

Cahier n°41-1

PACA

Bernex/St Julien



Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise



Rapport final

AOUT - 2011



Cahier n°41-1

PACA Genève/Bernex/St-Julien
Rapport de synthèse des études
2008-2010

Version 3 - août 2011

Auteurs :

Patrick Durand, Ecotec

Michèle Tranda-Pittion, TOPOS urbanisme

Dominique Zanghi, AS-DZ architectes

Michel Schupisser, Benoît Ziegler, Lionel Fer, mrs partner SA

Han van de Wetering, atelier d'urbanisme Sàrl, urbaniste chargé de la cartographie

Diana Nemeth, graphisme

**Texte remanié en fonction des remarques du COPIL
par l'équipe du Projet d'agglomération**

Le Projet d'Agglomération, initiative commune de la France et de la Suisse formalise avec les rapports de synthèse des PACA, les Périmètres d'Aménagement Concerté d'Agglomération une étape importante, quatre ans après la signature de la Charte Transfrontalière.

Les principes retenus, faire ensemble une agglomération compacte, multipolaire et verte, les objectifs fixés, accueillir 200 000 habitants et 100 000 emplois en rééquilibrant leurs implantations entre les deux côtés de la frontière, ont été testés sur ces territoires. Les équipes de mandataires ont fait, dans le cadre d'une démarche participative, des propositions d'aménagement qui ont confirmé la faisabilité et le réalisme de ces enjeux. Les projets présentés se sont appuyés sur l'environnement et la mobilité pour structurer l'urbanisation. La synthèse des travaux menés sur le secteur Genève-Bernex-Saint-Julien est présentée dans ce document.

Entre Rhône et Arve, ce territoire bénéficie d'éléments paysagers de grande qualité. Le Salève, mais également les grands espaces ouverts tels la Champagne ou les secteurs de Compesières et de Neydens sont en effet des entités paysagères majeures de l'agglomération. Les importants développements des pôles régionaux de Bernex et de Saint-Julien-Perly, mais également la construction du futur quartier des Cherpines liés à la réalisation des deux axes de tram, dont un au-delà de la frontière vont permettre de faire de ce périmètre un espace de vie de grande qualité urbaine.

Avec les projets que nous mettrons en œuvre, nous préparons, ensemble, l'avenir de notre métropole et ferons de l'agglomération franco-valdo-genevoise un territoire où il fait bon vivre, se déplacer, travailler.

Mark Muller

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Mark Muller', written in a cursive style.



PREFACE

de la Communauté de Communes du Genevois
sur le Rapport de recommandations du
PACA Genève-Bernex-St Julien - Cahier 41.1
version octobre 2011

Ce rapport est le fruit de quatre années de concertation et de négociation transfrontalière pour arriver à un projet territorial partagé. Premier document de planification engageant les autorités compétentes de part et d'autre de la frontière sur des orientations d'aménagement validées conjointement.

Ce rapport est évolutif. Il rassemble un certain nombre de principes actés et de recommandations territoriales en termes d'environnement, d'urbanisation et de mobilité. A titre indicatif, des fiches actions précisent par sous-secteurs des éléments de mise en œuvre. Il pose aussi un certain nombre de questions à renvoyer soit à l'échelle de l'agglomération, soit à une échelle plus locale : le maillage des P+R, leur complémentarité ; le développement des zones d'activités économiques, leurs vocations.

Ce travail a nécessité beaucoup de souplesse, d'écoute et d'adaptation et en demandera encore. Les trois volets concernés - urbanisation, environnement et mobilité - doivent être alimentés, précisés ou ajustés en fonction d'autres thématiques (agriculture, économie, énergie, etc) et d'autres investigations du Projet d'Agglomération Franco-Valdo-Genevois (Plan Paysage, Schéma d'agglomération 2), des Commissions du Comité Régional Franco-Genevois, d'instances suisses ou françaises. Le schéma de structure, représentant les engagements, du PACA Genève-Bernex-St Julien sera mis à jour régulièrement.

Le PACA doit d'abord être un projet porté par les acteurs locaux, politiquement. C'est pourquoi, nous avons tenu à intégrer à ce rapport les avis de position de chaque partenaire, de façon à témoigner de la traçabilité des échanges et de l'engagement de chacun. Ces positionnements ont été transmis dans le cadre de la consultation sur le Projet de rapport de recommandations dans sa version première de juillet 2010.

Le Comité de pilotage du PACA continuera à se réunir pour le suivi de la mise en œuvre du Schéma de structure du PACA, à travers la programmation des Projets Stratégiques de Développement (PSD). Certains PSD sont déjà lancés aujourd'hui dont le PSD transfrontalier St Julien-Bardonnex-Archamps. Un nouveau défi est lancé : la gouvernance opérationnelle transfrontalière !

Le Président
Bernard GAUB







Table des matières

1. Introduction	11
2. Le contexte	11
2.1. Les enjeux définis pour le Projet d'Agglomération.....	12
2.1.1. Le rééquilibrage de l'habitat et de l'emploi	12
2.1.2. Les enjeux d'urbanisation, les enjeux économiques, les enjeux de mobilité, les enjeux environnementaux et les enjeux des politiques de service	12
2.2. La démarche et son organisation	13
2.3. Objet et structure du rapport de synthèse	17
2.3.1. Le cahier des charges	17
2.3.2. Le périmètre de projet	17
2.3.3. La démarche.....	18
2.3.4. La structure du rapport	18
2.4. Suite de la démarche.....	20
2.5. Les acteurs	20
3. Recommandations sur les principes thématiques	25
RP1 : considérer les espaces ouverts au centre du projet comme des éléments structurants	29
RP2 : renforcer le système de transport pour absorber la croissance de la population et de ses déplacements.....	33
RP3 : concevoir une ville dense de qualité	36
4. Les concepts thématiques	41
4.1. Le schéma PACA.....	41
4.2. Environnement.....	44
RE1 : conserver les grandes entités agricoles fonctionnelles.....	49
RE2 : assurer la mise en réseau des espaces ouverts par la création/renforcement de corridors	51
RE3 : développer la qualité de vie au sein des nouvelles urbanisation en diminuant les nuisances	56
RE4 : privilégier la gestion à ciel ouvert des eaux de ruissellement à l'intérieur des	



zones urbanisées, la renaturation des cours d'eau artificialisés et la remise à ciel ouvert des cours d'eau enterrés. En profiter pour renforcer les corridors biologiques, pour limiter l'accès aux zones agricoles et pour diversifier le paysage.....	63
RE5: assurer un développement de l'agglomération sécurisé et pérenne en prenant en compte et en gérant les risques d'inondation dus aux crues des cours d'eau	63
4.3. Concept mobilité.....	68
4.3.1. Les transports publics.....	70
RM1 : développer un réseau TP d'échelle régionale.....	72
RM2: développer les axes forts TP	79
RM3: développer des lignes TP urbaines et tangentielles	82
RM4: développer un système de rabattement sur les haltes TP structurantes.....	84
4.3.2. Les transports individuels motorisés	87
RM5: privilégier l'usage du réseau autoroutier pour le trafic d'agglomération et prévoir de nouveaux accès autoroutiers.	89
RM6: réaliser des compléments routiers limités à des améliorations locales	92
RM7: développer une politique de stationnement (parkings et P+R) pour faciliter l'usage des TP	101
RM8: développer un réseau de mobilité douce permettant diverses pratiques: déplacements rapides ou de loisirs	106
4.4. Concept urbanisation.....	110
RU1 : développer l'urbanisation autour des centres régionaux ainsi que le long des axes forts, principalement autour des centralités	112
RU2: concevoir et réaliser une ville passante de qualité pour accueillir la croissance attendue en prévoyant des formes urbaines denses et mixtes et constituées d'un réseau d'espaces publics.	118
RU3: traiter les limites entre nouvelles urbanisations et espaces ouverts	121
5. La mise en oeuvre.....	123
5.1. Organisation territoriale dans le temps	125
5.1.1. Le plan guide	125
5.1.2. Le phasage.....	126
Horizon 2016	127
Horizon 2020	130



Horizon 2030	133
Horizon 2030 et plus.....	136
5.2. Le plan de mise en œuvre	139
5.2.1. Les périmètres de mise en œuvre	139
5.2.2. Les fiches	141
fiches PSD.....	143
fiches « grands projets ».....	163
fiches « infrastructure »	177
fiches centralités Onex	191
6. Glossaire.....	200
7. Annexes	202
7.1. Environnement.....	202
7.1.1. Les données	202
7.1.2. SPAGE - PREE - PGEE.....	204
7.2. Mobilité	207
7.2.1. Les données	207
7.2.2. Conclusions du test multimodal transfrontalier	213
7.3. Prises de position des collectivités	218
France : Communauté de Communes du Genevois (doc 1).....	219
France : Communes (docs 2, 3, 4).....	228
France : Région (doc 5)	245
France : Etat français (doc 6).....	250
Suisse : Canton de Genève (directions) (docs 7, 8, 9, 10, 11, 12)	259
Suisse : Communes (docs 13, 14, 15).....	290





1. Introduction

Le présent rapport s'articule en 4 chapitres principaux. Suite au rappel du contexte, le deuxième chapitre « Recommandations sur les principes » a pour but d'expliciter les principes généraux du projet d'agglomération à l'échelle du PACA. Il s'agit notamment de la déclinaison à l'échelle du territoire étudié du concept d'agglomération multipolaire, compacte et verte.

Le chapitre 3 « Les concepts du PACA » présente les éléments clé du projet qui font l'objet d'accord entre élus. Ces éléments, exposés sous forme de recommandations du COFIL du PACA aux autorités compétentes sont ordonnés par thématiques : environnement, mobilité et urbanisation. Le chapitre 3 constitue le cœur du schéma d'aménagement PACA qui sera validé par les autorités.

Dans le chapitre 4 « Mise en œuvre » les propositions du schéma PACA sont explicitées par une illustration possible -le plan guide évolutif- qui permet de vérifier la faisabilité du projet. En termes de découpage opérationnel du projet, sont présentés dans ce chapitre, sous forme de fiches, les projets stratégiques de développement -PSD- ainsi qu'une liste de mesures d'infrastructures et des études complémentaires à mener. La mise en œuvre du schéma d'aménagement est complétée par des cartes qui décrivent le déroulé dans le temps des opérations urbaines et de mobilité prévues.

2. Le contexte

La Charte du Projet d'Agglomération Franco-Valdo-Genevois signée en 2007 a lancé le Projet d'Agglomération.

Le dossier rendu à la Confédération comporte un plan stratégique général fondé sur des scénarios de développement modélisés, des plans sectoriels sur l'urbanisation, les transports et l'environnement et des fiches d'action sur les mesures de mobilité pour lesquelles un financement fédéral a été sollicité.

Entre 2008 et 2010 ce Projet d'Agglomération a été approfondi par un important programme d'études localisées et thématiques. Les 8 PACA -Périmètres d'Aménagement Coordonné d'Agglomération- réunis ensuite par binôme en PSYN -Plan de Synthèse- ont impliqué de nombreux élus et acteurs administratifs et techniques à tous les échelons territoriaux.



L'étape actuelle, le rapport de synthèse, qui est le fruit de nombreux débats pour un projet partagé par les différents partenaires va permettre d'intégrer les résultats de cette démarche dans les documents de planification, suisses et français, et de nourrir la deuxième génération du Projet d'Agglomération, le Schéma d'Agglomération 2-SA2- qui sera présenté à la Confédération en 2012.

2.1. Les enjeux définis pour le Projet d'Agglomération

Ces enjeux ont fondé l'ensemble de la démarche. Ils sont articulés autour d'une volonté de rééquilibrage de l'habitat et des emplois et déclinés en enjeux d'urbanisation, en enjeux économiques, en enjeux de mobilité, en enjeux environnementaux et en enjeux des politiques de services.

2.1.1. Le rééquilibrage de l'habitat et de l'emploi

Accueillir environ 200 000 habitants et 100 000 emplois d'ici 2030 est l'hypothèse-cible résultant de la poursuite du rythme de croissance actuel de 1 à 1,3%. Les élus signataires de la Charte ont souhaité que la croissance se répartisse en rééquilibrant habitants et emplois : selon les principes de la charte, la moitié des nouveaux résidents habiteront à l'intérieur du canton de Genève et 30% des nouveaux emplois –notamment des emplois qualifiés– se localiseront dans la partie française.

Ces objectifs ont été territorialisés et l'un des objets des PACA a été d'en vérifier la faisabilité.

Pour le PACA Bernex les projections s'établissent à 21 000 habitants et 15 000 emplois et pour celui de Saint-Julien-Plaine de l'Aire à 32 000 habitants et 14 000 emplois.

2.1.2. Les enjeux d'urbanisation, les enjeux économiques, les enjeux de mobilité, les enjeux environnementaux et les enjeux des politiques de service

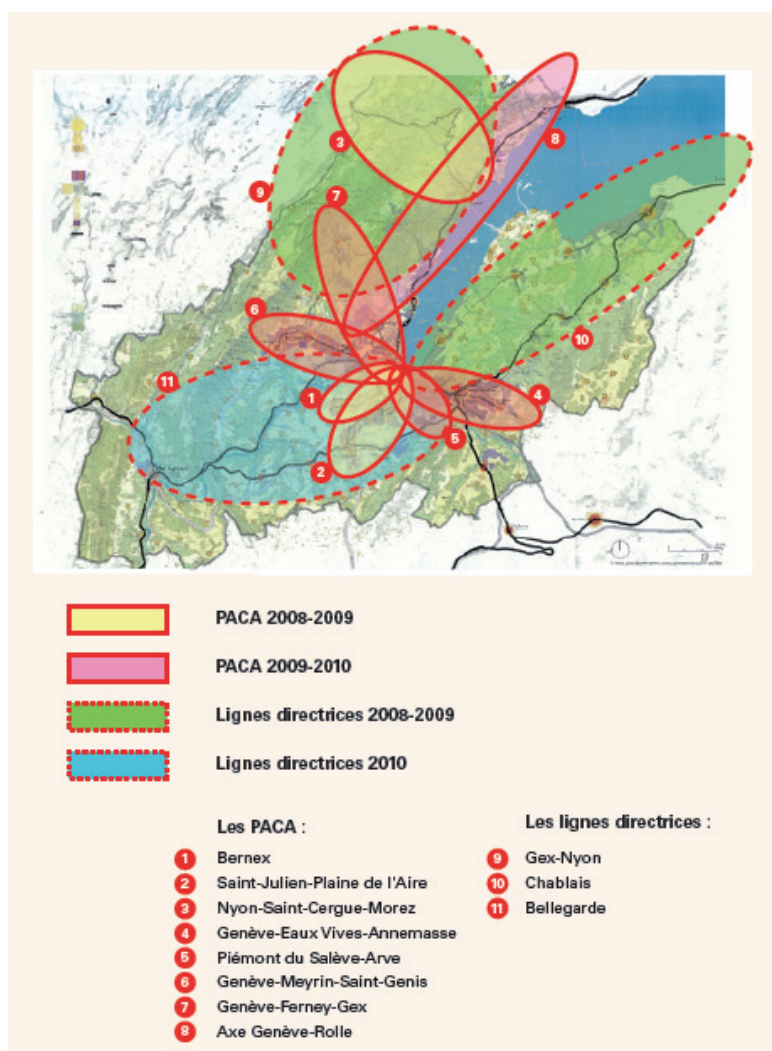
Ils sont détaillés dans le cahier des charges des études test, appelées ainsi parce qu'il leur est demandé de tester les hypothèses retenues. Ces cahiers des charges énumèrent les conditions de création d'une agglomération compacte, multipolaire et verte : limitation de l'étalement urbain, renforcement



des pôles régionaux, amélioration de la desserte en transport public, amélioration des conditions de mobilité douce, préservation des grandes entités paysagères significatives en matière de valeurs naturelles et agricoles, préservation des cours d'eau et des surfaces d'expansion des crues, gestion des eaux pluviales, traitement des espaces publics,...

