sociaux, économiques et environnementaux et identifier les secteurs critiques du Grand Genève

- Dans le cadre de la fiche action U-6, analyser la production de logements à but social ainsi que les outils et instruments de promotion de ces logements dans les différents territoires du Grand Genève
- Analyser le cadre réglementaire, juridique et financier du fonctionnement des coopératives d'habitation (et autres produits immobiliers abordables) dans les territoires du Grand Genève, en Suisse et en France,
- Identifier et analyser les expériences innovatrices en matière de logement abordable, mettre en place un programme d'échanges d'expériences (site internet), organisation de visites et d'un séminaire
- Elaborer un guide pour la promotion des logements abordables à destination des collectivités locales et le mettre à jour régulièrement.

#### Instances concernées (pilotage et partenaires):

Territoires du Grand Genève, Départements français, Canton de Genève office de l'urbanisme (OU) et office cantonal du logement et de la planification foncière (OCLPF), Canton de Vaud, ARC, Groupe de travail logement, Equipe Grand Genève, Observatoire statistique transfrontalier (OST), Fondations et institutions en faveur du logement, Coopératives

**Échéancier de réalisation:** 2017

**Financement:** GLCT; OST

**Priorité:** Urgence

#### Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité:

La promotion du logement abordable permet de loger les habitants à proximité de leurs lieux de travail dans les aires mieux desservies par les transports publics et les mobilités douces, ce qui favorise leur utilisation et permet d'investir davantage dans les TC et dans la qualité de l'offre. De plus, la limitation de la dispersion des habitants du Grand Genève permet de mieux gérer l'offre TC à développer (CE1).

La répartition de l'offre en logements est un des indicateurs permettant de mesurer l'urbanisation vers l'intérieur; la promotion du logement abordable compense pour une partie des effets non-souhaités du PTGG, notamment l'augmentation des prix du foncier en milieu urbain (CE2).

Les politiques publiques visent l'amélioration de l'adéquation entre lieux de vie et lieux de travail des habitants du Grand Genève et la densification du bâti, ce qui contribue à la réduction des km parcourus, à une limitation des emprises sur les terres agricoles et à une meilleure efficacité énergétique des nouvelles constructions (CE4).

#### Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises:

- Canton de Genève: la loi sur les LUP (logements d'utilité publique) fixe des pourcentages minimaux pour les secteurs de développement résultant de déclassement de la zone agricole et de la zone villas
- France: la loi ALUR fixe un pourcentage minimum de logements sociaux pour les communes répondant à certains critères; programmes locaux de l'habitat des collectivités de l'ARC
- Vaud: logements d'utilité publique

#### Outils d'observation de la production de logements à but social

- Observatoires de l'habitat des PLH
- Observatoire départemental de l'habitat (Département de l'Ain)
- Observatoire de la demande en logement social en Haute-Savoie (DDT Haute-Savoie)
- Observatoire Régional de l'Habitat et du Logement (Rhône-Alpes)

#### Publications OST

- Fiche 2 - 2014 - Conditions d'habitation dans l'Espace transfrontalier genevois (Juillet 2014)
- Fiche 1 - 2013 - Précarité dans l'Espace transfrontalier genevois (Janvier 2013)

#### Autres publications

- Actes du colloque « la gouvernance participative dans les coopératives » - UNIL (Juin 2014)

# U-8

## Réserver des espaces pour les fonctions économiques support, l'alimentaire, l'artisanat et l'industrie

Références PA1 / PA2 : PA2012, Annexe 8 FA 102 PPDE



Pépinière d'entreprises du Léman située à Perrignier

### Enjeux et objectifs :

La forte dynamique démographique du Grand Genève et les offres améliorées en matière de mobilité (tous les modes) changent l'équilibre entre les fonctions économiques du territoire, à toutes les échelles.

Dans certains secteurs de l'agglomération, les **activités secondaires industrielles et artisanales**, nécessitant des espaces dédiés, adaptés et suffisamment grands, sont **menacés par la pénurie et la cherté des terrains ou par l'éviction**, par les activités tertiaires (p.ex. secteur de l'aéroport), par les activités commerciales (p.ex. Ville-la-Grand, Pays de Gex Nord) ou encore par des processus de mutations urbaines qui repoussent les activités « nuisibles » à l'extérieur des villes (quartiers de gare).

En complément, les domaines d'activités qui participent à assurer le bon fonctionnement métropolitain sont sous-valorisés par les politiques publiques en ce qui concerne la disponibilité voire la réservation de surfaces appropriées car considérées comme à moindre valeur ajoutée ; cela concerne les fonctions alimentaires (cf. fiches-actions agricoles U10, U11, U12), les fonctions support (bâtiment, travaux publics, entretien, réparation, maintenance), l'artisanat et l'industrie.

Ces activités sont indispensables à la vie métropolitaine de tous les jours, elles apportent une contribution décisive à la qualité de son fonctionnement, en assurent la fluidité. L'enjeu principal pour ces fonctions est de **trouver les espaces disponibles et accessibles, à proximité des marchés urbains**.

Il s'agit donc de leur **réserver des espaces suffisamment grands, appropriés, bien équipés et distribués sur le territoire** du Grand Genève pour en garantir le bon fonctionnement au quotidien (notamment fonctions support de proximité) et un avenir fort (notamment fonctions secondaires). L'attention accordée à cette catégorie d'activités doit s'envisager en **complément** des politiques conduites pour l'accueil d'activités économiques à haute valeur ajoutée.

L'objectif de cette action est d'anticiper les besoins d'espaces pour les activités de construction, de logistiques ou artisanales, de réserver les espaces appropriés et de développer une offre dédiée pour équilibrer les fonctions économiques aussi bien à l'échelle du Grand Genève que de chacun de ses territoires, en mobilisant les outils d'aménagement adéquats (surfaces, affectations du sol...).

### Description de l'action :

Chacun des trois grands territoires du Grand Genève conduit des démarches concernant l'accueil d'activités économiques : schéma d'accueil des entreprises à l'échelle de l'ARC, estimation des besoins en surfaces du PDC genevois, politique vaudoise des pôles de développement économiques déclinée pour le district de Nyon.

En coordination et dans la continuité de ces démarches, nous prévoyons :

- Une actualisation de la cartographie des sites de développement économique à même d'accueillir une offre économique primaire, secondaire et artisanale ;
- Un diagnostic des secteurs pour lesquels les fonctions primaires, secondaires et artisanales sont sous pression (éviction) ou déficitaires (manque d'offres) ;
- Une synthèse et convergence des démarches mises en place par les différents territoires du Grand Genève ;
- Une identification des outils mobilisables pour la réservation et le cas échéant la mobilisation de foncier stratégique pour les fonctions primaires, secondaires et l'industrie, et mise en place par les collectivités concernées.

**Instances concernées (pilotage et partenaires) :** GLCT, Cantons / district de Nyon, ARC, EPCI, Région

**Échéancier de réalisation :**

2017 : approfondissement des besoins des collectivités en la matière, synthèse des démarches existantes

2018 : étude d'agglomération ou secteurs-tests.

**Financement :** GLCT, partenaires

**Priorité :** 2018

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :**

L'identification et la réservation des espaces économiques adaptés à l'accueil d'activités industrielles et artisanales doit se faire en priorité dans les zones d'activités existantes (densification, renouvellement) (CE2) et bénéficiant d'une desserte adaptée à leurs besoins en transports et à leur profil de mobilité, intégrant les spécificités liées à la logistique et le transport de marchandises. Il s'agit aussi de limiter les distances parcourues en rapprochant les activités support de leur clientèle notamment professionnelle (CE1). La localisation des activités support dans des secteurs bénéficiant d'une accessibilité adaptée permet notamment l'évitement des traversées des centres urbains les plus denses (CE3).