2.2. La démarche et son organisation

L'essentiel de l'approfondissement spatial du premier Projet d'Agglomération s'est fait par le biais des PACA (périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération) projets de territoire aux dimensions plus modestes qui constituent de véritables zooms pour la plupart localisés le long des axes structurants de transport en commun. Le choix de changer d'échelle pour élaborer ces projets plus proches du terrain avait pour ambition de construire, pour





les points clés du développement urbain, des visions partagées par les acteurs locaux.

La démarche a débuté par la constitution d'un Collège, composé d'élus et d'experts locaux et internationaux faisant office de jury et présidé par un professionnel, selon la réglementation suisse édictée par la Société des Ingénieurs et Architectes. Ce Collège a suivi l'ensemble des travaux en commençant par choisir trois équipes pluridisciplinaires à l'issue d'un appel d'offres, dans le cadre d'un marché d'études parallèles à deux degrés pour leur confier la réalisation d'une étude test. Le cahier des charges de l'étude prévoyait la réalisation d'un projet de territoire, conforme aux enjeux du Projet d'Agglomération et la vérification des projections démographiques.

- > pour le PACA Genève-Bernex les équipes retenues étaient l'équipe ARBANE, l'équipe AR-TER et l'équipe MANZONI & SCHMIDIG,
- > pour le PACA Saint-Julien-Plaine de l'Aire il s'est agi de l'équipe DeLaMa, de l'équipe Mayor-Beusch, et de l'équipe Lieux-Dits.

Chacun des deux Collèges était composé des élus des collectivités suisses et françaises des différents échelons (communes, communautés, Conseil Général, et Région pour la France, communes et Canton pour la Suisse) et de professionnels, et était assisté par le Groupe d'appui des administrations constituée des techniciens des mêmes collectivités.

Dans chaque PACA, le premier projet produit par les équipes a été réorienté, en fonction des demandes du Collège et des suggestions des élus et de la société civile, au cours de temps d'échange intermédiaires et de tables rondes. A l'issue de la deuxième phase de l'étude-test, après le second temps d'échange, chaque Collège a formalisé ses recommandations.

Les décisions des Collèges des deux PACA constituent en quelque sorte le point de départ du Plan de synthèse qui devait vérifier la cohérence des propositions et leur faisabilité. Elles sont rappelées ci-dessous pour rendre lisible la « traçabilité » des décisions.

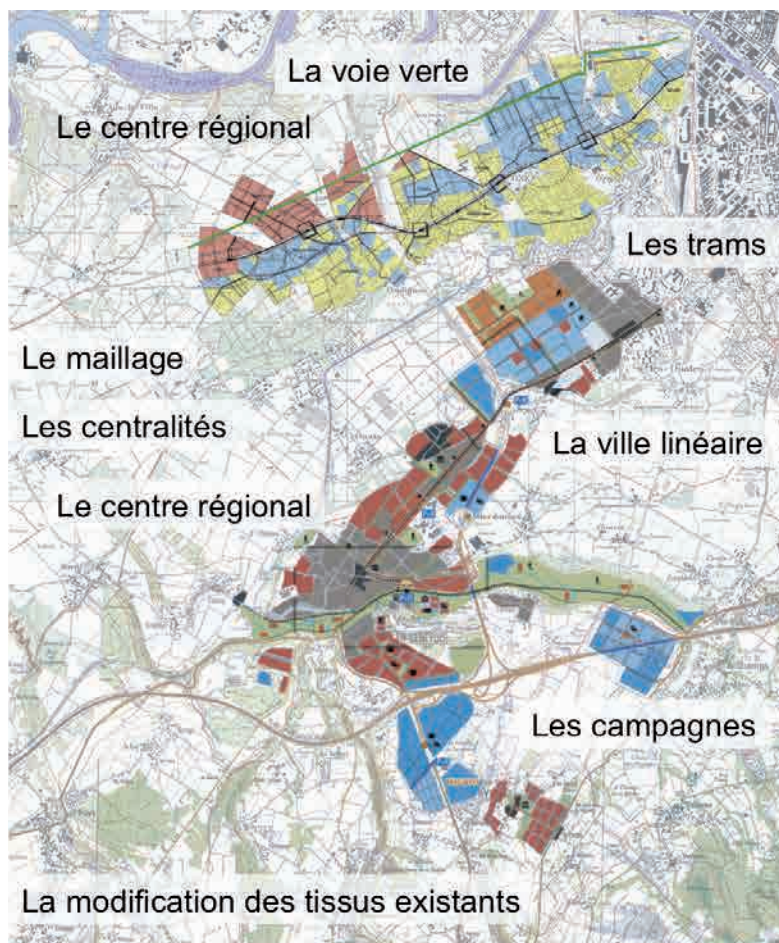
Ces dernières peuvent se résumer en quelques points essentiels:

- > pour l'urbanisation, renforcer les centres régionaux et construire une ville compacte, maillée et linéaire,
- > dans le domaine de la mobilité, favoriser l'usage des transports publics et de la mobilité douce, en particulier par la construction



de lignes de trams (sur la rue de Chancy, la rue de St-Julien et la route de Base),

- > et en matière de paysage et d'environnement utiliser la «voie verte» au nord de Bernex et les «campagnes» de Bardonnex, Perly et Archamps comme limites pour optimiser la consommation de sol par l'urbanisation.

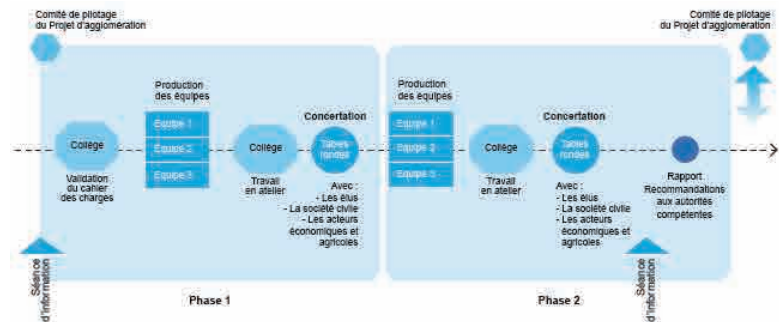


Du point de vue graphique, le collage suivant permet d'illustrer ces acquis des premiers travaux, en «additionnant» les projets retenus par les Collèges: la ville maillée de l'équipe Manzoni, la «voie verte» de l'équipe ar-ter et les campagnes de l'équipe Mayor, Beusch et Frei.

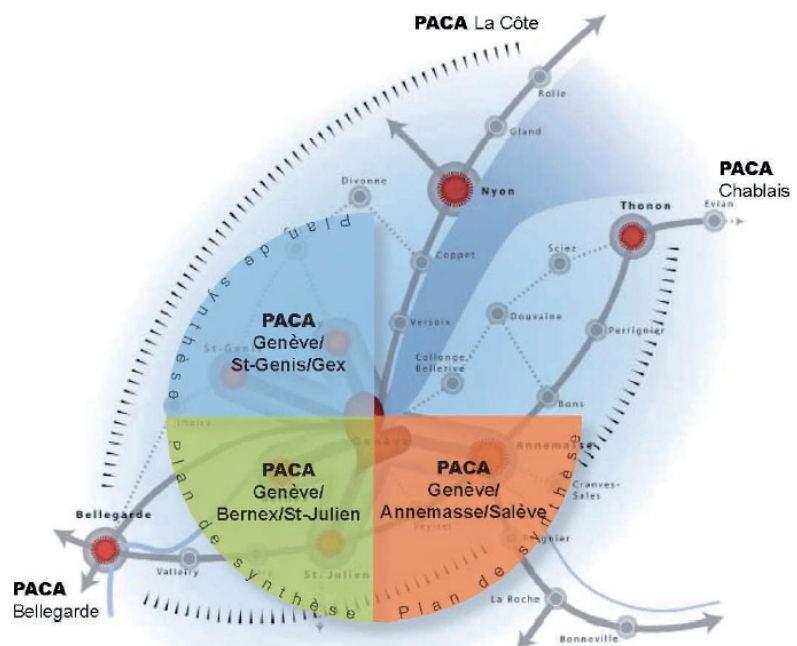
- > pour le PACA Bernex les cahiers 30,30-1, 30-2, 30-3, et 30-4 ont rendu compte des travaux,
- > pour le PACA Saint-Julien-Plaine de L'Aire ce sont les cahiers 40, 40-1, 40-2, 40-3, 40-4 et 40-5 qui ont rempli cet office.



Déroulement d'une étude test :



Associés par binôme, la synthèse des PACA, appelée Plan de synthèse (PSYN), fait l'objet du présent rapport, le rapport de synthèse. Ce rapport concerne le PACA de Genève-Bernex et celui de Genève-Saint-Julien-Plaine de L'Aire qui ont été réunis dans le PACA GEBEJU : Genève-Bernex-Saint-Julien.





2.3. Objet et structure du rapport de synthèse

2.3.1. Le cahier des charges

Le cahier des charges du rapport de synthèse prévoit qu'il formule des choix parmi les scénarios des études-tests, formule des propositions pour le déroulé dans le temps (étapes), qu'il définisse les Projets Stratégiques de Développement -les PSD-, qu'il constitue un outil de dialogue, un fil conducteur pour les autorités cantonales, régionales et communales, qu'il permette le mûrissement des décisions à prendre relatives à l'organisation territoriale (urbanisation, mobilité, environnement, espaces ruraux et milieux naturels,...) et enfin qu'il remonte à l'échelle de l'agglomération, qui est l'échelle du schéma d'agglomération 2 et du Plan Directeur Cantonal, les questions ne pouvant être résolues à l'échelle des 2 PACA .

2.3.2. Le périmètre de projet

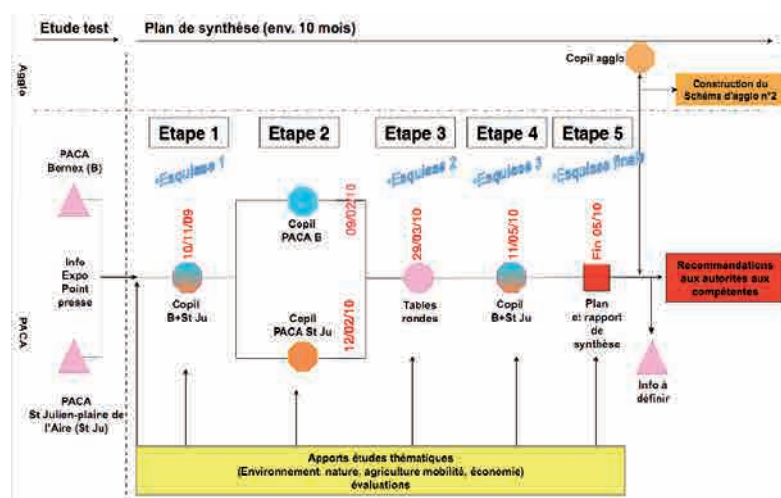
Le périmètre de projet comprend les territoires des deux axes de développement de Bernex et St-Julien/Plaine de l'Aire, englobant dans l'ordre du cheminement de Bernex à St-Julien tout ou partie des communes genevoises de Bernex, Confignon, Onex, Lancy, Plan-les-Ouates, Perly-Certoux, Bardonnex et françaises de St-Julien-en-Genevois, Neydens et Archamps.

Le périmètre de réflexion était logiquement plus large, de manière à englober aussi les territoires voisins, soit en raison de leur influence, soit en raison des nécessaires connexions à établir: les axes des PACA Genève-St-Genis-Gexau au Nord et du PACA Genève-Annemasse-Salève à l'Est, ainsi que les secteurs de Viry, Collonges, et le centre de l'agglomération de Genève.



2.3.3. La démarche

Dès l'aboutissement des deux études test des PACA de Bernex et St-Julien/Plaine de l'Aire, l'équipe a débuté le travail, avant de participer à une série d'échanges avec le Comité de pilotage (COPIL-regroupant les élus des deux Collèges des études test, et les deux présidents issus des milieux professionnels), ainsi qu'avec la société civile. L'ensemble s'est déroulé selon le schéma suivant.



Au cours du travail d'élaboration du projet de territoire, les mandataires ont progressivement précisé les qualités nécessaires du projet, en partant de son usage : ce document doit être un outil utilisable dans la durée par ses destinataires principaux, et son objectif est de transmettre des « recommandations fortes » aux entités chargées de sa mise en œuvre dans chacun des deux systèmes politico-administratifs français et genevois (dans le cas de ce territoire ne comprenant aucun secteur vaudois).

2.3.4. La structure du rapport

Il en est résulté la volonté de distinguer clairement ce qui constitue une décision commune prise par le Comité de pilotage, de ce qui est purement illustratif, ainsi qu'une organisation systématique des différents documents constitutifs de ce plan de synthèse du PACA Genève/Bernex/St-Julien.



Le document se structure ainsi :

- > des recommandations de principes, reprenant localement la définition de l'agglomération multipolaire, compacte et verte, illustrées par un idéogramme,
- > des recommandations portant sur les concepts thématiques (carte environnement, carte TP, carte TIM et carte MD et carte urbanisation).

Un schéma PACA reprend l'ensemble de ces quatre cartes et illustre l'ensemble des concepts, des propositions de mise en œuvre traduites par un Plan-Guide et des Projets Stratégiques de Développement. Ces deux dernières catégories de documents, plan-guide et PSD, sont évolutives. Des plans du phasage prévisionnel de réalisation des projets accompagnent ces propositions.

Le Plan Guide sera mis à jour périodiquement et présenté au Copil PACA, ce qui pourra permettre de suivre l'avancement du Projet d'Agglomération.

Les PSD doivent déterminer les modalités de mise en œuvre des projets identifiés pour leur capacité à être déclencheurs de l'aménagement du secteur. Ils sont détaillés : but, enjeux, carte, description du périmètre, objectifs d'aménagement, contraintes, mise en œuvre : phasage, démarche, actions à mener.

Structuration prévue du document

• 3 niveaux des textes des plans

1	Les principes	L'explication de la philosophie du projet	Idéogramme
2	Les concepts	L'explication du Schéma PACA et des 3 concepts thématiques	ancien Schéma structurel Schéma PACA Concepts environnement transports et urbanisation
3	La mise en œuvre	L'organisation de la mise en œuvre globale et thématique, les fiches des PSD, et les autres mesures ponctuelles	ancien Plan de mise en œuvre et ancien Schéma illustratif Plan guide = localisation et phasage des PSD et des mesures + plan 1/10'000



2.4. Suite de la démarche

La suite du travail consistera pour les membres du COPIL à prendre connaissance des documents de manière approfondie, et à l'équipe du Projet d'agglomération à conduire le recollement des différents rapports de synthèse dans le Projet d'agglomération de 2^{ème} génération. Les éléments de mise en œuvre dont le phasage et la hiérarchisation des mesures issues du PACA feront l'objet d'une mise à jour dans le cadre du suivi du plan-guide évolutif.

Le projet de territoire du rapport de synthèse va nourrir le Plan Directeur Cantonal de Genève et le Schéma de Cohérence Territoriale de la Communauté de Communes du Genevois, dont les démarches d'élaboration sont en cours.

Il doit en outre permettre d'identifier les études d'opportunité et de faisabilité afin de vérifier la pertinence de certaines propositions d'infrastructures de mobilité sous forme d'études d'opportunité ou d'études d'avant-projet pour avoir une vision plus détaillée des coûts financiers à indiquer dans le schéma d'agglomération n°2 en vue de candidater aux financements de la tranche B du fond d'infrastructure de la Confédération ainsi que des autres institutions partenaires (MEEDDM, région Rhône-Alpes, Conseils Généraux, etc.) Enfin il doit identifier les mesures d'accompagnement environnementales, paysagères et agricoles.

2.5. Les acteurs

Le Comité de pilotage (COPIL)

Le Comité de pilotage est issu des Collèges des deux PACA, avec le maintien de l'ensemble des membres politiques et des deux présidents issus de monde professionnel.

Les co-présidents

M. Mark Muller,
Conseiller d'Etat de la République et Canton de Genève

M. Bernard Gaud,
Président de la Communauté de communes du Genevois

Les membres élus

M. François Baertschi, Conseiller administratif de Lancy



M. Robert Borrel, Communauté d'agglomération d'Annemasse

M. Serge Dal Busco, Conseiller administratif de Bernex

M. Dinh Manh Uong, Conseiller administratif de Confignon

M. Georges Etallaz, Conseiller général du canton de Saint-Julien

M. Bernard Jouvenoz, Maire d'Archamps

Mme Carole Anne Kast, Conseillère administrative d'Onex

M. Gérard Péhaut, Sous-préfet de Saint-Julien-en-Genevois

M. Fernand Savigny, Maire de Perly-Certoux

M. Laurent Seydoux, Conseiller administratif de Plan-Les-Ouates

M. Jean-Michel Thénard, Maire de Saint-Julien

M. Jean Verdel, Maire de Neydens

M. Roger Vioud puis M. Christian Dupessey, Conseiller régional de la région Rhône-Alpes

M. Alain Walder, Maire de Bardonnex

M. Pierre-Henri Thévenoz, Maire de Collonges sous Salève

Les membres professionnels

Pr. Carl Fingerhut, Ancien président du Collège du PACA Bernex

M. François Grether, Ancien président du Collège du PACA St-Julien

Le groupe d'appui de l'administration (GRAD)

Mme Marie Anckière, Unité territoriale du Genevois

M. Emmanuel Ansaldi, DIM/DGA

M. Pierre Bariatti, Mairie de Bernex (Chef du départ. Infrastructures/Bâtiments)

M. Stéphane Bérard, Directeur du Site d'Archamps

M. Florian Barro, Mairie de Perly (mandataire)

M. Jean-Pierre Côte puis M. Dominique Gueritey,



Mairie de Lancy (responsable de l'urbanisme)

M. Jean-Pierre Côte puis M. Serge Devillers,
Services techniques de Saint-Julien

MM. Fabio Dubs/Alfredo Scilacci, DCTI/OU

M. Jean-François Freudiger, Mairie d'Onex

Mme Karelle Hezard, puis M. Pascal Raynaud
Conseil général de Haute-Savoie

Mme Anna Karina Kolb, DARES

M. Jérôme Kasparian, Mairie de Collonges

M. Bernard Leutenegger, DCTI/OU

Mme Nathalie Maisonnac,
Directrice Maison de l'Economie Développement

Mme Audrey Margand, DSPE

M. Gilles Mulhauser, DIM/DGNP

M. Jacques Nierle, Secrétaire général
de la Mairie de Perly-Certoux

MM. François Pasquini/Alain Wyss, DIM/DGEau

Mme Anne Ponchon CCG – transports

M. Alexandre Prina DIM/DGM

M. Mario Rodriguez, Mairie de Confignon, Secrétaire général
adjoint

M. Vincent Scattolin, DCTI/OU

Mme Olivia Vogtle, puis M. Gérard Widmer, DIM/DGM

Mme Laetitia Zaghouane, Région Rhône-Alpes
Direction Générale des services/DPT

M. Philippe Zosso, Mairie de Plan les Ouates

M. Ruben Villenave, DCTI/OU



Le pilotage

Service de la planification directrice cantonale et régionale

Projet d'agglomération

Mme Nicole Surchat-Vial, puis M. Philippe Steiner,
chef du projet d'agglomération
5 rue David-Dufour - CP 224, CH-1211 Genève 8
Tél.: 022 546 73 38 - Fax: 022 327 40 40

Chef(f) de projet PACA

Mme. Anne-Michèle Donnet, puis M. Mathieu Iglesias,
DCTI/OU

Mme Julie Lucas, CCG

Chef(f) de projet PACA

Sébastien Beuchat, DIM/DGNP

Sylvain Ferretti, DSPE/ODE

Gérard Widmer, DIM/DGM

Les mandataires

Mandataires urbanisme :

Michèle Tranda-Pittion, TOPOS urbanisme et Dominique
Zanghi, AS/DZ architectes, collaboratrice Soizic Pierson

Mandataire environnement :

Patrick Durand, Ecotec, collaboratrice Sophie Meylan

Mandataire transports :

Michel Schuppisser, Benoît Ziegler, Lionel Fer, mrs partner sa

Mandataire cartographie :

Han van de Wetering, urbaniste

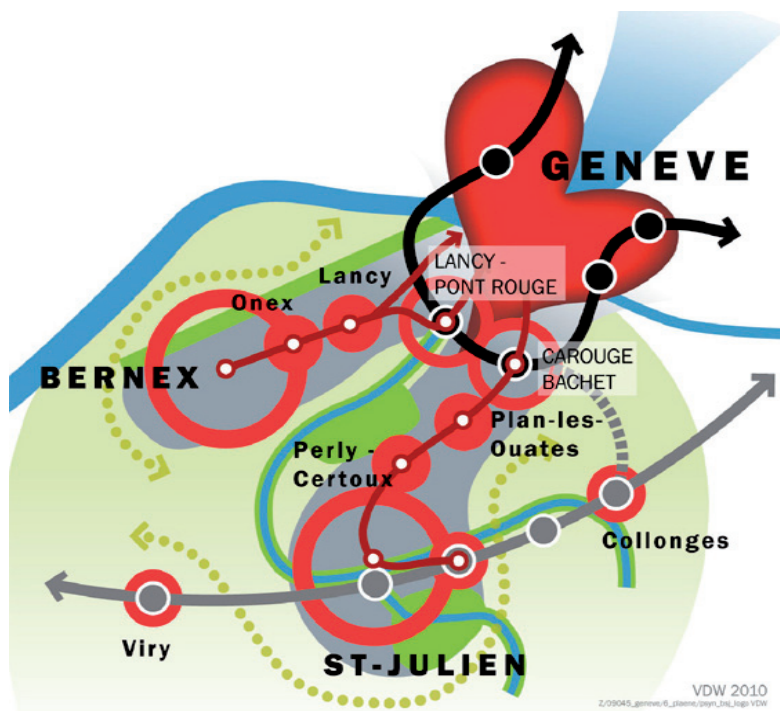
Mandataire graphisme :

Diana Nemeth





3. Recommandations sur les principes thématiques



Idéogramme illustrant les principes.

PRINCIPES

recommandations

L'idéogramme ci-dessus illustre l'organisation du territoire proposée pour le PACA Genève - Bernex - St-Julien. A l'échelle de ce PACA, les principes qui traduisent l'agglomération compacte, multipolaire et verte sont déclinés dans le chapitre ci-après :

- > principe général: coordination urbanisation et transports,
- > RP1 : considérer les espaces ouverts au centre du projet comme des éléments structurants,
- > RP2: renforcer et hiérarchiser le système de transport pour absorber la croissance de la population et ses déplacements,
- > RP3: concevoir une ville dense de qualité.

Cet idéogramme résume ainsi l'évolution nécessaire et la réalité du territoire. Le point de départ est la préservation des grands espaces ouverts existant sur cette portion de l'agglomération permettant de préserver les fonctions agricoles mais également biologiques et paysagères. Les centres régionaux de Bernex et de Saint-Julien sont ici considérés comme de véritables opportunités de créer un développement urbain équilibré grâce à leur « masse critique » suffisante pour accueillir des équipements publics



PRINCIPES

recommandations

et des infrastructures de transport structurants. Cette évolution devrait ainsi offrir les conditions cadres pour l'accueil de nouveaux habitants mais également de nouvelles activités permettant ainsi un rééquilibrage centre-périphérie à l'échelle de l'agglomération et une urbanisation dense, mixte et de qualité. D'autre part, en complétant ce dispositif par des centralités secondaires le long des axes forts tram, le maillage territorial est complété afin d'apporter une identité territoriale fondée sur ces centralités. Les principes énoncés et les éléments les composant sont précisés dans les chapitres suivants.

Principe général : coordination entre urbanisation et transports

La garantie d'un développement équilibré et durable du territoire passe par une bonne coordination entre l'urbanisation et les transports. Cette coordination est notamment un des principes de base exigé par la Confédération pour la mise à disposition de financement du trafic d'agglomération (mesures du fonds d'infrastructure).

La notion de centralité

Les lieux historiques sont des facteurs d'identité et de reconnaissance sociale qui donnent sens à l'appartenance à un lieu et/ou à une communauté. Ces lieux historiques sont à reconnaître et à mettre en valeur dans l'organisation urbaine. Dans un autre registre, c'est l'intensité urbaine, c'est-à-dire le mélange de densité, de flux importants et de fonctions diversifiées qui renforce l'occurrence de rencontres et crée ainsi le lien social. Les intensités urbaines sont également garantes d'une utilisation efficiente des infrastructures et de l'offre de transport. Cette intensité urbaine s'observe avant tout dans des lieux centraux ou centralités. Le développement urbain, pour être garant de qualité, d'efficacité et de cohérence doit donc s'articuler autour de lieux présentant les caractéristiques suivantes :

- > densité humaine importante dans les environs proches, en emplois et/ou habitants pour assurer un usage de base dans le temps (lieu vivant),
- > offre diversifiée de services et présence d'équipements publics
- > nœuds de transports en commun avec si possible plusieurs niveaux de services,



- > accessibilité TIM assurée, tout en préservant la qualité environnementale du lieu,
- > espace public bien connecté et de qualité.

Les centralités sont donc à identifier notamment par la structure du réseau de transport. Les emplacements des centralités ont été identifiés au fur et à mesure des réflexions et leur localisation est inscrite dans les schémas de synthèse. Par contre, la composition urbaine, c'est-à-dire la forme de l'espace public ou le tracé des fronts bâtis devra être étudiée au cas par cas.

Une multipolarité rendue possible par le réseau TP d'agglomération.

A l'échelle régionale, l'agglomération franco-valdo-genevoise se dirige vers une structure multipolaire permettant d'éviter que toutes les activités soient concentrées en un seul lieu de l'agglomération. Comme composante de cette multipolarité, on distingue une zone urbaine centrale compacte, elle-même différenciée en plusieurs centralités (régionales, locales). Les centralités régionales et locales distantes de la zone urbaine centrale compacte et des territoires périurbains à vocation prioritairement agricole et environnementale. Pour être fonctionnelle, l'agglomération multipolaire doit nécessairement s'appuyer et s'organiser sur un réseau TP rapide d'agglomération. A l'échelle de l'agglomération, une superposition complémentaire entre les systèmes rapides d'agglomération (ferroviaire ou bus express) et urbain (tram et bus) est indispensable pour répondre à la demande en déplacement et permettre des temps de parcours attractifs sur des grandes distances.

Une zone urbaine compacte différenciée

Au sein de la zone urbaine compacte de l'agglomération, des grandes centralités se distinguent. Le cœur d'agglomération, composé de l'hypercentre, qui représente la grande centralité historique de l'agglomération et dont le poids est très important est le moteur pour l'ensemble de la région mais également d'autres centralités émergentes. Il s'agit notamment des pôles de Bernex et de Saint-Julien au sud mais également de l'agglomération d'Annemasse à l'est et de la zone aéroportuaire vers l'ouest.

La zone urbaine compacte est plus finement composée de centralités présentant des identités, des vocations et des



poids divers. C'est l'ensemble de ce réseau urbain qui doit être coordonné avec la desserte hiérarchisée des transports publics.

Un développement urbain coordonné avec l'accessibilité

Les gares et haltes du réseau ferroviaire constituent les lieux privilégiés pour le développement urbain (quartiers denses et mixtes, haute qualité urbanistique, espaces publics soignés). Dans ces centralités sont organisées les interfaces entre les réseaux TP ferroviaires et urbains.

Le développement urbain doit s'effectuer de manière différenciée en fonction de la hiérarchie des centralités. Les centralités majeures autour des gares et haltes sont à privilégier pour le développement de quartiers denses (habitat, activités tertiaires et commerciales). Elles bénéficient en effet d'une forte intensité de vie et de la convergence de plusieurs niveaux hiérarchiques TP (convergence des flux) permettant l'aménagement d'espaces publics attractifs et favorables aux déplacements en modes doux. C'est également dans ces centralités qu'il est possible d'agir fortement sur l'offre en stationnement et ainsi favoriser le recours aux modes alternatifs à l'automobile.

La création ou le renforcement des centralités locales ou de quartiers et leur mise en réseau par la réalisation d'un maillage d'espaces publics et de liaisons de mobilités douces est important à la mise en œuvre de la « ville aux courtes distances ». Les activités et les équipements intégrés dans ces centralités doivent être compatibles avec la hiérarchie de la centralité et son niveau de desserte TP (ex. : équipement de rayonnement local tel qu'une salle communale). Un dispersement des activités et des équipements de rayonnement d'agglomération et régional dans les centralités locales est à éviter.

La vocation des zones d'activités doit être compatible avec le niveau de desserte offert par les TP. Ainsi, dans les rayons d'influence des gares et haltes ferroviaires, ce sont les activités de forte densité et de rayonnement d'agglomération qui sont à privilégier.



* RP1 : considérer les espaces ouverts au centre du projet comme des éléments structurants

- * Préserver la qualité des paysages comme écrin et atout pour l'agglomération, l'activité agricole et la biodiversité
- * Donner de la qualité à la ville dense et favoriser son renouvellement/développement cohérent avec le système multimodal de mobilité

PRINCIPES

recommandations: RP1

Les espaces ouverts

Le paysage qui constitue l'écrin du bassin du genevois est de grande importance, car c'est lui qui qualifie ce site particulier. Le préserver et l'accompagner dans ses mutations, c'est préserver à la fois l'identité et la qualité de l'agglomération. La question de la taille critique de ces campagnes, pour que leurs fonctions (de biodiversité, d'agriculture) puissent s'exercer est centrale : comprendre le fonctionnement de ces campagnes permet de définir les justes limites de leur viabilité, afin qu'elles puissent se maintenir et se développer à long terme.

Le maintien de la fonctionnalité de ces campagnes est également dépendant de leur niveau de fragmentation par le réseau routier tant actuel que futur, et du maintien de corridors de liaisons avec les entités naturelles limitrophes (cours d'eau, bois,...).

Les campagnes contiennent également différents milieux naturels inclus ou limitrophes à la zone agricole : vergers, haies, arbres isolés, bosquets, etc.. Ces éléments naturels constituent à la fois des habitats et des corridors biologiques pour différentes espèces animales et végétales. Les campagnes françaises (Cervonnex, Neydens) sont localement particulièrement riches en éléments bocagers et en vieux vergers alors que les campagnes suisses sont plutôt caractérisées par la rareté des haies et l'abondance de surfaces de compensations écologiques (SCE) comme dans la plaine de Bernex. La plaine de l'Aire dévolue à la zone agricole spéciale constitue un cas particulier.

Reconnaître les campagnes, leurs structures et leurs caractéristiques comme des éléments structurants.