L'anticipation des besoins en surfaces d'activités permet de minimiser les effets de débordement des fonctions support et secondaires du Grand Genève vers les territoires limitrophes hors périmètre du Grand Genève (CE4).

**Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises :**

PDC Genève 2030 fiche A07, A 08

Vaud : gestion régionale des ZIZA

**Autre**

Action à mener en complémentarité des fiches-actions U-13 ICFF et U-9 activités autour des axes TC

# U-9

## Promouvoir l'accueil d'activités économiques résidentielles autour des axes TC forts

Références PA1 / PA2 : nouvelle fiche



Chablais Parc, Annemasse

### Enjeux et objectifs :

Sur certains secteurs du Grand Genève, on constate un sous-développement relatif de l'emploi présentiel dans les espaces en croissance démographique, au regard du dynamisme de la croissance et du niveau du pouvoir d'achat. L'enjeu central, au-delà des grands projets d'excellence, consiste à mieux utiliser le potentiel que représente ce pouvoir d'achat pour le développement d'activités, au service de la population et du développement urbain.

Par ailleurs, les principaux nœuds de transports et les axes TC forts et structurants, autant dans l'agglomération centrale, dans les agglomérations régionales que dans les centres de bassins de vie deviennent de plus en plus des lieux importants de la vie quotidienne, grâce à l'augmentation de leur fréquentation ainsi qu'à leur aménagement comme espaces publics majeurs dans les villes, les quartiers et bourgs. Ces sites émergent comme de nouvelles centralités.

Pour optimiser la qualité de services rendus par les TC, accroître les flux et rapprocher équipements et services des TC, il convient de **renforcer encore les fonctions urbaines de ces axes comme lieux de vie et de rencontre, avec l'accueil d'offres commerciales, de services à la personne et aux ménages, d'équipements et de services aux entreprises.**

L'enjeu est donc de **réserver et de mettre à disposition une offre de locaux pour les activités de services à la personne, pour commencer à proximité des haltes et nœuds TC, mais aussi sur la longueur des axes, en accompagnement et en cohérence avec l'accueil résidentiel.**

Cela implique un **travail important dans les projets urbains** afin de permettre et favoriser l'accueil d'activités dans les rez-de-chaussée, mais aussi de garantir l'aménagement des espaces tampons entre l'espace public et les bâtiments : création de petites places (places de poche), continuité de l'aménagement jusqu'à la façade, utilisation des surfaces devant les bâtiments pour des activités contributrices à l'animation des axes (cafés, restaurants, vente à l'air libre, ...), etc.

Les objectifs sont de

1. Soutenir les collectivités publiques dans une politique d'offres de locaux pour des professionnels de services marchands et non marchands (santé, bien-être, restauration, loisirs) destinés à « capter » la clientèle des TC ;
2. Appuyer / inciter les opérations de revitalisation du commerce en centre-ville
3. Promouvoir l'implantation d'activités de services marchands dans les principales gares et haltes du Léman Express.

**Description de l'action :**

- Mener des diagnostics à l'échelle des PACA pour mieux identifier les enjeux de vacance commerciale, les taux de rotation, les performances des petits commerces et activités de services.
- Identifier et porter à connaissance des outils permettant de réserver et d'animer des surfaces économiques dans les opérations urbaines (prescriptions des documents d'urbanisme, négociations avec les promoteurs, mise en place de charte à destination des promoteurs etc...)
- inciter à mener systématiquement des études de marché et de programmation dans les PSD et dans les opérations urbaines autour des principaux nœuds TC pour réserver le plus en amont possible des locaux d'activités en rez-de-chaussée d'opérations neuves ou de réhabilitations (proposition d'un cahier des charges type par exemple), ainsi que pour identifier et saisir des opportunités spécifiques (p.ex. centres de santé décentralisés à proximité des nœuds TC, ...)

**Instances concernées (pilotage et partenaires):** Grand Genève, Cantons, ARC, communes, intercommunalités, aménageurs, instances porteuses des projets d'aménagement et d'infrastructures.

**Échéancier de réalisation :**

En lien avec le développement des PSD et le développement de l'offre TC.

Dès 2017 pour les gares du Léman Express afin de préparer l'arrivée du RER.

**Financement:** A définir par secteurs d'études

**Priorité:** Urgence (axes déjà en place)

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :**

L'action vise à permettre l'intégration du système de transports dans le contexte urbain immédiat, l'augmentation de la cohérence entre offre de mobilité et développement urbain et la structuration des quartiers, villages et villes (CE1). L'accueil d'activités économiques est un pilier complémentaire à la réalisation des axes forts / structurants et à la densification du tissu urbain qui est en cours / prévue autour des axes. Elles contribuent au bon fonctionnement de cette densification à moyen long terme (CE2), à la réussite de la ville des courtes distances, à la maîtrise de la consommation de sol et incitent au report modal. (CE4)

**Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises :**

**SCOTs (yc volet aménagement commercial), PLUs et PLUi**

PDCn genevois, PLQs, PUS, PDCOM, PDQ

PDCn vaudois

**Autre**

Action à mener en complémentarité des fiches-actions U-13 ICFF et U-8 fonctions supports



# U-10

## Ancrer et valoriser les espaces agricoles dans les stratégies d'aménagement

Références PA1 / PA2: PA 2012 Annexe 8 Fiche action 110



Carte des projets de développement urbain et impacts sur la zone agricole (cahier 13-25 page 73)

### Enjeux et objectifs :

Respirer, boire et manger. Trois besoins vitaux à l'être humain !

En 2011, les espaces agricoles représentent 71'240 ha, soit près de 43% du territoire de l'agglomération dont 1/3 en Suisse et 2/3 en France. L'objectif du PA1 et du PA2 était de diviser par deux les emprises futures de l'urbanisation sur l'espace agricole (2'700 ha au lieu de 5'000 ha). A titre de comparaison, 1'078 ha de sol agricole ont été urbanisés dans le genevois haut-savoyard de 2004 à 2014.

Depuis 2014, côté suisse, le renforcement de l'application du quota des surfaces d'assolement (SDA) implique une limitation encore plus stricte des emprises sur la zone agricole. Pour la partie française, les lois ALUR et Grenelle imposent également une stricte limitation de l'urbanisation sur les espaces agricoles et naturels.

En 2010, le groupe agricole du Grand Genève a été constitué. Il est composé de représentants des chambres d'agriculture et des directions de l'agriculture.

Le projet d'agglomération a permis une prise de conscience du développement du mitage du territoire qui se fait au détriment de l'activité agricole nourricière. C'est pourquoi, la poursuite des travaux est axée sur les objectifs suivants :

- Maintenir la capacité de production agricole du territoire de l'agglomération.
- Reconnaître et délimiter les espaces agricoles et les préserver à long terme dans les documents de planification
- Placer la thématique agricole dans une réflexion plus large de planification de l'espace rural.
- Traiter les franges entre l'urbain et l'agricole

### Description des actions :

#### Poursuite des fiches 110 du PA2

##### 110-a Identifier et protéger les espaces agricoles du territoire

- Mettre en place un outil de suivi cartographique (voir fiche action Mn-2 volet: couverture du sol):
  - des surfaces d'usage agricole à l'échelle de l'agglomération (dans la continuité des travaux du Cahier n°13-25)
  - des surfaces perdues pour l'agriculture, en lien avec le développement urbain et la densité des projets issus du Projet d'agglomération
  - des surfaces réaffectées aux zones agricoles (Géoagglo, évolution du plan d'affectation simplifié)
- Elaborer et faciliter la diffusion des indicateurs de suivi des espaces agricoles.
- Identifier et protéger les grandes entités agricoles cohérentes (ex. ZAP) permettant le développement d'une agriculture fonctionnelle et viable (éviter le mitage et le morcellement des terres agricoles).