Les limites : lieux de transition

En fixant des limites aux extensions, le plan de synthèse fixe des lieux de dialogue entre l'espace bâti et les espaces ouverts naturels et agricoles. Le côtoiement des différents usages, la proximité d'activités très différentes mais interdépendantes peut être source de conflits ou de cohabitations, comme par exemple l'agriculture et les loisirs. En marquant une limite, on ne fixe pas un trait qui divise, on définit aussi un espace de transition entre ces deux parties.

En donnant une certaine « épaisseur » à la limite, elle devient plus qu'une ligne et se transforme en surface d'interpénétration – frange ou seuil – entre la zone urbaine et la zone agricole ou naturelle. Cette limite, outre sa dimension administrative et légale, peut se définir physiquement, par exemple par la création d'une « voie verte » (comme à Bernex et Cervonnex), ou par un panachage d'espaces ouverts et d'espaces bâtis. Ce passage d'un monde à l'autre demande un traitement plus complexe qu'une simple barrière. Cet espace peut devenir une aide à la gestion / cohabitation de ces deux lieux, mais aussi à la réalisation d'équipements de l'une ou l'autre entité, comme par exemple la gestion des eaux de surface, la réalisation de parcours pour la mobilité douce, des jardins familiaux, la canalisation des promeneurs dans les terres agricoles cultivées, etc. Cette notion d'espace de transition ne peut toutefois pas être généralisée de manière systématique à l'ensemble des articulations entre urbanisation et espaces ouverts. En effet, dans certains cas ce principe pourrait s'avérer préjudiciable à l'intégrité des espaces ouverts, notamment agricoles dont les déclassements devraient par principe être minimisés.

Localiser ces limites et traiter leur épaisseur avec attention pour valoriser leurs effets structurants sur le territoire.

Les parcs, les jardins, les arbres, les espaces verts

Il n'existe pas de dénomination commune se référant aux espaces de « nature en ville » qui ont des fonctions, des caractéristiques et des configurations particulières, en rapport avec leurs usages. A ce stade les catégories suivantes ont été utilisées :

- > les stades, pelouses, espaces verts très maîtrisés et contrôlés pour les loisirs sportifs, avec un accès souvent restreint (horaires et/ou usagers), dont la valeur écologique et paysagère est généralement, très faible, voire nulle actuellement, mais qui devraient intégrer ces aspects dans les futurs projets,



- > les parcs et jardins publics, combinant des vocations de loisir et de valorisation de la nature, différents des précédents par leur plus grande accessibilité et leur richesse botanique, mais avec une qualité biologique et paysagère extrêmement variable selon les sites et la gestion réalisée,
- > les grands arbres isolés et les alignements de grands arbres qui constituent des éléments structurants majeurs du paysage urbain. Ils possèdent à la fois une valeur intrinsèque en tant que patrimoine végétal, mais peuvent également avoir une fonction écologique importante pour la faune urbaine et participent directement à la qualité de l'air en milieu urbain. Compte tenu de leur statut de protection, ces grands arbres constituent également des éléments structurants des futurs quartiers, notamment à Bernex et à Perly,
- > les jardins familiaux, jardins contractuels et autres, avec une vocation intermédiaire entre loisirs et agriculture (mais clairement différente de l'agriculture professionnelle),
- > les milieux naturels inclus dans le tissu urbain, ou situés en périphérie de celui-ci : rives des cours d'eau, biotopes aménagés dans les parcs, friches urbaines, propriétés privées, etc..

Reconnaître ces différentes caractéristiques, c'est reconnaître leurs vocations, fonctionnalités, utilisations et appropriations possibles, ce qui permet d'en tirer des conclusions pour leur localisation et leurs réalisations. Les utilisations peuvent parfois être multiples ou se côtoyer, par contre il est indispensable de définir le rôle premier, afin de réserver la surface juste au bon endroit et la morphologie adaptée à la fonctionnalité principale.

Utiliser la protection légale dont bénéficient une partie de ces espaces et éléments végétaux (arbres, rives des cours d'eau) pour leur donner un rôle structurant.

La gestion des eaux pluviales

La gestion des eaux pluviales est nécessaire afin de maîtriser les débits des crues rejetées dans les cours d'eau et d'assurer la bonne qualité des eaux déversées.

A Genève, le SPAGE (Schéma de protection, d'aménagement et de gestion des eaux) est un outil cantonal destiné à planifier la gestion intégrée des eaux par bassin versant. Son concept est inscrit dans la loi cantonale sur les eaux. Le canton tient ainsi à coordonner les actions dans le domaine de la gestion des eaux,



Gestion des eaux à ciel ouvert.



PRINCIPES

recommandations : RP1

au travers des différents enjeux que sont les usages, la protection contre les crues, l'assainissement, les pratiques agricoles et la protection des cours d'eau. Le SPAGE Aire-Drize, qui concerne directement le bassin versant de l'Aire est très récent¹, et les autres données prises en compte pour la gestion des eaux pluviales proviennent essentiellement des Plan Régionaux d'Evacuation des Eaux (PREE).

Les éléments de gestion des eaux contenus dans les PACA ont été définis en cohérence avec le SPAGE et les PREE, ainsi qu'avec les dispositions françaises concernant la Directive Cadre sur l'Eau (DCE). Ainsi, la gestion à ciel ouvert dans l'espace construit et dans les espaces libres – via des ruisseaux ou des fossés intégrés dans les pénétrantes de verdure – constitue une opportunité pour intégrer un élément à la fois utile et intéressant dans l'espace public. Ceci permet d'associer une gestion technique, ludique, et de création de la biodiversité (fossés, cours d'eau à caractère naturel, plans d'eau paysagers, biotopes, ...). Leur emplacement doit être défini en pensant à garantir la compatibilité et la sécurité avec les autres usages prévus dans les espaces ouverts.

La gestion à ciel ouvert des eaux a un effet structurant sur le projet urbain.

1 Adopté par le Conseil d'Etat le 24 mars 2010.



* RP2 : renforcer le système de transport pour absorber la croissance de la population et de ses déplacements

- * Favoriser l'usage des transports publics et de la mobilité douce: le prolongement des modes actuels entraînerait le blocage du système aux heures de pointe (déjà saturé)

La croissance démographique et économique et l'évolution des comportements de la société conduisent inévitablement à une augmentation importante de la demande en mobilité. Pour être en mesure d'absorber la croissance économique et démographique attendue (100'000 emplois et 200'000 habitants de plus dans l'agglomération en 2030, dont environ 30'000 emplois et 55'000 habitants dans le territoire du PACA Genève/Bernex/St-Julien), les pratiques de déplacements devront nécessairement évoluer et répondre durablement aux besoins en déplacement de la population et de l'économie. Maintenir une qualité de vie élevée pour les habitants et minimiser la pression sur l'environnement par une structuration urbaine coordonnée avec les réseaux de transports est également absolument fondamental.

Seule une structure urbaine s'articulant sur un réseau de transports publics hiérarchisés, présentant des densités et des compacités importantes permettra de faire évoluer durablement les parts modales et de rendre économiquement supportable la desserte TP. De même, seule une mixité des fonctions et vocations, dans des lieux de forte intensité urbaine est à même de créer une ville des courtes distances permettant une augmentation de l'usage des modes doux et une amélioration de la qualité de vie.

En parallèle des propositions du concept mobilité, les acteurs chargés de sa mise en œuvre doivent également admettre l'importance d'une démarche proactive dans les politiques de planification et de réalisation des infrastructures de transport. Il s'agit notamment ne pas rester ancrés sur les tendances passées, notamment en essayant de répondre systématiquement aux demandes de transports par des accroissements massifs d'infrastructures routières.

Ces considérations générales doivent se traduire par :

- > le développement d'un système de TP rapide à l'échelle de l'agglomération, visant à pallier aux distances importantes



PRINCIPES

recommandations : RP2

- existant entre les centres régionaux et le cœur d'agglomération et entre les centres régionaux,
- > la création d'un réseau d'axes forts (trams ou bus structurants à haute fréquence), véritable colonne vertébrale des développements urbains,
- > le renforcement du réseau des transports publics urbains et locaux, pour assurer une bonne couverture spatiale en complétant le réseau d'axes forts, notamment en offrant des liaisons tangentielle entre les secteurs urbanisés d'une certaine importance,
- > une structuration du réseau routier participant au projet urbain dans son entier et permettant une redistribution des espaces publics en faveur des mobilités douces et des transports collectifs, Cela passe par une hiérarchisation du réseau routier tout en permettant de garantir sa fonctionnalité mais également par une modération du trafic dans les secteurs urbanisés denses et mixtes,
- > l'identification et l'organisation d'un réseau de mobilité douce d'agglomération,
- > le développement d'espaces publics de grande qualité en faveur de la mise en valeur des lieux de vie de l'agglomération, notamment ceux liés aux interfaces importantes.

Les transports publics

Le Projet d'Agglomération est fondé sur des développements urbains coordonnés avec un réseau performant de transports publics. Outre leur participation aux modifications des comportements modaux de la population, les transports publics (ferroviaires, axes forts principalement), constituent des éléments attracteurs et générateurs d'intensité dans le tissu urbain, notamment par les concentrations de flux qu'ils génèrent, mais également pour la valeur d'image qu'ils créent. A l'inverse, seule une structure urbaine alliant compacité et densité permet d'induire des demandes de déplacements suffisamment concentrées pour justifier des dessertes efficaces en transports collectifs. Ce lien entre forme urbaine et structure des réseaux TP est à la fois permanent et évolutif. Les réalisations des infrastructures de TP, la modification des pratiques ainsi que l'évolution des tissus bâtis présentent des temporalités différentes. Il s'agit parfois de prendre des mesures de précaution pour harmoniser et coordonner ces aménagements qui ont des horizons de réalisation différents.



Les transports individuels motorisés

Développer le système de TP comme élément structurant.

Le réseau routier, par la multitude de fonctions qu'il assume, représente un élément fondamental du système de mobilité de l'agglomération. Une hiérarchisation fonctionnelle du réseau permet d'organiser les déplacements individuels motorisés afin de s'intégrer pleinement dans la logique du projet de territoire. Cette hiérarchie permet, d'une part de maîtriser les flux individuels motorisés dans l'optique d'une amélioration de la qualité de vie et de la qualité environnementale de l'agglomération, d'autre part d'organiser les vocations en fonction des profils d'accessibilité des différents lieux (selon le principe de placer les bonnes activités au bon endroit).

Les modifications de l'infrastructure routière permettent avant tout une modification de la hiérarchie du réseau routier et donc une nouvelle organisation des flux devant s'intégrer dans le projet de territoire.

Hiérarchiser le système de TIM afin de lui donner un rôle structurant.

La mobilité douce

La mobilité douce constitue le mode de déplacement le plus opportun dans les secteurs denses de l'agglomération. Elle nécessite des cheminements directs, agréables et sûrs. Il est donc nécessaire d'organiser les quartiers de manière perméable pour les modes doux et de favoriser, par des mixités d'usage, les déplacements à courte distance. Les modes doux constituent également un prolongement idéal des réseaux de transports en commun dans la mesure où ils en augmentent la couverture territoriale. Les cheminements de mobilité douce, en lien avec les arrêts de transports collectifs constituent ainsi un élément fondamental du système de déplacements, et donc de la forme urbaine. La mobilité douce joue également un rôle majeur pour les loisirs et le délasserement de proximité. Les grandes liaisons paysagères au sein de l'agglomération constituent des infrastructures fondamentales pour rendre acceptables les densités et compacités développées dans les quartiers urbains.

Développer le réseau de mobilité douce afin de lui donner un rôle structurant.



* RP3: concevoir une ville dense de qualité

- * Renforcer les pôles existants et développer l'urbanisation le long des axes radiaux de l'agglomération

En lien avec les enjeux globaux de développement énoncés précédemment, l'enjeu essentiel du projet urbain de l'ensemble du PACA englobe la question des limites ville/campagne qui font la qualité de l'insertion des urbanisations nouvelles dans le paysage, et mettent l'organisation de la ville (existante, ancienne renouvelée et nouvelle) en cohérence avec les systèmes de transports publics et la mobilité douce.

Le rôle du projet urbain est ainsi de tisser une cohérence entre ces trois registres: l'environnement et le paysage, la mobilité et les espaces publics, ainsi que les bâtiments et quartiers, de manière à « faire ville » dans le sens favorable du terme: un lieu qui donne envie de venir y vivre.

A l'échelle des quartiers –les existants comme les futurs– l'enjeu majeur est celui de la qualité du cadre de vie et de travail: ceci comprend alors l'accessibilité par les modes de déplacement économes en énergie, des équipements et espaces publics de qualité, des logements diversifiés et des lieux de travail correspondant aux besoins des entreprises. Une densité minimale suffisante doit être assurée pour d'une part économiser le sol et d'autre part, permettre un développement économiquement supportable pour les transports publics. Une mixité de fonctions est à promouvoir à l'échelle de l'agglomération et à l'échelle des quartiers, pour obtenir une flexibilité et une diversité d'usages du territoire, ainsi qu'une meilleure utilisation des transports publics dans le temps.

Il s'agit aussi de promouvoir les affectations les plus adéquates en fonction du contexte spatial et du niveau de desserte des transports en commun principalement (la bonne utilisation au bon endroit). Les affectations liées à l'usage quasi exclusif des transports individuels motorisés (petit artisanat, logistique par exemple) conditionnent aussi la recherche de secteurs de développement qui leur conviennent. La mise en œuvre, la fabrication de la nouvelle ville ne pouvant être dictée ni imposée via des recommandations, elle devra se construire en partenariat, à des échelles différentes, par la valorisation des enseignements des expériences passées et par des essais grandeur nature.



Les paragraphes suivants énumèrent éléments principaux qui définissent le principe de ville compacte dense et mixte.

Un développement compact

Cette notion correspond à une vision de la ville durable, et est issue du principe d'utilisation rationnelle et économe du sol (CH) et du principe d'équilibre (F). Elle contient deux corollaires étroitement liés. La limitation de l'extension urbaine et la réalisation d'une structure morphologique de quartier qui permette la mise en œuvre d'une ville compacte et agréable à vivre. C'est la recherche d'un équilibre entre un nombre important d'habitants et/ou de places de travail sur une surface donnée, et la mise en place d'espaces non construits, de vides, de lieux de «respiration» en son sein, qui repoussent d'autant ses limites.

La définition des limites des extensions d'urbanisation est un élément structurant du projet de territoire: elles peuvent être dictées par la topographie du terrain, les valeurs naturelles, le paysage de proximité ou celui des grandes échelles, par des entités déjà construites, etc.

Les centralités

Les lieux historiques sont des facteurs d'identité et de reconnaissance sociale, qui donnent sens à l'appartenance à un lieu et/ou à une communauté. Dans un autre registre, c'est l'intensité urbaine, c'est-à-dire le mélange de densité, de flux importants et de fonctions diversifiées, qui renforce les opportunités de rencontre et favorise ainsi le lien social. De plus, les intensités urbaines sont également garante d'une utilisation efficiente des infrastructures et de l'offre de transport. Cette intensité urbaine s'observe avant tout dans des lieux centraux ou centralités. Le développement urbain doit donc s'articuler autour de centralités présentant les caractéristiques suivantes :

- > densité humaine importante dans les environs proches (en emplois et/ou habitants) pour assurer un usage de base dans le temps (lieu « vivant »),
- > offre diversifiée de services et/ou présence d'équipements publics,
- > nœud de transports en commun avec, si possible, plusieurs niveaux de service (c'est le niveau de service qui qualifie la centralité),

PRINCIPES

recommandations : RP3



Une centralité autour d'un arrêt de tram à Montpellier.



PRINCIPES

recommandations : RP3

- > accessibilité piétonne et cycliste attractive,
- > accessibilité TIM assurée, tout en préservant la qualité environnementale du lieu,
- > espace public bien connecté et de qualité.

En plus des centralités urbaines décrites ci-dessus, certains centres d'activité comme les zones d'activité périphériques doivent également être valorisés et intégrés à la structure urbaine par un renforcement de leurs connexions avec les centres régionaux. (exemple : Cervonnex, Archamps).

Les emplacements des centralités ont été identifiés par les différentes réflexions et les localisations sont inscrites dans les schémas du Plan de synthèse. Par contre, la définition spatiale précise, c'est à dire la forme de l'espace public ou le tracé des fronts bâtis devront être étudiés au cas par cas.

L'environnement urbain doit être ponctué de centralités.

Forme urbaine

La cohérence de la forme urbaine projetée avec le paysage et le système multimodal de mobilité est un point essentiel. Les nouvelles urbanisations doivent ainsi à la fois s'inscrire à l'intérieur des limites dictées par la qualité paysagère du site, et être localisées le long des axes de transport public, dans les pôles existants renforcés et le long des axes radiaux de l'agglomération. Ceci se traduira dans les faits par la recherche d'un équilibre optimum entre des urbanisations nouvelles à réaliser en extension sur la zone agricole, et des restructurations et compléments significatifs dans les quartiers existants, pouvant aller du remplissage de quelques « dents creuses » à des croissances démographiques et d'emplois importantes dans certains cas. Le principe de qualité de la ville se concrétise par ailleurs par certains éléments structurants à l'intérieur de l'urbanisation tels les césures et espaces ouverts au sein des quartiers (nature en ville) ou la gestion des eaux pluviales.

De manière plus transversale, la combinaison entre le maintien de la qualité de l'agglomération et l'amélioration de son fonctionnement, en particulier dans le domaine des transports, permettra de maintenir à un bon niveau son attractivité. Et ceci est une condition sine qua non du rééquilibrage franco-suisse qui constitue le centre de l'accord transfrontalier de la Charte de 2007.



Dans les registres qui concernent le Plan de synthèse, l'attention au paysage et la cohérence entre la hiérarchie du réseau de transports publics et celle de l'armature urbaine – ainsi que sa réalisation par étape – sont les meilleurs moyens d'assurer à l'avenir son bon fonctionnement et sa qualité. Ces éléments essentiels devront être complétés par d'autres politiques publiques (sociale, culture, santé, etc. voire fiscalité) mais ces domaines sortaient du cadre du présent travail.

La qualité de la forme urbaine au sein de nouveaux quartiers est un élément structurant.

Les espaces rues

Dans une agglomération urbaine, les voiries qui relient le centre urbain aux villages, aux quartiers périphériques ont souvent conservé leurs dénominations de routes, bien qu'elles fassent partie d'un tout avec le centre. La transformation de la route en rue, en espace rue, est un signe important de modification des modes de déplacement et de reconnaissance de l'identité des habitants situés de part et d'autre de la rue.

Les axes structurants doivent faire l'objet de réaménagements de leur espace rue.

Les fonctions et vocations des lieux

La mixité et la proximité des activités sont sources de qualité de vie, en contribuant aux liens sociaux ainsi qu'à une meilleure gestion des déplacements et du temps. Certaines fonctions nécessitent des conditions de mobilité particulières (besoin d'un accès autoroutier par exemple,...), avec des effets induits sur l'environnement. L'approche des besoins des activités doit être appréhendée en tenant compte des particularités propres à chaque type d'activité, en termes de mobilité des personnes et des marchandises, de demandes individuelles et groupées de surfaces (effet cluster). La notion de mixité, en particulier, devra être interprétée avec souplesse, en respectant la nécessité de grouper des activités semblables ou complémentaires et en fournissant les éléments de « corporate identity » dont elles ont besoin pour s'implanter.

La souplesse d'organisation spatiale doit être intégrée dans la mise en place de l'organisation des lieux, et par la suite, dans les futures réalisations.



PRINCIPES

recommandations : RP3

Les besoins d'une entreprise de recherche et de production pharmaceutique ne sont pas identiques à ceux d'un back office, d'une banque, ou d'une assurance. Cette spécificité doit aussi être analysée en tenant compte des besoins actuels et futurs.

Déterminer le type d'affectation des nouvelles urbanisations afin de définir la plus ou moins grande mixité.

Les équipements

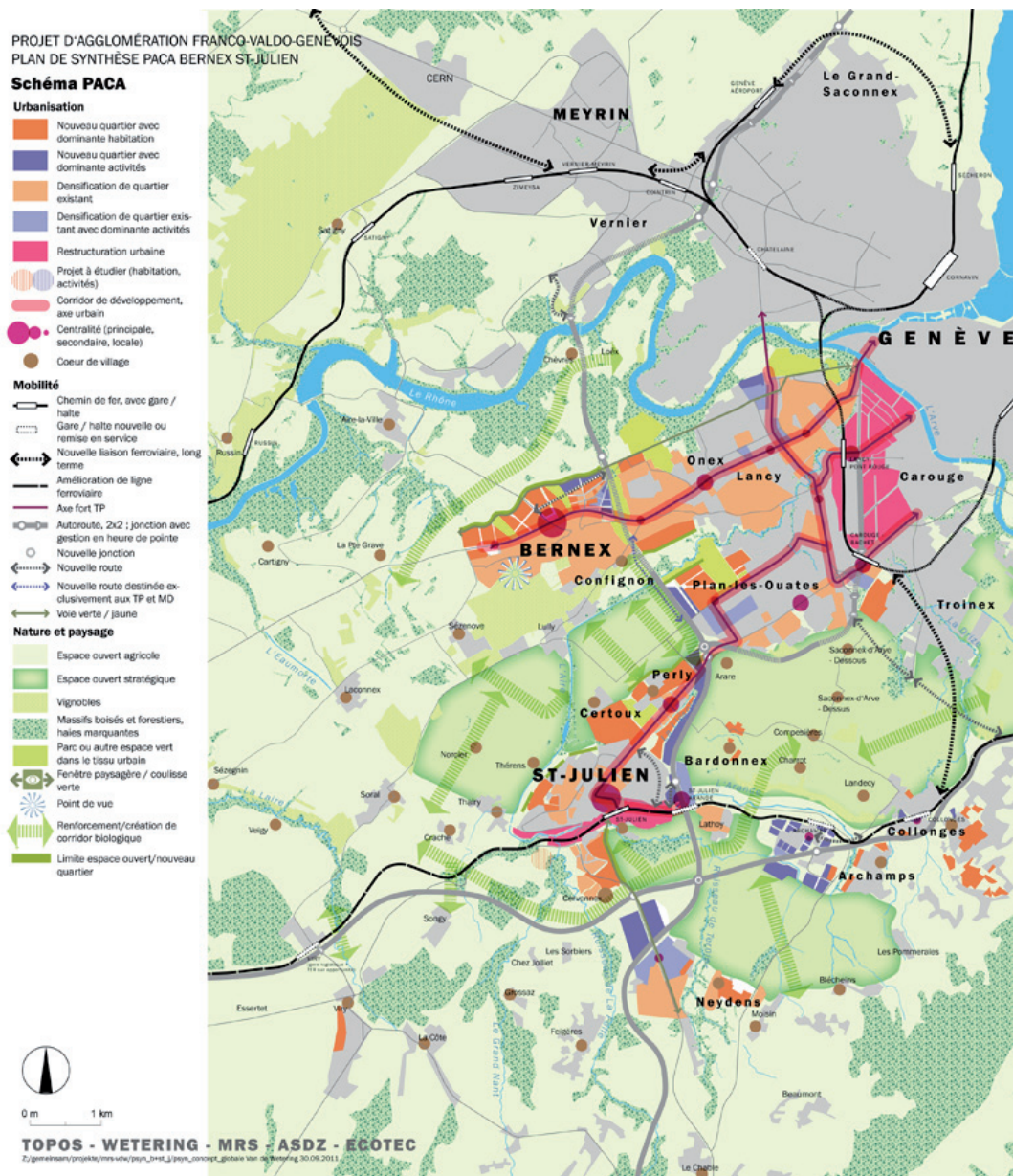
Les besoins en matière d'équipements sont de compétences et de natures différentes. Deux questions se croisent : la localisation et les aspects fonciers. Couvrir les besoins directs de la population comme les écoles, les structures de soin, les installations sportives et de loisirs, les structures pour la petite enfance et les personnes âgées demande des programmations à long terme et la mise en place de réserves foncières adaptées, en quantité et en localisation. Les équipements existants doivent être interrogés vis-à-vis de leurs emplacements et de leurs capacités : c'est par exemple la question de savoir si le terrain de football placé au centre du village doit être –ou non– déplacé ou encore s'il est préférable de rénover un demi-groupe scolaire ou de construire une école complète.

Donner les conditions cadres permettant le développement urbain en réalisant des équipements publics.



4. Les concepts thématiques

4.1. Le schéma PACA





CONCEPTS

schéma PACA

Le schéma PACA conjugue les différents concepts (environnement, mobilité, urbanisation) en un projet de territoire. Il permet de mettre en évidence les éléments structurants du projet et de proposer une image directrice du développement souhaité à l'échelle du PACA Genève-Bernex-Saint-Julien. Certaines variantes sont volontairement montrées, de manière à mettre en évidence les marges de manœuvre qui subsistent entre le schéma et la réalité future : la précision du dessin de ce plan illustratif ne prétend en aucun cas fixer le futur, mais a eu pour unique ambition de vérifier la faisabilité transdisciplinaire des propositions (environnement/mobilité/urbanisation).

Le contenu du schéma PACA a longuement été discuté, car devant être assimilable par deux cultures d'urbanisme relativement différentes : la française et la genevoise, l'une privilégiant l'aspect stratégique des décisions, et l'autre la faisabilité concrète.

Le résultat est un « entre deux » qui met en évidence les éléments essentiels sur lesquels s'est appuyé le projet, quel que soit leur niveau de détail ou de généralité, d'où une inévitable et relative « insatisfaction » des uns ou des autres.

La structuration de la tâche urbaine est organisée par les centralités principales (Bernex et St-Julien), les centralités secondaires et les axes lourds de transports public (trams de Bernex et de St-Julien):

Bernex et St-Julien voient leur population pratiquement doubler à l'horizon 2030, de manière à pouvoir atteindre les tailles critiques permettant la création et le maintien des activités et équipements de véritables pôles d'agglomération. Dans les deux cas, des projets urbains de grande ambition qualitative devront être développés, en renouvellement urbain (St-Julien Gare/Arande) comme en extension (Bernex nord et St-Julien sud), chaque commune voit l'une ou plusieurs de ses centralités renforcées le long des trajets des trams. Le TCOB rejoint le P+R de Bernex Vailly au centre de Genève, traversant Bernex, Confignon, Onex et Lancy. Le tracé du tram de l'axe de St-Julien relie la gare de Saint-Julien (éventuellement dans un deuxième temps le P+R de Bardonnex) à la gare CEVA de Lancy-Pt Rouge et au delà, par la route de Base desservant ainsi le futur quartier des Cherpines. Avec l'axe historique de la route de Saint-Julien, desservi par bus, ces deux « routes » deviendront ainsi progressivement des « espaces rues » ponctués de lieux d'intensité : les centralités.



Les éléments clés du projet environnement sont repris : les grandes entités naturelles et paysagères (forêts, vignes et vastes espaces ouverts), les corridors biologiques structurants qui ont dicté les limites d'urbanisation, et l'Arande/l'Aire comme cours d'eau essentiel pour le projet dans ses différentes séquences naturelles et urbaine.

Les éléments clés du projet mobilité sont également repris. Le réseau TP structurant comprend les lignes de chemin de fer (futur RER) et celles des trams. La vitesse commerciale du tram (temps de trajet trop long pour relier les centres secondaires à l'hyper centre de Genève) pose la question d'une infrastructure lourde à long terme à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération (sujet à reconsidérer dans le schéma d'agglomération de 2ème génération), dans l'optique d'un niveau de desserte similaire aux autres villes suisses de même taille. Le choix a été fait d'une mesure de précaution, permettant essentiellement de ne pas empêcher la réalisation de cette infrastructure à terme.

Le réseau TIM repose sur l'autoroute qui devient la colonne vertébrale de distribution des flux. Pour résoudre le problème de fluidité qui la caractérise, les entrées sont gérées, ne laissant pénétrer sur cette infrastructure aux heures de pointe que le nombre de véhicules qu'elle est en mesure d'écouler, privilégiant ainsi les TP l'empruntant.

Le projet urbain répertorie les secteurs d'extension sur la zone agricole et ceux de restructuration urbaine, chacun devant en fonction de son ampleur et de sa temporalité faire l'objet d'un concours ou a minima d'une démarche qualitative. Les vocations indiquées ne sont pas contradictoires avec l'ambition de mixité des usages : les secteurs mentionnés « avec dominante habitation » comprennent tous des emplois (de service ou tertiaires, dans la mesure où leur voisinage n'est pas problématique pour les habitants), et à l'inverse, les secteurs à « dominante d'activité » peuvent également comprendre des logements, à condition que les nuisances prévisibles le permettent.

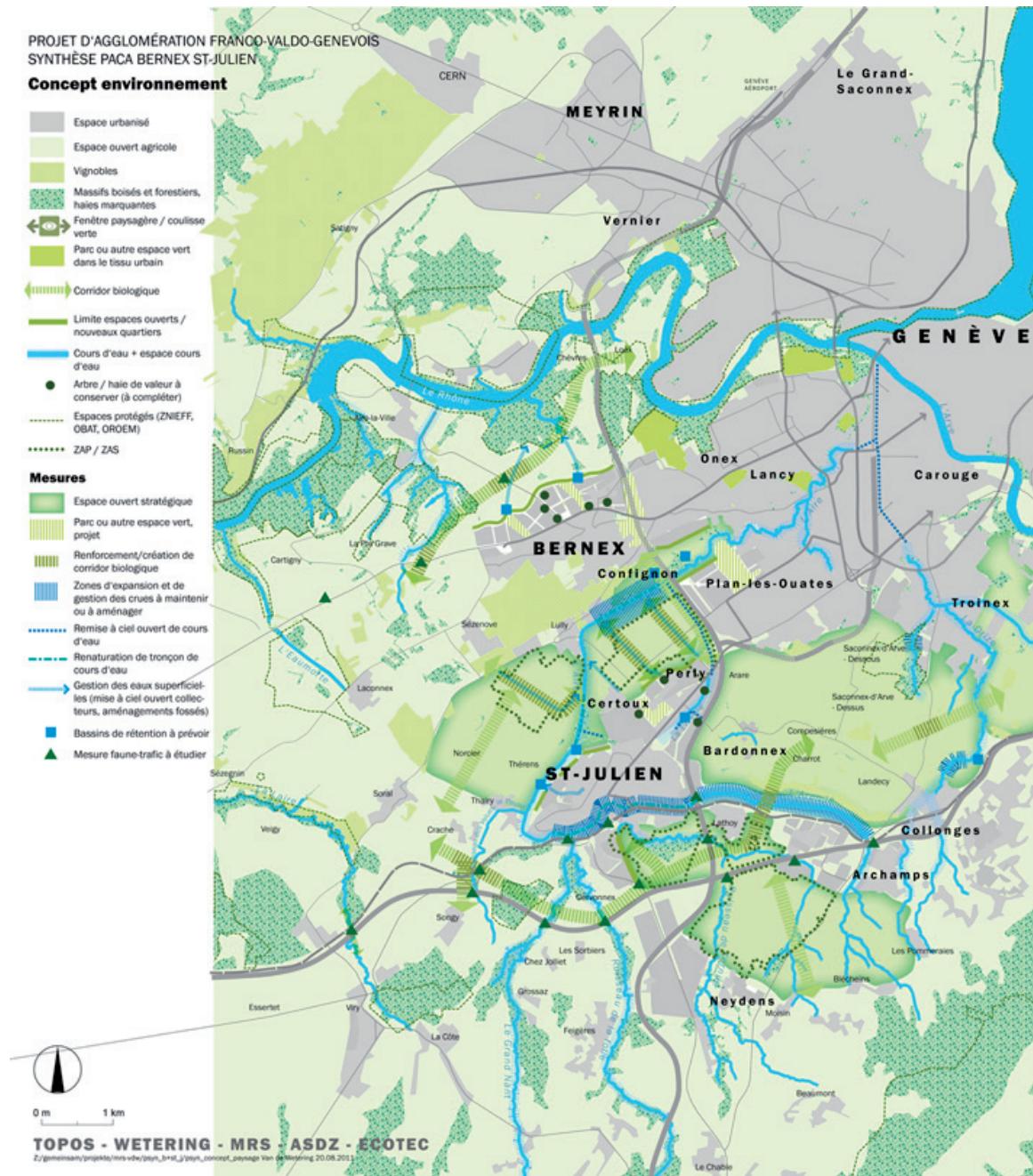
Les cœurs de villages sont également mentionnés, car ils concourent à la vitalité de ces espaces ruraux, et accueillent également logements et services.