### 110-b Appuyer et encourager les collectivités pour concrétiser la prise en compte des aspects agricoles

- Accompagner et encourager les collectivités à prendre en compte les enjeux agricoles dans les processus d'élaboration et de révision des documents de planification territoriale (SCOT, PLU, PLUi, PDC, PDCOM).
- Promouvoir les projets d'aménagement de l'agglomération attestant la bonne prise en compte des enjeux agricoles (économie d'espace, indice résidentiel, ...).
- Encourager la densification des zones urbanisées pour protéger les espaces agricoles.
- Encourager le reclassement des surfaces prévues pour l'urbanisation en zone agricole, en cohérence avec les perspectives proposées par le Projet d'agglomération
- Encourager le «toiletage» du zonage dans les documents de planification afin de protéger au mieux la surface réellement dédiée à la production agricole.
- Appuyer l'étude des impacts et des mesures compensatoires (individuelles et collectives) liées à la mise en œuvre des Projets Stratégiques de Développement (PSD) ou de tout autre projet d'envergure (valoriser le Cahier n°13-1<sup>1</sup>).
- Soutenir la prise en compte des contraintes et potentialités de l'agriculture dans les choix d'aménagements envisagés.
- Favoriser la reconnaissance de la prise en compte de l'agriculture dans les plans d'aménagement (création d'un «label»).

### 110-c Favoriser l'installation et la transmission de l'activité agricole

- Favoriser l'installation et la transmission des exploitations agricoles (remise-reprise).
- Etudier les modes de transmission des exploitations agricoles et partager les expériences.

#### Instances concernées (pilotage et partenaires):

AgriGenève, Prométerre, Chambres d'agriculture de l'Ain et de la Haute-Savoie, DGA (Direction Générale de l'Agriculture, Genève), OU (Office de l'urbanisme du Canton de Genève), DDT (Direction Départementale des Territoires, 01 et 74), SDT (Service du Développement Territorial, Vaud), Grand Genève, ARC syndicat mixte, Régionyon, collectivités locales, Départements 74 / 01, Région Auvergne Rhône-Alpes.

**Échéancier de réalisation :** En lien avec les échéanciers, notamment, de planification

**Financement :** mixte

**Priorité :** En fonction des opportunités

#### Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :

La reconnaissance du rôle économique et des valeurs identitaires, paysagères, culturelles etc. des espaces agricoles dans le fonctionnement de l'agglomération contribue au renforcement du statut de protection accordé à ces espaces (CE2) et à la limitation de la consommation de sol (CE4).

#### Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises :

LAT : respect des quotas SDA - zones protégées d'importance nationale (cantons de Genève et de Vaud) par exemple : réseaux agro-écologique.

Loi ALUR (France), retranscrite dans les SCOT, PLUI et PLU

#### Autre

Programme de travail du groupe agricole d'agglomération.

Cahier 13-1 «Analyse des impacts du Projet d'agglomération sur l'agriculture», juin 2009.

Cahier 13-25 «Préservation des espaces agricoles», novembre 2011.

Cahier 19-3 «Evolution de l'affectation des sols dans le Grand Genève 2010-2015».

Action en lien avec la fiche Mn-2 (volet couverture du sol)

<sup>1</sup> Cahier n°13-1: «Analyse des impacts du Projet d'agglomération sur l'agriculture», juin 2009.

# U-11

## Renforcer les filières agricoles pour «produire local» et «manger local»

Références PA1 / PA2 : PA 2012 Annexe 8 Fiche action 111



### Enjeux et objectifs :

En 2013, une enquête téléphonique auprès de 605 habitants/consommateurs du Grand Genève (cahier 13-24a) a permis de déterminer les enseignements suivants :

- Une richesse d'offre de produits locaux largement méconnue, peu identifiables et faiblement distribués.
- Un rapport qualité-prix peu concurrentiel.
- Des produits français du Grand Genève moins bien perçus que ceux de la Suisse.
- Un espace agricole méconnu, peu distinctif de l'espace naturel.
- Un espace urbain oppressif.
- Une faible connaissance du rôle des agriculteurs dans la qualité de vie.
- Agriculteur, un beau métier mais faiblement attractif, particulièrement en France.

Au vu des enseignements retirés de cette enquête, les objectifs sont de répondre à la demande des consommateurs notamment sous l'angle d'une offre adaptée et identifiable de produits locaux. L'évolution de l'agriculture du Grand Genève doit permettre de répondre à ces demandes, c'est pourquoi, une analyse suivie de solutions concernant des productions, outils et structures agricoles est indispensable.

### Description des actions : Poursuite des actions 111 du PA2

#### 111-a Préciser l'offre et la demande en produits agricoles locaux et de saison

- Identifier et actualiser l'offre de produits agricoles locaux et le potentiel de développement des produits régionaux.
- Identifier / préciser les demandes des consommateurs en produits locaux et caractériser les types de demandes les plus adaptées (agriculture de proximité, SAT, RHD, cueillette, AMAP, ACP<sup>2</sup>...).
- Favoriser l'articulation de l'offre de produits locaux à la demande.

#### 111-b Développer des outils de production, transformation et distribution

- Identifier les infrastructures nécessaires au développement des filières de production et favoriser leur réalisation.
- Encourager le développement de circuits courts et l'approvisionnement en produits locaux à l'échelle de l'agglomération (restauration collective, RHD, points de vente collectifs,...).
- Identifier les moyens d'augmenter la production locale respectant les principes du développement durable (peu ou pas d'intrants potentiellement polluants, économie d'énergie,...).
- Accompagner les adaptations des modes de production en tenant compte des changements climatiques.

<sup>2</sup> SAT : système alimentaire territorial ; RHD : restauration hors domicile ; AMAP : association pour le maintien de l'agriculture paysanne (France) ; ACP : agriculture contractuelle de proximité (Suisse).

### 111-c Développer de nouvelles formes d'agriculture urbaine

- 111-c-1 Identifier / préciser les nouvelles formes d'agriculture en milieu intra-urbain (étude pour un langage commun \_voir travail DGA).
- 111-c-2 Promouvoir ces nouvelles formes d'agriculture dans les milieux de l'urbanisme et dans les milieux agricoles : accompagnement d'expérimentations en lien avec le développement de l'urbanisation : intégration dans les espaces verts, les parcs ou les franges urbaines, production hydroponique sur toiture, etc.
- Partager et diffuser les réflexions sur les fonctions et les rôles de l'agriculture urbaine.

### 111-d Communiquer sur l'agriculture locale / régionale

111-d-1 Communiquer sur les produits locaux en complémentarité des actions de communication existantes.

111-d-3 Accompagner les initiatives de valorisation des produits de l'agglomération (ex. Maison des vins de Rolle)

Maintenir, actualiser et développer l'outil Chez mon fermier, le faire vivre et communiquer sur cet outil à destination du grand public en lien avec les autres plateformes existantes, notamment [www.geneveterroir.ch](http://www.geneveterroir.ch) qui valorise les produits labellisés GRTA ainsi que les producteurs et restaurants associés à ce label ou «lafourchetteverte.ch».

- Présenter et valoriser l'agriculture locale au niveau de l'agglomération à travers une stratégie de communication globale sur l'agriculture (intégrant les métiers, les produits et les territoires) à travers notamment l'action «chez mon fermier».
- Faciliter la promotion des labels existants sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.
- Faciliter l'information sur les rôles des agriculteurs (services) dans les communes.