CONCEPTS

schéma PACA



4.2. Environnement



La carte concept environnement présentée ci-dessus comprend les éléments structurants du système environnemental.



Le concept environnemental repose sur les lois, règlements et ordonnances en vigueur en la matière, tant du côté français que suisse, ainsi que sur les actions en cours dans les différentes communes concernées et les différentes administrations. Rappelons que les premières dispositions légales en la matière datent du début des années quatre-vingt (nature, paysage,...) et que les plus récentes adaptations viennent d'entrer en vigueur (gestion des eaux) tant au niveau français que suisse.

La prise en compte des problèmes environnementaux est donc aussi ancienne que la crise du logement à Genève. Malgré des efforts financiers très importants et des avancées notables, la tendance générale pour des domaines comme l'eau, la biodiversité et le paysage reste négative à l'échelle des dernières décennies pour l'entité considérée.

Les conséquences écologiques de la transformation des paysages du bassin genevois ont déjà été soulignées en 1995 dans le rapport du Comité Régional Franco-Genevois (CRFG) relatif aux espaces ruraux, milieux naturels et paysages. En 1999 on constatait encore que « les dispositions existantes ne parviennent pas à empêcher la dégradation de l'environnement genevois et encore moins à provoquer un renversement de la tendance au niveau nature et paysage dans un contexte régional ».

L'approche environnementale du PACA Genève/Bernex/St-Julien traite principalement du paysage, de l'agriculture, de la nature, du bruit et de l'eau. Ces domaines ont été prioritairement traités car ils constituent les éléments structurants les plus déterminants pour le futur tissu urbain, et nécessitent une approche transfrontalière.

D'autres domaines de l'environnement n'ont pas été traités à ce stade dans ce document comme les sols contaminés et les ressources en matériaux. Le bruit et la qualité de l'air devront faire l'objet d'études complémentaires en lien notamment avec les PSD. L'énergie a fait l'objet d'une étude (1) sur la partie Saint-Julien-Plaine de l'Aire dans le but de déterminer d'une part la consommation actuelle et future en énergie, territorialisée en fonction des propositions d'aménagement du PACA et d'autre part, de faire l'inventaire des ressources en énergies renouvelables locales. Il est ainsi possible d'identifier pour chaque périmètre d'aménagement quelles sont les énergies renouvelables disponibles localement et en quelle quantité. Ces données doivent permettre d'élaborer un concept énergétique territorial pour chaque nouveau projet de développement.

(1) *Étude énergétique du PACA Saint-Julien-Plaine de l'Aire: «Etat des lieux, études-test, ressources (renvoi en marge), besoins futurs et orientations énergétiques» 22 octobre 2009, BG Ingénieurs Conseil et Enercore.*

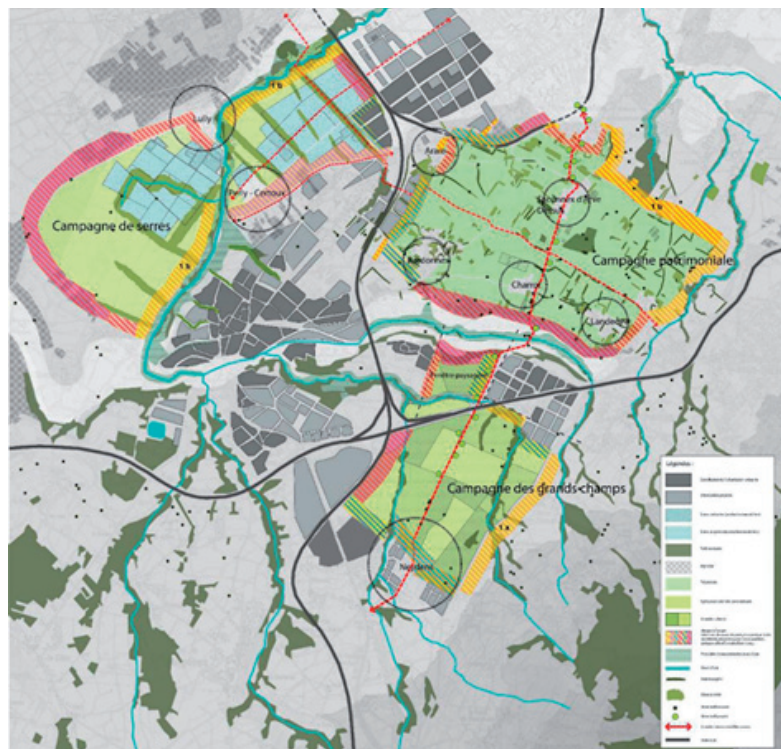


CONCEPTS

environnement

Les territoires concernés par ce plan de synthèse figurent au centre de nombreuses études et actions qui concernent la zone agricole et les milieux naturels. L'approche environnementale repose ainsi sur une assise juridique et administrative forte tant du côté français que suisse. Lois fédérales sur les eaux, OPB, OPAIR, Directive cadre sur l'eau et Grenelle de l'environnement constituent par exemple des piliers du concept environnemental. Insistons sur le fait qu'il y a convergence entre les approches françaises et suisses, en particulier en matière de biodiversité et de gestion des eaux.

La cohérence d'une approche franco-suisse est toutefois mise à mal par l'hétérogénéité des données et des actions, menés en faveur de l'environnement entre le canton de Genève et le Département de la Haute-Savoie. La qualité des données et les avancées dans la résolution des problèmes environnementaux sont également très variables suivant les communes au sein d'un même pays. Ainsi la commune de Bernex, réalise différentes actions en matière de biodiversité depuis plusieurs années et son territoire est également au centre des études d'impacts sur l'environnement du TCOB et de la plus grande exploitation de graviers du canton. La densité des données autorise donc une approche plus fine et la réflexion est plus aboutie.



Trois campagnes à préserver :
Plaine de l'Aire, Compesières,
Neydens. Projet MBF.

Relevons également les différences structurelles entre les zones agricoles des deux côtés de la frontière. Une partie de la zone



agricole française, la ZAP de St-Julien-Archamps-Neydens, conserve plus d'éléments naturels tels que haies, bosquets et vieux vergers que la zone agricole suisse. Les plaines de l'Aire et de Bernex n'ont quant à elles quasiment pas conservé d'éléments bocagers ni de zones humides. De ce fait, si l'on considère l'ensemble du périmètre du plan de synthèse, il existe un décalage important, bien visible sur les photos aériennes, dans les effets de l'urbanisation actuelle entre les communes françaises et suisses. La force de l'approche environnementale ne réside donc pas dans une prise en compte exhaustive et homogène de tous les domaines de l'environnement, mais bien dans la continuité et la cohérence par rapport aux actions menées dans ces domaines aux cours des dernières décennies dans cette région, comme la renaturation de l'Aire ou encore les travaux menés dans le cadre des réseaux agro-environnementaux. Les points suivants résument la démarche du concept :

- > conserver les grandes entités agricoles fonctionnelles, confirmer les emprises actuelles des zones agricoles spéciales ZAS (CH) et protégées ZAP (F), éviter une fragmentation de ces grandes entités agricoles avec de nouvelles routes ou des pénétrantes urbaines,
- > obtenir une qualité de vie satisfaisante dans les nouveaux quartiers : limiter le bruit routier, préserver la qualité de l'air, favoriser la mobilité douce, intégrer des espaces verts et des éléments de nature en ville, préserver la qualité paysagère tant dans le tissu urbain qu'à l'échelle du grand paysage,
- > utiliser les contraintes imposées par la gestion des eaux en tant qu'opportunité pour : créer des cheminements, des corridors biologiques, limiter les accès du public et des chiens dans la zone agricole, diversifier le paysage, augmenter localement la biodiversité.

Les actions pour tendre vers un bilan écologique positif à l'échelle régionale sont notamment :

- > la conservation des arbres de valeurs dans les futurs quartiers,
- > la restauration des corridors biologiques,
- > la création de nouveaux milieux naturels,
- > la valorisation d'espaces naturels existants,
- > des aménagements en faveur de la biodiversité à l'intérieur du futur tissu urbain,
- > conservation d'un espace suffisant autour des cours d'eau.

**CONCEPTS**

environnement

Cette démarche d'optimisation et de compensation environnementale pose toutefois le problème des limites à la croissance de l'agglomération. Les tranches d'urbanisation proposées dans ce PACA épargnent l'essentiel des valeurs naturelles et paysagères régionales. Elles constituent une opportunité pour réparer certaines dégradations commises dans le passé. Les nouveaux quartiers se rapprochent toutefois des grands sanctuaires naturels régionaux (Bernex) et jouxtent des bocages de grandes qualités paysagères (Neydens). Enfin les enjeux liés à la gestion des eaux et à la préservation des cours d'eau récepteurs figurent parmi les plus complexes et vont nécessiter la prise en compte des nouvelles approches définies récemment des deux côtés de la frontière.

Pour les domaines de l'environnement directement influencés par le trafic routier, comme le bruit et la pollution de l'air, le respect des objectifs -et donc des bases légales- s'avère également particulièrement délicat. Des solutions visant à «déplacer les nuisances» au moyen de routes de contournement, outre l'aspect contre productif qu'elles peuvent générer en matière de déplacements, pourraient impacter de manière considérable les milieux agricoles et naturels que l'on souhaite justement préserver. La réalisation de nouvelles routes de contournement doit donc systématiquement s'appuyer sur analyse multicritères mettant en relation les différents aspects positifs et négatifs.

Ainsi, pour les deux axes routiers principaux qui concernent St-Julien et Bernex, une diminution des nuisances pour les riverains passe notamment par la maîtrise des flux de trafic à l'approche des secteurs denses (contrôle d'accès durant les périodes les plus chargées de la journée) et par des aménagements routiers permettant de limiter les vitesses des déplacements.

Malgré cela, la maîtrise des impacts environnementaux nécessite une évolution des pratiques modales rendues possibles par le développement des transports publics et l'évolution de la forme urbaine visant à favoriser l'usage des TP et des modes doux. L'indispensable développement ferroviaire et la définition des futurs tracés devra prendre en compte les grandes entités agricoles et naturelles qui sont au centre même de la qualité de l'approche urbanistique et paysagère du PACA Genève - Bernex - Saint-Julien, en vue de ne pas y porter atteinte.



* RE1: conserver les grandes entités agricoles fonctionnelles

La plaine située entre Salève et Jura bénéficie d'une situation environnementale privilégiée qui fait la renommée de la région genevoise: lac, rivières, montagnes et forêts à portée d'agglomération dans un rayon de moins de 50 km. La qualité de vie qui en découle est exceptionnelle et la conservation d'une certaine qualité environnementale constitue l'un des enjeux majeurs du projet d'agglomération. La zone agricole et les sites naturels des communes françaises comportent des éléments de grande valeur en termes de biodiversité et de paysage. La plupart des milieux naturels sont connectés par des réseaux biologiques encore fonctionnels en amont de l'A40, ce qui n'est plus le cas dans les plaines agricoles situées au nord de l'A40.

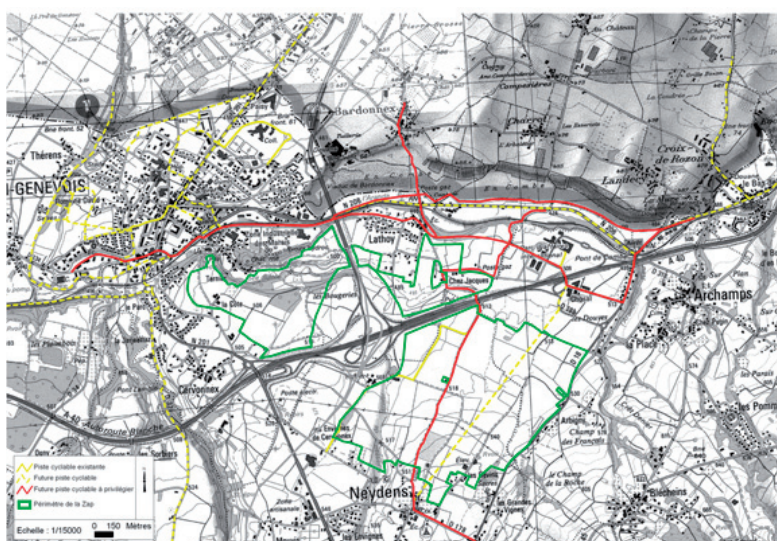


Environnement : principes des espaces ouverts.

L'enjeu environnemental principal consiste donc à éviter de nouvelles fragmentations des grandes entités agricoles et naturelles, que ce soit par la forme des nouvelles urbanisations ou par de nouvelles routes. Les grandes campagnes qui subsistent encore doivent faire l'objet d'une attention particulière afin de conserver leur fonctionnalité et de rétablir des connexions paysagères et biologiques avec d'autres entités extérieures. Cette approche de «décloisonnement» implique parfois des aménagements spécifiques à travers le réseau routier et les nouveaux quartiers. L'urbanisation au détriment de surfaces agricoles, l'augmentation locale des trafics motorisés et la disparition de milieux naturels constituent des impacts prévisibles des nouvelles urbanisations.

CONCEPTS

environnement : RE1



Périmètre de la Zone agricole spéciale



Le rétablissement de corridors biologiques, la remise à l'air libre de ruisseau et des mesures de gestion du trafic permettant de limiter les nuisances sonores constituent les types de mesures d'accompagnement qui sont intégrées au projet et visent à obtenir un bilan environnemental équilibré.

Le plan de synthèse propose donc la «sanctuarisation» de 5 grands espaces ouverts agricoles, biologiques et paysagers majeurs dans le périmètre du PACA afin d'éviter leur fragmentation et d'assurer leurs fonctionnalités:

- > la campagne de Compesières, préservée de toute nouvelles urbanisations en dehors de quelques comblement de dents creuses dans les villages et hameaux de Croix-de-Rozon, Landecy, Charrot, Compesières et Bardonnex,
- > la plaine de l'Aire, dont la possibilité d'une urbanisation complète a été initialement envisagée est maintenue en zone agricole spéciale (ZAS) à l'ouest de l'autoroute de contournement,
- > le coteau de Bernex et son signal est préservé dans sa fonction paysagère de belvédère et d'agriculture (vignes),
- > le plateau de Neydens est préservé dans son statut de zone agricole protégée (ZAP),
- > la zone agricole entre Bernex et le Rhône ainsi que le bois de Chatillon est maintenue dans sa vocation d'espace ouvert. Des exploitations de gravières devraient par ailleurs se développer dans les prochaines années.