### 111-e favoriser la consommation de produits agricoles locaux en atténuant l'effet frontière

111-e-1 Application des accords «zone franche» dans le sens Suisse-France

#### Instances concernées (pilotage et partenaires) :

AgriGenève, Prométerre, Chambres d'agriculture de l'Ain et de la Haute-Savoie, DGA (Direction Générale de l'Agriculture, Genève), OU (Office de l'urbanisme du Canton de Genève, DDT (Direction Départementale des Territoires, 01 et 74), SDT (Service du Développement Territorial, Vaud), Grand Genève, ARC syndicat mixte, Régionyon, collectivités locales, Départements 74 / 01, Région Auvergne Rhône-Alpes, Grand Genève

**Échéancier de réalisation :** En fonction des opportunités et des demandes

**Financement :** Des recherches de financement sont en cours afin de concrétiser cette action.

**Priorité :** Forte demande de l'habitant/consommateur pour développer l'agriculture urbaine et une augmentation de l'offre de produits de proximité. Demande des agriculteurs pour développer de nouvelles productions et adapter leurs outils.

#### Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :

Le développement des circuits-court contribue à la diminution des flux de marchandises longue distance (CE1). Le maintien d'un secteur agricole local, le développement d'expériences d'agriculture urbaine, notamment dans les grands projets urbains sont autant de réponses aux demandes des consommateurs urbains ; ils contribuent à la qualité de vie en ville (CE2) et au maintien de terres agricoles productives et rémunératrices (CE4).

#### Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises :

Plans directeurs et Schémas de cohérences territoriaux en lien avec les quotas des SDA et les zones protégées d'importance nationale (Cantons de Genève et de Vaud)

**Autres :** Programme de travail du groupe agricole d'agglomération

2012: Création et mise en ligne de l'outil Chez mon Fermier

**Action réalisée en 2014-2016 :** 111-d-2 Etudier l'opportunité de créer un signe de reconnaissance «Grand Genève» pour la différenciation des produits sur la base d'une stratégie de communication globale /recherche de cohérence des labels). Une stratégie «communication» a été développée:

- trois axes: Une vision réaliste du métier d'agriculteur, L'agriculteur en tant que «faiseur de paysage» et Des produits de qualité (goût, diversité, traçabilité)
- deux cibles: grand public et décideurs.



# U-12

## Affirmer et développer la multifonctionnalité de l'agriculture

Références PA1 / PA2: PA 2012 Annexe 8 Fiche action 112



*Alignement de chênes dans la campagne genevoise.*

Source: Grand Genève

### Enjeux et objectifs :

L'agriculture est une activité économique à part entière, qui a la particularité de présenter une réelle multifonctionnalité des fonctions. Elle participe pleinement au développement du Grand Genève en offrant des prestations de proximité aux habitants et en contribuant à un cadre de vie de qualité.

Cette fiche action a pour objectifs de :

- Valoriser l'agriculture comme prestataire de services spécialisés.
- Intégrer les agriculteurs dans la gestion et l'entretien du paysage et des espaces naturels.
- Mieux faire connaître le métier d'agricultrice/teur et l'agriculture dans ses multiples fonctions.
- Renforcer l'économie agricole en facilitant la diversification des sources de revenus.

**Description de l'action :** poursuite de l'action 112 du PA2

### 112-a Développer et accompagner les réseaux agro-environnementaux (RAE) et encourager le développement de l'agro-écologie.

- Accompagner et promouvoir le développement de réseaux agro-environnementaux côtés français et suisse. Le développement des RAE devra être élargi à d'autres thématiques (intégration des réseaux de mobilité douce, ...). Des actions passerelles (sensibilisation, formation, etc.) autour des RAE seront favorisées entre les acteurs de l'agriculture, de l'environnement et du paysage.
  - Accompagner et promouvoir le développement de projets agro-écologiques.
  - 112-a-3 Poursuivre le développement et accompagner les RAE.
  - 112-a-4 Bénéficier de l'expérience française sur les projets agro-écologiques et promouvoir ces projets sur le reste du territoire du Grand Genève.

### 112-b Favoriser les projets visant à améliorer le cadre de vie dans une perspective d'usage non conflictuel des espaces agricoles périurbains

- Rechercher la cohabitation entre les différents usagers des espaces agricoles : 112-b-1 Élaborer un guide de bonnes pratiques permettant d'instaurer une cohabitation harmonieuse entre usagers des espaces périurbains.

### 112-c Valoriser et utiliser les sous-produits de l'agriculture locale

- 112-c-1 Articuler les démarches énergie-agriculture avec le SC2ET (schéma de cohérence climat, énergie, qualité de l'air territorial).
- 112-c-2 Faire le lien avec les initiatives et projets énergie-biomasse

### 112-d Encourager la diversification des prestations de l'agriculture

- Favoriser la diversification des prestations fournies par l'agriculture (accueil, tourisme, prestations sociales, entretien, etc.).
- Promouvoir les prestations proposées par l'agriculture auprès des urbanistes et des collectivités (dans le cadre des développements urbains).
- 112-d-1 Soutenir le compostage « agricole » (traitement et valorisation des déchets de jardin en milieu agricole).

### 112-e Intégrer les aspects de la multifonctionnalité de l'agriculture dans les stratégies de communication

- Favoriser la communication de type « guide de bon voisinage » entre agriculteurs et autres usagers.

112-e-1 Communiquer sur les enjeux de l'agriculture auprès des collectivités locales et des bureaux d'études : par ex., plaquette de présentation de l'agriculture de l'agglomération (défis, besoins, enjeux, recommandations, ...) et faire connaître l'agriculture (multi fonctions) ainsi que le métier d'agricultrice/teur au grand public.

### 112-f Encourager l'évolution des pratiques agricoles pour améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

#### 112-f Guide des pratiques agricoles pour améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Agriculture et pesticides, comment limiter l'emploi de ceux-ci ? partage des expériences, suivi des essais...

#### 112-g Adaptation des cultures aux changements climatiques impacts des changements climatiques sur les cultures agricoles. Quelles adaptations ? quelle évolution de l'offre en nourriture ?

#### Instances concernées (pilotage et partenaires) :

AgriGenève, Prométerre, Chambres d'agriculture de l'Ain et de la Haute-Savoie, DGA (Direction Générale de l'Agriculture, Genève), DDT (Direction Départementale des Territoires, 01 et 74), SDT (Service du Développement Territorial, Vaud), Grand Genève, ARC, Régionyon, collectivités locales, Départements 74 / 01, Région Auvergne Rhône-Alpes.

**Échéancier de réalisation :** En fonction des opportunités et de l'actualité

**Financement :** Mixte

**Priorité :** action permanente

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :** La valorisation des multiples fonctions de l'agriculture améliore le fonctionnement de l'agglomération dans son entier. l'agriculteur agit comme prestataire de services pour l'urbain ; les espaces agricoles jouent le rôle d'espace de délasserement de proximité pour les habitants des secteurs denses de l'agglomération (CE2). Ils sont souvent le support de maillage MD (CE1). La valorisation des sous-produits agricoles permet d'améliorer l'autonomie énergétique (agriculture comme fournisseur de bio-masse et fournisseur d'énergie locale) ; les réseaux agro-environnementaux améliorent les conditions d'implantation pour la faune et la flore locale et l'évolution des pratiques agricoles améliore la qualité de l'air et la réduction les émissions de gaz à effet de serre.

#### Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises :

La préservation des terres agricoles dans les documents de planification contribue à cette action.

Actions réalisées en 2014-2016

112-a-1 Poursuivre la mise en place du RAE du Genevois en lien avec le contrat corridors Champagne Genevois (cahier 13-23).

112-a-2 Mettre en place la réflexion de RAE sur la Pays de Gex (cahier 13-23 b et c)

Programme de travail du groupe agricole d'agglomération



# U-13

## Tendre vers une stratégie partagée d'accueil de l'offre structurante en matière d'installations commerciales à forte fréquentation (ICFF)

Références PA1 / PA2: *nouvelle fiche*



Armature commerciale actuelle de l'offre structurante et sites à enjeux (cahier 17.3 Grand Genève/PDCR, 2016)

### Enjeux et objectifs :

- L'étude conduite en 2015-2016 sur les stratégies d'accueil des ICFF dans les territoires de l'agglomération constitue une 1<sup>ère</sup> étape dans la définition d'une stratégie partagée à l'échelle transfrontalière et inter cantonale. Elle a identifié les points de convergence et de divergences des réglementations et des pratiques d'implantations d'ICFF dans les différents territoires ainsi que des critères partagés pour l'analyse des sites susceptibles d'accueillir une offre ICFF.
- Compte tenu des dispositifs déjà existants dans tous les territoires, une **stratégie transfrontalière à l'échelle de l'agglomération doit porter prioritairement sur l'offre structurante**, définie comme l'offre de plus de 1000 m<sup>2</sup> de surfaces de vente (commerces ou groupements de commerces) répondant aux besoins occasionnels et exceptionnels et dont l'aire d'influence dépasse l'échelle intercommunale. Cette stratégie devra reposer sur les objectifs suivants :
  - renforcer le maillage commercial de l'offre non structurante dans les secteurs denses et multifonctionnels et en cohérence avec l'armature urbaine et de mobilité définie dans le schéma d'agglomération (rayonnement des polarités) ;
  - maintenir et renforcer la fonction commerciale des centres villes et garantir l'attractivité des espaces urbains ;
  - ponctuellement, requalifier les espaces marchands périphériques et d'entrées de ville, en améliorant leur intégration urbaine et leur desserte TC ;
  - accueillir les sites nouveaux ou en développement uniquement dans des espaces bénéficiant d'une bonne desserte TC (existante ou planifiée) et à proximité des habitants.

### Description de l'action :

- Développement des outils de connaissances et de veille :
  - mise à jour annuelle de la base de données des ICFF existants ou projetés de plus de 1000 m<sup>2</sup> (réalisée en 2016) ;

- réalisation d'une étude sur les flux de consommation dans le Grand Genève afin de mieux appréhender la demande, et notamment l'effet frontière (sous réserve de validation en 2017)
- Identification des potentiels de développement commercial (m<sup>2</sup> de surfaces commerciales) au regard des besoins de consommation (croissance de la population, évolution des tendances de consommation et flux) ainsi que les projets de développement de l'offre (extension ou création de nouvelles surfaces commerciales - types, quantité, localisation préférentielle, ...)
- Travailler à la convergence des stratégies d'implantation des ICFF à l'échelle du Grand Genève à partir des éléments suivants:
  - offre non structurante de plus de 1000 m<sup>2</sup>.
  - offre structurante à l'échelle de l'agglomération
  - renforcer les contraintes concernant la réalisation de nouvelles offres commerciales ou la croissance des sites commerciaux existants (y.c. délocalisation d'offres commerciales majeures des centres-villes ou centres-bourgs vers la périphérie) basées majoritairement sur l'accessibilité voiture
- Identification et promotion d'outils visant à développer les capacités d'accueil de nouvelles surfaces commerciales autour des nœuds TC, dans les centres urbains et autour des axes structurants et dans des formes urbaines denses et respectueuses de l'environnement: mixité fonctionnelle et réservation de locaux commerciaux en pied d'immeuble (avec logements et / ou bureaux et / ou équipements), intégration dans des ensembles bâtis / espaces publics avec les pôles d'échanges multimodaux (PEM)/ nœuds TC ; prise en compte des possibilités et des contraintes logistiques; conduite d'études de programmations et de pré-commercialisation dans les projets urbains d'envergure ( PSD); promotion de la stratégie d'accueil souhaitée auprès des investisseurs commerciaux grand genevois et externes...
- En complément, les futures révisions des documents de planification cadre des territoires du Grand Genève doivent être l'occasion **d'améliorer leur cohérence réciproque autour de critères communs**, notamment encadrer l'accueil d'ICFF nouveaux à partir de 1000 m<sup>2</sup>. En ce sens, Régionyon étudiera comment intégrer la question de l'analyse des ICFF nouveaux de 2500m<sup>2</sup> (seuil du Canton de Vaud) à 1000 m<sup>2</sup>.

**Instances concernées (pilotage et partenaires):** GLCT, collectivités territoriales concernées

**Échéancier de réalisation:** 2017-2019

**Financement:** GLCT, collectivités territoriales concernées

**Priorité:** dès 2017, dans la continuité des travaux engagés en 2016

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité:**

Une stratégie transfrontalière d'aménagement commercial doit contribuer à renforcer l'attractivité des TC et augmenter les des flux de passager et inversement diminuer les flux TIM (CE1). Elle concourt à la qualité de la densification, en garantissant le bon approvisionnement des zones densifiées avec des offres commerciales de proximité, et assure la mixité fonctionnelle des quartiers et centres. Elle consolide l'armature urbaine du Grand Genève (CE2). Enfin, elle doit participer à la limitation de la consommation d'espaces, à la réduction des nuisances (bruit, air), et à l'amélioration de la qualité paysagère (CE4).

**Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises:**

Plan directeur cantonal genevois, fiche A09

Plan directeur cantonal vaudois, mesure D13 et plan directeur de Régionyon

SCOT des collectivités françaises, notamment volet dédié à l'aménagement commercial; PLUs et PLU-i

Procédure d'autorisation d'aménagement commercial pour les implantions commerciales françaises

**Autres:**

Cahier 17-3 «Stratégies d'implantation des installations commerciales à forte fréquentation à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise» Grand Genève, septembre 2016

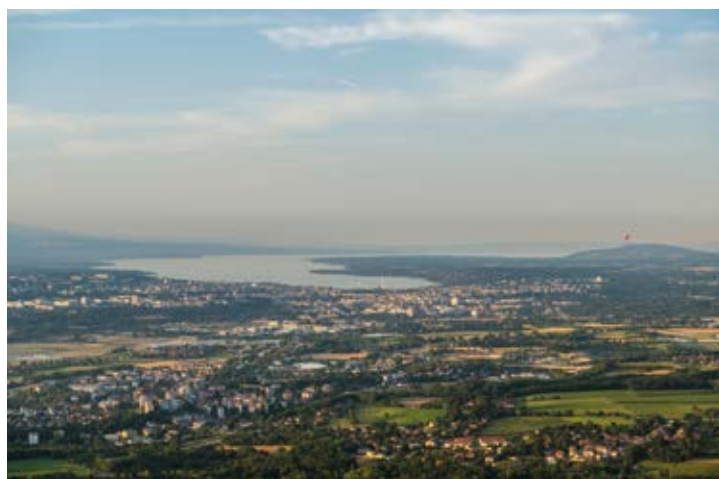
Diagnostic du Projet de territoire 2016-2030,

Action à mener en complémentarité des fiches-actions U-8 fonctions supports et U-9 activités autour des nœuds et axes TC

# U-14

## Etudier le renouvellement urbain non planifié et ses impacts urbains et sociaux

Références PA1 / PA2 : *nouvelle fiche*



Le Grand Genève vue aérienne.

### Enjeux et objectifs :

Face à la forte croissance démographique et à la pression foncière et immobilière que connaît le Grand Genève, **des processus de renouvellement urbain, le plus souvent à la parcelle, apparaissent de manière spontanée** sur différents territoires du Grand Genève. Ils sont favorisés entre autres par la forte augmentation des prix du foncier et les évolutions réglementaires visant à favoriser la densification (par exemple suppression du COS, augmentation des densités maximales autorisées dans les zones villas). Leur localisation peut être contraire aux objectifs du Grand Genève et préjudiciable à la qualité urbaine, la cohésion sociale, etc. : opérations urbaines ponctuelles non intégrées au tissu urbain environnant, faible raccordement au réseau TC, insuffisance des services et équipements publics de proximité, absence d'espaces publics connectés aux centralités, étalement urbain... Cette densification diffuse peut par ailleurs obérer la réalisation d'opérations plus denses et plus urbaines nécessitant un changement de zone d'affectation. Ce phénomène, quoique identifié par les collectivités locales, reste encore largement méconnu.