LE COPIL recommande la conservation des grands espaces ouverts suivants :

- > le secteur entre Bernex-nord et le Rhône,
- > le coteau viticole au sud de Bernex,
- > la Plaine de l'Aire/Norcier/Vallon de la Laire,
- > la campagne de Compesières,
- > le plateau de Neydens (ZAP).



* RE2: assurer la mise en réseau des espaces ouverts par la création/renforcement de corridors

Rappelons tout d'abord que la partie ouest du canton de Genève dans son ensemble, la plaine de Norcier et le vallon de la Laire constituent une entité fonctionnelle de grande valeur notamment en raison des caractéristiques géologiques, microclimatiques et hydrologiques. Il en est de même pour la région située en amont de l'autoroute A40, de Neydens à Viry.

Les nouveaux quartiers projetés dans le PACA Genève/Bernex/Saint-Julien provoquent des impacts locaux, à l'échelle communale, sur des réseaux biologiques qui sont situés en périphérie des villages. On constate sur les plans thématiques qu'aucun corridor biologique d'importance régionale n'est directement touché, mais que par contre les éléments de fragmentation provoqués par les routes et autoroutes ainsi que les points de conflits faune-trafic sont déjà très nombreux dans les communes concernées. L'augmentation prévisible du trafic et du public dans et autour des communes constitue également un élément péjorant la situation actuelle. Deux types de mesures sont proposées sur le plan des mesures environnementales et des recommandations sont formulées ci-après.

Création de corridors biologiques

La reconstitution ou la création de réseaux biologiques qui rayonnent des nouveaux quartiers d'habitations en direction des éléments naturels importants (vallon de Cervonnex, rives du Rhône, Aire renaturée, etc...).

Trois corridors majeurs ont été identifiés dans le périmètre du PACA: le corridor Rhône-Champagne, le corridor Champagne-ZAP de Neydens ainsi que le corridor ZAP de Neydens-Compesières.

L'enjeu principal consiste à recréer des réseaux biologiques en compensation des atteintes liées à la future urbanisation. Ces réseaux sont positionnés sur le plan des mesures environnementales et plusieurs exemples sont indiqués dans les fiches annexées. Rappelons que nous proposons que la plupart de ces corridors biologiques intègrent les fonctions de gestion des eaux de surface et, dans certains cas, la création de cheminements pour le public. Ils apporteront également un



élément paysager important. Le statut de ces corridors est variable suivant leur implantation et les potentialités du site. Il peut s'agir de corridors de déplacements pour la grande faune qui relie des massifs forestiers (ex : plaine de Bernex) ou plus modestement, de corridors destinés aux déplacements de la petite faune urbaine, participant également à la qualité paysagère du quartier (ex : Lissolle à Perly).

Les recommandations suivantes peuvent être formulées pour l'aménagement de ces corridors :

- > utiliser les cours d'eau, ruisseaux, fossés temporaires, etc, pour aménager des corridors biologiques associés. L'eau, permanente ou temporaire, est utilisée pour séparer le corridor biologique d'un éventuel cheminement et distinguer ainsi les usages,
- > l'eau doit traverser le réseau routier. Les points de passages hydrauliques sous les voies de circulation constituent autant d'opportunités pour permettre le passage de la petite faune en surdimensionnant l'ouvrage hydraulique,
- > ne pas faire aboutir directement des corridors biologiques tels que haies, cordons boisés, alignement d'arbres ou friches sur les routes supportant un trafic au-delà de 2'000 vhc/jour. Exemple : les pénétrantes vertes qui partent de plaine agricole de Bernex pour traverser les nouveaux quartiers en direction de la route de Chancy. Des aménagements spécifiques (murets, barrières, etc...) doivent être implantés pour éviter d'amener la faune sur la chaussée.

Les approches qui intègrent la renaturation des cours d'eau avec un projet urbain offrent de grandes opportunités d'améliorations environnementales à l'échelle communale (gestion des eaux, paysage, promenade, biodiversité, etc...) tout en offrant un gain important de qualité de vie dans les quartiers d'habitations. L'Arande et l'Aire à St-Julien, plus modestement la Lissolle à Perly constituent un potentiel important dans ce sens. En France la réalisation d'un projet à l'échelle d'un tronçon de cours d'eau est rendue plus complexe si le cours d'eau relève du domaine privé.

*Se référer à l'étude sur les corridors :
« Cahier 13-54. Etude de base pour
l'élaboration d'un contrat corridors.
Secteur Salève-Plaine ».
(novembre 2010).*

Les réseaux agro-environnementaux

Vu la forte pression urbaine s'exerçant sur le canton de Genève, agriculteurs et protecteurs de la nature et du paysage ont développé depuis 1991 des projets communs qui ont contribué à pérenniser les exploitations agricoles tout en développant



un réseau de milieux naturels remplissant de nombreuses fonctions écologiques. En Suisse, la multifonctionnalité de l'agriculture est reconnue depuis la politique agricole fédérale instaurée en 1993. Ces prestations reconnues d'intérêt général sont définies dans les législations fédérales et cantonales et sont rémunérées au travers des paiements directs. Les exploitants ont l'obligation, pour pouvoir bénéficier des contributions, de notamment disposer de 7% de la SAU exploitée sous forme de surface de compensation écologique (SCE). Les exigences d'exploitation des SCE sont décrites dans l'ordonnance fédérale sur les paiements directs (OPD).

L'ordonnance fédérale sur la qualité écologique (OQE) renforce ce dispositif et permet aux agriculteurs de bénéficier d'un soutien financier accru pour des structures répondant à des critères particuliers de qualité biologique ou s'intégrant dans une vision coordonnée et répondant à des objectifs biologiques. Ce sont les réseaux agro-environnementaux. Ces dispositions fédérales sont en outre renforcées par plusieurs dispositions cantonales sur les territoires genevois et vaudois. Via ces dispositions, et notamment celles du plan directeur, d'autres aspects de la gestion du territoire rural se sont rajoutés pour valoriser le terroir et reconstituer les multiples fonctions du paysage en conjuguant paysage cultivé, nature, loisirs et détente. Ces réseaux agro-environnementaux concernent les Communes de Bardonnex et de Bernex.

Aucun outil français ne permet de mettre en œuvre un réseau agro-environnemental sur le territoire français comme réalisé du côté suisse. Une étude spécifique conduite dans le contexte du Projet agricole d'agglomération et dont les conclusions sont attendues pour septembre 2011 doit permettre d'identifier les moyens d'y arriver et de démontrer ou non sa faisabilité.

Conflits faune-traffic

Le traitement doit être fait des points de conflit faune trafic avec les corridors de déplacements de la faune identifiés (à travers la route d'Aire-la-Ville et la route de Chancy par exemple). Une étude complémentaire de détail est nécessaire pour définir les mesures constructives nécessaires et hiérarchiser les interventions. Une approche franco-suisse coordonnée et globale est toutefois nécessaire car plusieurs études sont en cours sur ce thème actuellement. Les enjeux sont très variables suivant les axes routiers et les régions, et des approches différenciées et hiérarchisées sont nécessaires selon les espèces concernées.

**CONCEPTS**

environnement : RE2

Les points suivants ressortent des plans thématiques :

- > l'axe de déplacement de la faune à travers la route d'Aire-la-Ville, après les jardins familiaux, devra être traité dans le cadre de la gestion du trafic de l'ensemble de la zone et de la mise en place des mesures compensatoires liées aux nouvelles gravières dans la plaine. Les mesures envisageables sont un passage sous voie combiné d'une part à un passage hydraulique sous la route d'Aire-la-Ville pour la petite faune, d'autre part avec des aménagements spécifiques pour un passage supérieur au niveau des giratoires existants pour la grande faune,
- > la traversée de la route de Chancy entre le carrefour de Vailly et la Petite-Grave constitue actuellement un autre problème, plusieurs collisions entre des sangliers et des voitures ayant déjà eu lieu sur ce secteur. Ici encore les mesures spécifiques à prévoir sont à définir dans le cadre d'une approche globale de la gestion du trafic sur ce tronçon,
- > les axes de déplacement de la faune (axe de connexion biologique) indiqués sur les plans qui rayonnent depuis la plaine de Norcier en direction de la Champagne, du vallon de la Laire et de la plaine de l'Aire constituent des enjeux forts pour le maintien de plusieurs espèces à forte valeur patrimoniale aux portes de l'agglomération. La création de nouvelles routes à travers cette zone provoquerait des impacts importants en matière de biodiversité, des deux côtés de la frontière,
- > une attention particulière doit être portée à la connexion de la plaine de l'Aire avec la plaine de Norcier. Le nouveau tronçon renaturé à l'amont du pont de Lully constitue un aménagement très favorable pour atteindre cet objectif de corridors biologiques en bordure de la ZAS,
- > les deux enclaves biologiques de Cervonnex, délimitées par les autoroutes, devraient faire l'objet d'une approche spécifique. Les données biologiques concernant cette zone restent fragmentaires,
- > les réseaux biologiques situés en amont de la A40, comme le réseau bocager de Neydens, le vallon du Grand Nant et le vallon de La Folle constituent des éléments de valeur écologique élevée. Ici encore il convient de synthétiser les données existantes afin de définir d'éventuels aménagements, les données disponibles n'ayant pu être rassemblées au cours de cette phase de travail.



Les mesures envisagées sont par exemple :

- > des passages à faune inférieurs pour la petite et moyenne faune, combinés avec la traversée d'un ruisseau,
- > des passages supérieurs implantés au niveau des giratoires et combinés avec un ralentissement du trafic,
- > des mesures d'avertissement des conducteurs, par des panneaux lumineux clignotants, en cas de présence de grande faune à proximité de la route (méthode Catrad en cours d'application en Isère),
- > des barrières pour limiter les collisions lorsque la traversée d'un axe routier aboutit à un cul de sac ou à un front urbain,
- > des crapauducs pour permettre la migration des batraciens,
- > etc.

Chaque point de conflit est par nature différent et doit faire l'objet d'une approche spécifique.

LE COPIL approuve la préservation/réalisation de corridors permettant la mise en réseau des espaces ouverts et recommande la réalisation des mesures suivantes :

- > corridor biologique Rhône–Champagne,
- > corridor biologique Compesières–ZAP de Neydens/St-Julien/Archamps,
- > corridor biologique Compesières–Troinex,
- > corridor biologique ZAP de Neydens/St-Julien/Archamps–Champagne,
- > réseaux agro-environnementaux de Bernex et de Compesières.

Le COPIL recommande l'approfondissement de la faisabilité de la réalisation de réseaux agro-environnementaux sur le territoire de la CCG

CONCEPTS

environnement : RE2



*** RE3: développer la qualité de vie au sein des nouvelles urbanisation en diminuant les nuisances**

On constate que le maintien d'une bonne qualité de vie pour les habitants actuels et futurs des communes se confond naturellement avec les objectifs environnementaux et en est indissociable. La plupart des problèmes environnementaux identifiés dans les territoires des PACA résultent du manque d'anticipation et d'une approche trop locale pour être efficace. Le PACA offre donc l'opportunité rare d'une anticipation et d'une prise en compte des domaines de l'environnement à une échelle pertinente qui permet l'efficacité. Il s'agit donc d'intégrer à l'échelle locale, celle des nouveaux quartiers les principes environnementaux liés à la qualité de vie des habitants que sont l'existence d'espaces verts de proximité ainsi que la limitation des éléments responsables des pollutions auditives et atmosphériques.

Parcs urbains et césures vertes

Bien que la vocation prioritaire des parcs urbains soit la promenade et la détente, ils fonctionnent comme des réservoirs de biodiversité urbaine et certains d'entre eux abritent une végétation remarquable. Ainsi le parc Brot d'Onex a bénéficié de travaux de revitalisation en faveur de la faune et de la flore. Une approche de type « nature en ville » doit être appliquée de façon différenciée, en fonction des caractéristiques de ces espaces verts et de leur liaison avec d'autres entités naturelles. La commune de Bernex a également mis en œuvre des mesures de gestion visant à favoriser la biodiversité, au signal de Bernex notamment, à travers l'aménagement de petites structures pour la faune.



Exemple de maillage vert le long de l'axe Genève-Bernex. *Projet ar-ter.*



La valorisation et la mise en réseau de ces espaces publics urbains n'a pas été étudiée dans ce PACA et devraient faire l'objet d'études complémentaires en parallèle au projet de densification urbaine. Au-delà des parcs existants, dont le plus important est celui des Evaux, 3 projets déjà identifiés seront intégrés à la mise en œuvre des Projets stratégiques de développement :

- > le parc urbain de Bernex/Cressy,
- > le parc urbain de Perly-Certoux,
- > le parc de sport et loisirs de la Plaine de l'Aire aux Cherpines.

Espaces naturels à priorité nature

Dans le cadre des mesures environnementales, des espaces naturels périurbains où les valeurs biologiques sont potentiellement élevées ont été identifiés. Ces espaces naturels sont vulnérables de par leur situation et la multiplicité des usages dont ils sont sujets : ils devraient faire l'objet d'une approche type « plan de gestion ». Une acquisition foncière devrait dans certain cas être envisagée afin de garantir leur pérennité. Ces espaces verts, de par les espèces qu'ils contiennent, ont une vocation nature prioritaire, ce qui ne veut pas dire que le public en est exclu mais implique une réglementation des usages à l'image des zones naturelles protégées comme les zones OROEM où les ZNIEFF.

Le plan de mesures environnementales en définit trois :

- > cordon de l'Aire à Saint-Julien sous le quartier de Chabloux et à Certoux à l'amont du Pont de Certoux,
- > talus en friche dans le coteau de Perly (chemin du Relai),
- > la zone des futurs bassins de rétention de Bernex Nord/Ouest.

Le bruit

Rappelons « qu'à Genève, un habitant sur quatre supporte une charge sonore trop élevée. C'est la rançon de la forte densité de population et du taux de motorisation et de mobilité record que nous connaissons. Il y a donc urgence à réduire les nuisances sonores. » (Plan de mesure du bruit routier de l'Etat de Genève) Dans le PACA considéré, les axes routiers de Chancy et de St-Julien constituent une source de nuisance sonore majeure. Plus de 20'000 véhicules empruntent la route de Chancy chaque jour devant le front des habitations de Bernex et ce chiffre va selon toute vraisemblance nettement augmenter au cours de la prochaine



décennie, notamment en raison de la construction des nouveaux quartiers. Le trafic poids lourd est également très important et pourrait également continuer d'augmenter en l'absence de mesures adaptées. Actuellement, on peut compter à certaines heures de la journée, un poids lourd toutes les 30 secondes en moyenne au giratoire route de Chancy/route d'Aire-la-Ville. Sur ces mêmes axes, quelques motos provoquent des nuisances qui réveillent des centaines d'habitants en quelques secondes. Il s'agit ici non seulement de bien-être, mais de santé, puisque la protection contre le bruit n'est pas une fin en soi, mais un moyen devant effectivement permettre d'améliorer le cadre de vie. La lutte contre les nuisances sonores doit en premier lieu s'articuler autour de mesures prises à la source (limitation des émissions, réduction des charges de trafic, diminution des vitesses, pose de revêtements phonoabsorbant. La plupart des mesures du plan d'assainissement élaboré par le canton (selon OPB art. 19) en 1998 sont toujours d'actualité et devraient être appliquées en tenant compte des nouvelles techniques et matériaux disponibles.