Cette action vise donc à **approfondir la connaissance du phénomène de renouvellement urbain non-planifié et de ses impacts urbains et sociaux actuels et futurs**, pour :

- identifier les réserves en matière de densification dans les zones villas ou zones peu denses, leur typologie et leur probabilité de réalisation (phasage). Améliorer le cas échéant les possibilités d'insertion urbaine pour construire un espace de vie plus qualitatif.
- identifier les besoins en matière d'équipements et de services dus à cette densification et les juxtaposer avec les capacités d'investissement et d'action des collectivités responsables.
- analyser les impacts sociaux et fonciers de ces mutations de territoires.
- identifier les moyens d'action et élaborer des recommandations différenciées selon les territoires.

### Objectifs :

- pouvoir accompagner le développement périurbain non-planifié afin de garantir la réalisation des équipements et services de proximité nécessaires et donc la qualité de vie à l'échelle locale.
- connaître les options d'action pour maîtriser le développement périurbain non-planifié au moment où l'on constate :
  - d'une part que ce développement est en concurrence avec le développement urbain des secteurs prioritaires et limite leur capacité à réaliser leurs taux de croissance cibles.
  - d'autre part que ce développement peut porter préjudice à la cohésion sociale (mutations incontrôlées et pression sur le foncier) et à l'environnement (secteurs insuffisamment desservis en transports en commun, perte de qualité et d'identité paysagère, réduction des espaces ouverts et de leurs fonctionnalités).

**Description de l'action :**

1. Identification de secteurs tests.
2. Travail avec les collectivités locales (communes notamment) pour identifier les impacts sociaux et urbains positifs et négatifs et réalisation d'une enquête auprès des habitants.
3. Identification des outils (notamment juridiques) permettant de limiter et d'accompagner le développement et le renouvellement urbain non-planifié.
4. Recherches de possibilités pour augmenter la capacité d'action et de financement des collectivités par rapport aux nouveaux équipements et services nécessaires.

La concertation ainsi que l'échange d'expérience sur les bonnes pratiques devront avoir une part importante dans cette étude.

**Instances concernées (pilotage et partenaires) :** GLCT Grand Genève, collectivités locales des secteurs concernés

**Échéancier de réalisation :** Dès 2017

**Financement :** GLCT Grand Genève

**Priorité :** 2017

**Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :**

- CE1: à moyen long terme, amélioration de l'adéquation entre le développement urbain et les offres de mobilité
- CE2: connaissance approfondie des mesures à prendre pour accompagner le renouvellement urbain non-planifié et garantir une qualité de vie (équipements et services de proximité) appropriée et gérable par les collectivités locales; connaissance fine des outils pour orienter le développement urbain et l'accueil de la croissance vers les secteurs prioritaires au sein du Grand Genève et donc pour minimiser le « débordement » des urbanisations principales vers l'agglomération diffuse et hors du Grand Genève.
- CE3: limitation des déplacements individuels motorisés par une meilleure gestion de la localisation des logements, et accroissement de la sécurité du trafic.
- CE4: assurer la « ville des courtes distances » en garantissant la réalisation des équipements et services de proximité en lien avec le développement urbain, y compris non-planifié; identification des outils qui permettent de mieux orienter le développement urbain vers les secteurs prioritaires.

**Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises :**

Plan directeur cantonal genevois fiches A03-A04, PDCom

SCOT, PLU/PLUi

**Autre Références d'études déjà réalisées :**

- Cahier n°110-5: St Jean de Gonville, étude prospective relative à l'évolution structurelle de la commune à horizon 2030
- Cahier n°100-7: Etude sur le phénomène de rétention foncière et les possibilités de maîtrise foncière dans le PACA Chablais
- Etude menée par le canton de Genève sur la densification de la zone villa

# MONITORING & COMMUNICATION

# Mn-1

## Mettre en œuvre le monitoring environnemental pour le Grand Genève

Références PA1 / PA2: *nouvelle fiche*



### Enjeux et objectifs :

Avec une population en forte augmentation et des besoins toujours plus grands en ressources et en énergie, le Grand Genève voit régulièrement augmenter la pression qu'il exerce sur son environnement et le défi du maintien d'une haute qualité de vie souhaitée par ses habitants. Aussi le Grand Genève s'est fixé des objectifs ambitieux – précisés dans le cadre du projet de territoire – pour limiter ses émissions de gaz à effet de serre (-40% en 2030 par rapport à 1990) et de polluants de l'air, adapter le territoire aux changements climatiques, augmenter la valorisation des déchets, protéger le cycle de l'eau, la biodiversité et les sols. De nombreuses mesures infrastructurelles, initiatives territoriales et politiques publiques sont en cours ou prévues. Par exemple, la Conception Générale de l'Energie du canton de Genève a pour objectif une réduction de la consommation d'énergie par habitant de -18% en 2020 et -37% en 2035 par rapport à l'année 2000.

Afin de mesurer leur impact réel, un système de monitoring est essentiel pour surveiller l'évolution de la pression sur les ressources et l'environnement. Or de nombreuses données sont déjà produites par différentes entités et utilisables à l'échelle du Grand Genève: Observatoire régional des émissions de GES (OREGES), Stat-Vaud, Service cantonal du développement durable (SCDD), Observatoire statistique transfrontalier (OST), etc.

Le but de l'action est de mettre en place un **outil de monitoring** pour **mesurer la trajectoire et l'effet des actions engagées**, de **communiquer** envers les élus et le grand public et de **stimuler les initiatives vertueuses et les comportements responsables**. L'outil consistera en une plateforme agrégeant les nombreuses données déjà existantes au sein des institutions du Grand Genève avec des supports de vulgarisation.

**Description de l'action :** Cette action se structure de la façon suivante :

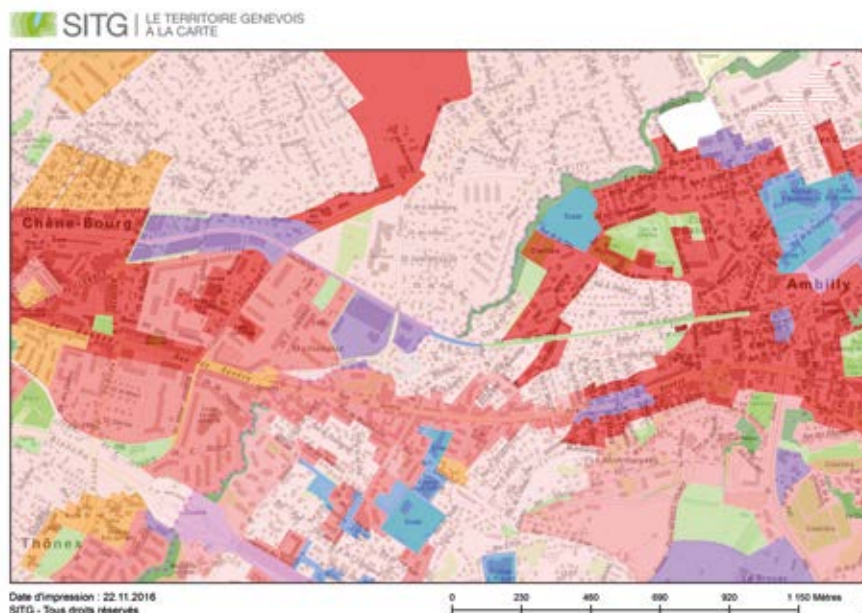
1. Constituer un groupe de travail chargé de la mise en place de l'outil de monitoring et valider le concept et les attentes liées à l'outil.
2. Préciser les objectifs dont on souhaite mesurer les trajectoires :
  - a. Choix des domaines à observer (émissions de GES, qualité de l'air, biodiversité, consommation de sol)
  - b. Pour les domaines retenus, identifier des cibles chiffrées en cohérence avec la stratégie du projet de territoire (p.ex. GES -40% en 2030, 70% de valorisation des déchets urbains, etc.)
3. Construire et renseigner les indicateurs en se basant sur les données disponibles
  - a. Faire l'inventaire des indicateurs existants et des sources de données disponibles (Grand Genève, Agenda 21 cantonal et Ville de Genève, Cercle indicateurs de l'ARE et système d'indicateurs MONET, OREGES, Statistique Vaud, OCSTAT, SCDD, Observatoire transfrontalier, G2AME, inventaire de la biodiversité urbaine, réseau écologique genevois, carte des milieux naturels etc.), des méthodes de collecte et des fréquences de mise à jour.
  - b. Choisir les indicateurs les plus pertinents (parlants, robustes et réactifs) pour les objectifs du Projet de territoire et adaptés au territoire du Grand Genève à différentes échelles. Etudier des formes d'indicateurs croisés, p.ex. GES vs. emploi ou biodiversité vs. consommation de sol, etc. de façon à évaluer l'impact transversal de certaines actions.

<p>c. Déterminer les échelles d'agrégation des données (Grand Genève, 4 territoires ou communes) en fonction des attentes et des données disponibles.</p> <p>d. Choisir un outil de gestion de données et une plateforme pour la communication des résultats.</p> <p>e. Faire un premier test de renseignement des indicateurs et les discuter au sein du groupe de travail monitoring. Prioriser et sélectionner un nombre limité d'indicateurs de qualité.</p> <p>f. Evaluer la faisabilité du projet de monitoring en fonction des ressources disponibles (en coordination avec les partenaires externes : OST, SIG...) et, au besoin, ajuster le niveau d'ambition.</p> <p>g. Coordonner la collecte de données complètes et organiser la procédure de collecte pour les années suivantes (rôles, calendrier, ressources).</p> <p>4. Valoriser les résultats et développer la communication</p> <p>a. Préciser le/les publics-cible (élus, spécialistes, grand publics, etc.)</p> <p>b. Produire des interprétations/synthèse des résultats :</p> <p>i. Tableau de synthèse (évolution vs. objectif 😊😐😞)</p> <p>ii. Si pertinent créer des indicateurs agrégés p.ex. empreinte écologique (hectares globaux)</p> <p>iii. Infographie (p.ex. chiffres-clés Grand Genève)</p> <p>iv. Rapports détaillés, etc.</p> <p>c. Evaluer la performance environnementale du territoire dans son ensemble et à l'échelle des 4 entités territoriales, suivre l'évolution des résultats, définir et mettre en œuvre des actions correctives en fournissant des recommandations aux équipes du Grand Genève.</p> <p>d. Utiliser et développer les supports de communication pour la vulgarisation.</p> <p>e. Organiser un événement annuel.</p>
<p><b>Instances concernées (pilotage et partenaires) :</b> Grand Genève, SCDD Genève, DGE Vaud, OREGES, OST, Régionyon</p>
<p><b>Échéancier de réalisation :</b> 2030</p>
<p><b>Financement :</b> à préciser</p>
<p><b>Priorité/Niveau de maturité :</b> Phase de diagnostic</p>
<p><b>Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :</b></p> <p>CE 4: Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Suivi des émissions de GES</li> <li>• Suivi de l'impact de la mobilité et de l'urbanisation sur les domaines environnementaux.</li> </ul>
<p><b>Lien avec les planifications / initiatives françaises, vaudoises et genevoises :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• G<sup>2</sup>AME : Grand Genève Air Modèle Emissions</li> <li>• Bilans carbone du canton de Genève et du Grand Genève</li> <li>• Plan Climat Cantonal (canton de Genève)</li> <li>• Plans Climat-Air-Energie Territoriaux (PCAET) de la Région Rhône – Alpes, des départements de l'Ain et de la Haute-Savoie, et des communautés de communes membres de l'ARC</li> <li>• Territoire à énergie positive (TEPOS)</li> <li>• Projet de monitoring des GES dans le Canton de Vaud</li> <li>• Plan directeur cantonal GE et VD : application de la LAT</li> <li>• SCOT : application de la loi ALUR.</li> </ul>
<p><b>Autre :</b> Lien avec autres fiches action : E-1, E-6, E-12, E-15, Co-1, T-3, T-4, U-1, Mn2</p>

# Mn-2

## Améliorer, diffuser, utiliser et communiquer les données géographiques du Grand Genève

Références PA1 / PA2: PA 2012 Annexe 8 Fiches actions 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146,



Plan d'affectation simplifié du Grand Genève, plan de ville 10.000<sup>e</sup> – SITG Agglomération

### Enjeux et objectifs :

Le SITG (Système d'information du territoire genevois) met à disposition des partenaires du Grand Genève **Geoagglo**, une large gamme de données géographiques de références (orthophoto, MNT, plan de ville, fonds de carte, référentiel à grande échelle...) et de données métier dans les domaines de compétence du Grand Genève (p. ex plan d'affectation simplifié, couverture du sol, ICFF...). Cet outil offre une information de base indispensable pour les études et le diagnostic du Projet de territoire, des PACA ou à plus grande échelle; il constitue le support de plusieurs applications internet du Grand Genève (chez mon fermier, gestion des mesures). Il permet également de produire certains des indicateurs alimentant le monitoring de l'agglomération demandé par la Confédération.

Geoagglo propose une vision commune à l'échelle de l'agglomération transfrontalière, ce qui nécessite un important travail d'acquisition et d'harmonisation des données, avec la coopération active de la DMO (Direction de la mensuration officielle de Genève), du SGOI (service de géomatique et d'organisation de l'information de Genève), de l'IGN (Institut Géographique Nationale français) et de swisstopo. Bénéficiant du support technique du SITG, il est financé par le Grand Genève et, pour certains produits, par ses partenaires. Geoagglo est la thématique la plus consultée du SITG et mérite d'être plus utilisé par les acteurs privés et le grand public, en tirant au mieux parti de son potentiel, cela grâce à des solutions innovantes.

#### Objectifs :

- favoriser la collaboration transfrontalière en matière d'accès aux données, de création de données et de création d'applications et de services;
- améliorer les produits actuels et garantir une mise à jour des données régulière et simple à effectuer;
- développer quelques produits innovants répondant aux besoins du Grand Genève, par exemple pour suivre la consommation de sol;
- développer l'utilisation des données par les utilisateurs publics et privés en créant de la valeur ajoutée et de nouvelles activités au travers de solutions innovantes pouvant être inspirées par la recherche;
- mettre en place un support attractif de diffusion des données géographiques à destination du grand public;



- développer la communication métier et grand public autour des produits Geoaggllo et de leur utilisation ;
- assurer la formation sur Geoaggllo des partenaires du Grand Genève et développer les échanges d'expériences ;
- pérenniser le financement de Geoaggllo et mettre en place une gouvernance partagée.

#### Description de l'action :

##### 1) Produits géographiques et applications

- Mise à jour et amélioration des produits et des applications actuels
- Réalisation d'une nouvelle couverture du sol (voir fiches U10 et Mn1)
- Réalisation d'une nouvelle carte au 50.000 (édition papier et édition interactive)
- Préparation de la cartographie des milieux naturels
- Poursuite de la réflexion en matière de cartographie statistique
- Lancement d'une réflexion sur le cadastre solaire
- Mise en œuvre du projet Interreg GéoFab (appels à projet, sélection des projets)

##### 2) Communication, animation et formation

- Organisation d'ateliers de formation pour les utilisateurs
- Etude préalable pour un nouvel outil de communication innovant, interactif et tout public
- Réalisation d'une publication de présentation de Geoaggllo
- Organisation d'une conférence de presse avec les partenaires du Grand Genève pour la présentation de Geoaggllo, en particulier des nouveaux produits (MNT, orthophoto 2015, référentiel à grande échelle)
- Organisation d'une journée SITG sur les données transfrontalières et leur utilisation
- Echange d'expériences avec les partenaires et d'autres entités transfrontalières

##### 3) Gouvernance et pérennisation

- Réunions du groupe de travail transfrontalier Observation territoriale
- Réflexion sur le financement et la gouvernance de Geoaggllo

#### Instances concernées (pilotage et partenaires) :

Partenaires du Grand Genève, ARC, Groupe de travail observation territoriale, équipe Grand Genève, Canton de Genève (DMO, SGOI, DALE, DGAN, DGE, DGT), SITG, IGN, swisstopo, AsitVaud

**Échéancier de réalisation :** Action pérenne à poursuivre dès 2017

**Financement :** GLCT, partenaires (pour certains produits)

**Priorité :** Elevée

#### Utilité de la mesure par rapport aux 4 critères d'efficacité :

L'outil Geoaggllo ne contribue pas directement aux critères d'efficacité mais c'est un outil indispensable qui fournit différentes données géographiques permettant d'analyser les effets du projet de territoire, en lien avec les thématiques concernées par les CE1 à 4.

#### Lien avec les planifications françaises, vaudoises et genevoises :

Geoaggllo est le support cartographique du projet de territoire du Grand Genève pour le schéma d'agglomération et diverses planifications sectorielles (P+R, schéma cyclable, espace cours d'eau...)

**Geoaggllo :** Lien : <http://ge.ch/sitg/carte/aggllo>

#### Publications du Grand Genève

Cahier 19-3 «Evolution de l'affectation des sols dans le Grand Genève entre 2010 et 2015»

# Co-1

## Sensibiliser les habitants, partenaires et élus aux enjeux du Grand Genève

Références PA1 / PA2: *nouvelle fiche*



Campagne de changement de nom. Affiche de révélation, mai 2012.

### Enjeux et objectifs :

En partant du constat que l'essentiel des difficultés rencontrées par le Grand Genève est le fruit d'une appropriation insuffisante du projet par la population, les enjeux en terme de communication restent de première importance.

La campagne de changement de nom organisée en avril-mai 2012 représente la première étape d'une stratégie de communication orientée vers le grand public (auparavant, le Grand Genève s'appelait « Projet d'agglomération franco-valdo-génevoise »). A cette occasion, plus de 5000 personnes avaient participé à la consultation populaire.

Le changement de nom a permis au Grand Genève de bénéficier d'une notoriété en constante évolution depuis 4 ans. Le terme Grand Genève est entré petit à petit dans le vocabulaire médiatique, économique et populaire. De nombreuses actions viennent témoigner de cette appropriation :

- Plusieurs actions grand public ont été (re)baptisées Grand Genève : Jeux du Grand Genève, Biennale de la danse (groupe Grand Genève), Salon des métiers de l'humanitaire du Grand Genève, etc.
- Page Grand Genève chaque semaine dans le journal la Tribune de Genève et le Dauphiné Libéré
- Appropriation du terme « Grand Genève » par les médias et les acteurs économiques pour parler aux habitants du territoire.

Cependant, l'image reflétée par le Grand Genève reste floue et encore incomprise de la population et de nombreux élus, du fait de l'absence de réalisations d'envergure. Le CEVA, avec la future offre Léman Express, représentera la première mesure forte sur l'ensemble du Grand Genève fin 2019, laissant la place à plus de concret et à une meilleure appropriation du territoire par ses citoyens.

La stratégie de communication vise à améliorer pour les années à venir l'image du Grand Genève et son appropriation, et devra permettre de renforcer la notoriété d'une structure contestée par les mouvements populistes. La population doit s'approprier le Grand Genève comme un territoire qui est le sien et qui de par les mesures du Projet d'agglomération répond aux problématiques majeures rencontrées, liées à la mobilité, au logement et à l'environnement.

Les enjeux forts de la stratégie de communication du Grand Genève pour les 4 ans à venir :

- Pédagogie : sensibiliser aux enjeux du Grand Genève, réexpliquer les bases du projet, son existence, son fonctionnement, sa réalité, les fondamentaux, son identité et ses apports ;

- Construire une image populaire ;
- Apporter des éléments de preuve, témoigner, créer de l'actualité : agir plutôt que réagir ;
- Révéler les efforts de construction de l'agglomération et expliquer ce que l'on gagne et économise avec le Grand Genève ;
- Créer de l'opinion et faire réagir ;
- Faire émerger les éléments pour qu'ils se diffusent : les projets du Grand Genève sont une réponse aux problématiques des citoyens du bassin transfrontalier ;
- Coordonner les acteurs publics ou privés qui, à des degrés divers, communiquent sur le Grand Genève ;
- Poursuivre les partenariats sur les événements majeurs symbolisant le transfrontalier pour véhiculer l'image du Grand Genève.

### Description de l'action

Outils, actions et principaux réseaux utilisés par le Grand Genève :

- **Site internet** : plateforme en ligne avec ergonomie revue en 2013. L'objectif est que le site soit à la fois une référence en termes d'informations transfrontalières pour les élus et techniciens, et qu'il contienne également des informations à portée du grand public (actualités, agenda culturel, vidéos, etc.).
- **Emission Ensemble (Léman Bleu)** : Ce magazine d'une durée de 26mn a été revu en 2016, afin d'avoir une approche davantage tournée vers le grand public, en étant au cœur du quotidien des habitants de l'agglomération transfrontalière. Les thématiques majeures sont traitées sous une approche simplifiée. 10 numéros par an, avec des invités plateaux et des reportages sur le terrain.
- **Médias presse** : communiqués/conférences lors des événements majeurs.
- **Réseau des communicants** : élaboré en collaboration avec l'Association des chargés de communication du Canton de Genève (A3CG), plusieurs événements ont permis d'établir des contacts entre les différentes collectivités transfrontalières. Le réseau des communicants représente un relai essentiel pour la diffusion de l'information.
- **Événements majeurs transfrontaliers Grand Genève** : Jeux du Grand Genève, Exposition « Frontière et urbanité » avec HES-SO, Biennale de la danse (groupe Grand Genève en 2014), exposition photo Grand Genève, salon des métiers de l'humanitaire du Grand Genève, etc.
- **Chez mon fermier** : plateforme internet et application mobile, Chez mon fermier valorise l'offre agricole du Grand Genève en recensant plus de 550 exploitants proposant de la vente directe.
- **Documents du Projet d'agglomération 3** : soutien de la démarche et diffusion des éléments auprès des partenaires institutionnels.
- **Trajectoire PACA** : document d'information sur chaque Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) du Grand Genève.
- **Démarches diverses assurées par plusieurs structures et certains partenaires du Grand Genève** : Cahiers pédagogiques destinés aux élèves des lycées français (en collaboration avec l'ARC), Atlas historique du Pays de Genève (La Salévienne), etc.

L'ensemble des actions déjà entreprises sont à développer afin d'élargir les audiences et la diffusion de l'information, en collaboration avec les acteurs qui contribuent à promouvoir ou à façonner l'image Grand Genève (médias, collectivités publiques, partenaires, Forum d'agglomération, élus, etc.).

**Instances concernées (pilotage et partenaires)** : GLCT Grand Genève

**Échéancier de réalisation** : Actions pérennes, s'inscrivant dans le temps.

**Financement** : GLCT Grand Genève

**Priorité** : Importante



# Grand Genève

AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GÉNEVOISE

A graphic element consisting of several overlapping, rounded rectangular shapes in various colors (blue, green, yellow, orange, red) arranged in a fan-like pattern, pointing towards the right.