On peut notamment citer les points suivants :

- > adopter des principes de construction permettant de lutter contre les nuisances sonores,
- > utiliser des revêtements de chaussée antibruit optimaux,
- > ne pas favoriser la diffusion du bruit dans les nouveaux quartiers par des trouées, mais au contraire intégrer des éléments antibruit dans le tissu urbain. Combiner les écrans antibruit au front des artères bruyantes, avec d'autres fonctions, (par exemple réutilisation des matériaux d'excavation pour faire des buttes antibruit),
- > optimiser l'isolation acoustique des nouveaux bâtiments.

En 1998 déjà, les routes de Chancy et de St-Julien apparaissaient comme des routes prioritaires à assainir sur le plan du bruit engendré par le trafic routier. Pour ces raisons, l'Etat de Genève, par l'intermédiaire du Service d'assainissement du bruit routier (SABR) a mis en œuvre l'étude d'un plan d'assainissement du bruit routier de ce tronçon de la route de Chancy. (voir figures en annexe 4)

La qualité de l'air

A Genève, le trafic, les industries ainsi que les chauffages sont responsables de dépassement des valeurs d'immission de



polluants de l'air, d'où l'importance de mener des réflexions portant sur la réalisation de concepts énergétiques pour des grandes portions de territoire, la diminution du trafic (privé et poids lourds) au centre ville et les emplacements adéquats des zones d'activité génératrices de polluants de l'air.

L'énergie

L'objectif environnemental du PAFVG est de parvenir à un territoire durable à l'échelle régionale et transfrontalière, dans la lignée des objectifs sectoriels d'une Société à 2000W sans nucléaire (en Suisse) et «3x20» et Facteur 4 (en France). Dans le but de permettre un développement «soutenable» du territoire, une étude sur les ressources et les besoins énergétiques a été conduite en parallèle des études PACA et du plan de synthèse. Les éléments principaux de l'étude sont résumés ici, le rapport complet étant disponible sur le site du projet d'agglomération sous le titre: «Étude énergétique du PACA St Julien-Plaine de l'Aire: Etat des lieux, études-test, ressources, besoins futurs et orientations énergétiques», BG et Enercore, octobre 2009.

La planification énergétique territoriale doit fournir aux aménageurs et aux décideurs des préconisations et des orientations leur permettant de mettre en œuvre un territoire aussi sobre que possible sur le plan énergétique. La méthodologie employée définit les étapes suivantes :

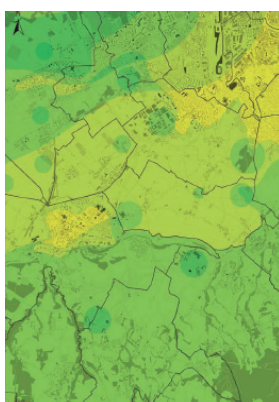
- > analyse du territoire, état de l'existant et des projets de développement à l'horizon 2030,
- > analyse des ressources énergétiques disponibles et mobilisables sur le territoire d'étude,
- > évaluation de la demande énergétique actuelle et future selon des scénarios de performance énergétique,
- > corrélation entre l'offre de ressources mobilisables et la demande actuelle et future,
- > recommandations et orientations.

Les indicateurs utilisés pour caractériser la demande énergétique en chauffage et eau chaude sanitaire montrent qu'au-delà de la consommation totale des territoires (communes) rapportée au nombre d'habitants, la typologie du bâti et sa performance énergétique sont rapidement mis en avant: le bâti dense et récent est plus sobre que l'ancien dispersé...



La détermination des ressources énergétiques a été faite en considérant uniquement les sources locales et mobilisables des filières suivantes :

- > la biomasse: le bois-énergie, la méthanisation, les déchets ménagers, l'utilisation de paille comme combustible,
- > la géothermie, basse, moyenne et de grande profondeur,
- > le solaire photovoltaïque et thermique,
- > l'éolien.



Disponibilité des ressources renouvelables du territoire étudié.

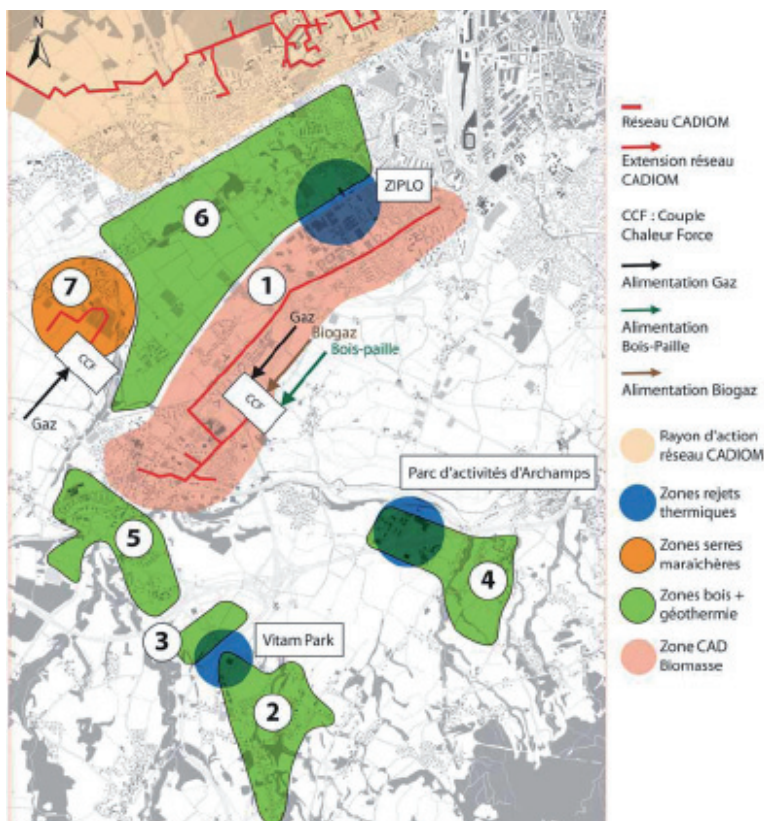
Extrait de l'étude n° CET 2011-09A (BG octobre 2009).

Bien qu'il ne s'agisse pas de ressources renouvelables, les rejets industriels et les réseaux de chaleur et d'énergie (gaz) ont également été intégrés à la réflexion. Finalement, l'étude aboutit aux recommandations et conclusions suivantes: En ce qui concerne l'utilisation des ressources sur le territoire, il convient de planifier en premier lieu la mise en œuvre de la géothermie (qui représente un gros potentiel), en tenant compte des contraintes (nappe du genevois, utilisation des sols). Dans tous les secteurs privilégiés pour le développement de la géothermie basse profondeur, une concertation en amont pour trouver des compromis entre l'implantation des bâtiments et l'installation de sondes géothermiques est à encourager. La biomasse a un potentiel significatif dont il convient de ne pas disperser l'utilisation mais plutôt d'allouer judicieusement sa ressource sur le territoire afin d'en faire l'utilisation la plus efficace, notamment sur la zone densifiée entre St Julien et Plan les Ouates, aux environs de la route de St Julien.

Concernant l'énergie solaire, il convient de favoriser une architecture rationnelle des bâtiments permettant une implantation aisée des capteurs, soit des panneaux solaires thermiques à installer prioritairement dans les zones où d'autres ressources (comme la géothermie) sont peu disponibles et les panneaux photovoltaïques (autoconsommation de la production et vente du surplus électrique au réseau) afin de réduire localement les coefficients de dépendance au fossile. En ce qui concerne les rejets thermiques, il serait utile d'évaluer précisément leurs potentiels dans les zones de la ZIPLO, (activité et quartier d'habitation) d'Archamps (tertiaire) et Neydens (Vitam Parc) et leur utilisation possible, afin d'augmenter les taux de couverture des besoins grâce aux synergies «industrielles». Le secteur entre St Julien et Plan les Ouates (route de St Julien) va être fortement densifié d'ici 2030, pourtant ce secteur est celui qui a le moins de ressources énergétiques renouvelables à sa disposition. Il est donc indispensable de faire appel à un



concept énergétique qui permettra de palier cette contrainte et de structurer l'aménagement de cette zone autour de celui-ci. En terme de projet, on pourra imaginer la réalisation d'une centrale de production d'électricité et de chaleur, alimentée par différentes technologies d'utilisation de la biomasse (bois, méthanisation, gazéification). Cette installation pourrait par exemple être située à proximité de la douane de Bardonnex, et alimenter un réseau de chaleur à distance transfrontalier qui profiterait de l'axe du futur tram. Une piste d'amélioration concerne les bâtiments du parc d'activités d'Archamps qui sont peu performants du point de vue énergétique. Aussi, un projet de rénovation et de conversion énergétique du site (avec emploi de la géothermie et utilisation des rejets thermiques) parallèlement à son développement futur serait emblématique des efforts réalisés pour l'aménagement d'un territoire plus sobre en énergie.



Pistes de concepts énergétiques à développer pour le PACA. Extrait de l'étude n° CET 2011-09A (BG octobre 2009).

CONCEPTS

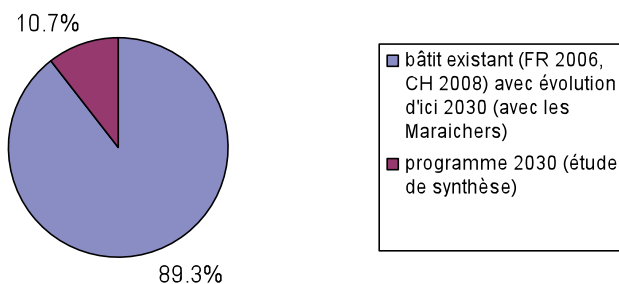
environnement : RE3

Un autre axe de réflexion porteur d'un potentiel d'amélioration important est la rénovation du parc résidentiel existant a été prise en compte avec un taux de rénovation annuel « classique » dans cette étude (1.5%) et c'est un effet de levier important pour atteindre des objectifs énergétiques ambitieux. Une étude sur les taux de rénovation, avec des priorités par communes, serait très utile pour déterminer des seuils minimums de rénovation et mettre



en place des leviers incitatifs et réglementaires, pour compléter les réglementations actuelles et à venir sur le neuf. Exemple chiffré avec l'axe St-Julien-Genève (ex PACA St-Julien-Plaine de l'Aire):

Consommation d'énergie thermique programme / existant (scénario 2, horizon 2030) + Maraichers 2020
Source des données n° CET 2011-09B (étude BG)



CONCEPTS

environnement : RE3

Suite à l'étude menée, il apparaît le programme de l'axe St-Julien-Genève (ex PACA St-Julien-Plaine de l'Aire) représentera environ un dixième de la consommation totale à l'horizon 2030 et sa consommation sera compensée par l'amélioration du parc bâti. Autrement dit l'enjeu porte sur la consommation majoritairement fossile du parc bâti existant qui représentera environ 90% de la consommation d'énergie thermique de l'axe St-Julien-Genève. L'axe Bernex-Genève (ex PACA Bernex) n'ayant pas fait l'objet d'une étude concluante au niveau du PACA, elle devra prendre la question de durabilité énergétique à des échelles d'aménagement inférieures, notamment au niveau des PSD.

LE COPIL recommande l'application des principes de qualité de vie au sein des nouvelles urbanisations (espaces verts, limitation des pollutions auditives et de l'air, gestion de l'énergie). LE COPIL recommande par ailleurs la réalisation des mesures suivantes:

- > la césure verte de Perly-Certoux,
- > les césures paysagères de Bernex-nord,
- > la réalisation du parc urbain de Cressy à l'est de Bernex,
- > l'aménagement de la traversée urbaine de l'Arande, à Saint-Julien,
- > la régulation du trafic en amont des urbanisations,
- > l'intégration des conclusions de l'étude sur les ressources énergétiques dans la suite de la démarche.



- * **RE4: privilégier la gestion à ciel ouvert des eaux de ruissellement à l'intérieur des zones urbanisées, la renaturation des cours d'eau artificialisés et la remise à ciel ouvert des cours d'eau enterrés. En profiter pour renforcer les corridors biologiques, pour limiter l'accès aux zones agricoles et pour diversifier le paysage.**

- * **RE5: assurer un développement de l'agglomération sécurisé et pérenne en prenant en compte et en gérant les risques d'inondation dus aux crues des cours d'eau**

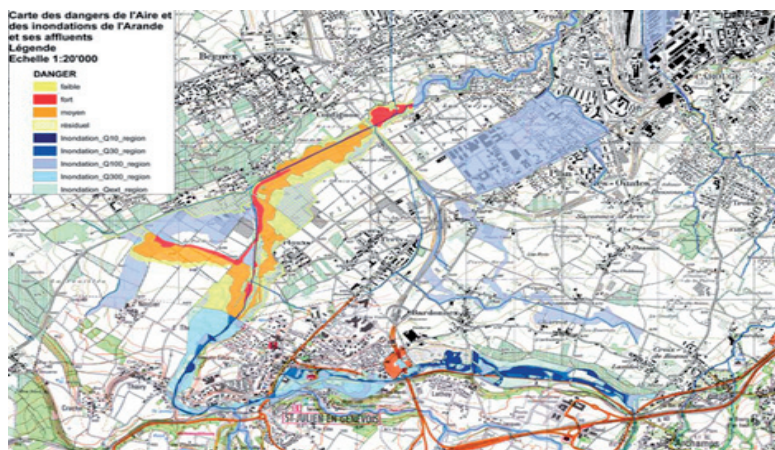
Rappelons qu'un contrat de rivière transfrontalier du Genevois a été signé en 2003 pour une durée de 7 ans et que le bassin versant de l'Aire en fait partie. Le programme d'action du contrat de rivière contient 12 grands objectifs transfrontaliers et les principales actions engagées concernent justement la renaturation de l'Aire et la protection de St-Julien contre les crues. Les recommandations en matière de gestion des eaux contenues dans ce PACA proviennent des outils de gestion intégrés des eaux mis en place tout récemment par le canton de Genève et la CCG, soit les PREE et le SPAGE bassin versant Aire-Drize (2010) et par la Communauté de Communes du Genevois (Aire, Arande). Les projets en cours, tant en France qu'en Suisse ont été dans la mesure du possible également pris en compte.

Il faut préciser que la mise en œuvre des concepts ambitieux de gestion des eaux pluviales des surfaces urbanisées vise essentiellement à protéger les cours d'eau contre l'augmentation de la fréquence et de l'ampleur des petites et moyennes crues, qui ont un impact sur l'érosion du lit et la biologie aquatique. Les SPAGE concernent l'ensemble des bassins versants hydrographiques et dépassent sont donc transfrontaliers. Ils visent «à coordonner les actions dans le domaine de la gestion des eaux et à intégrer les différents enjeux que sont les usages, la protection contre les crues, la gestion des eaux à la parcelle, l'assainissement des eaux, les pratiques agricoles, la sylviculture et la protection des valeurs naturelles et paysagères liées au cours d'eau.» Selon un



processus itératif, ils sont élaborés en l'espace d'un an et revus tous les 6 ans. Les études réalisées par la Communauté de Communes du Genevois montrent que la commune de Saint-Julien-en-Genevois est fortement soumise aux dangers d'inondation : dès la crue trentennale, des débordements significatifs se produisent. A l'exception des parties des cours d'eau situées en tête du bassin versant de l'Aire, les tronçons de cours d'eau situés dans ce PACA – tant en France qu'en Suisse – sont actuellement « fortement touchés par les usages et pressions humaines divers. Les impacts de ces usages et pressions se traduisent par une mauvaise qualité de l'eau, un régime hydrologique perturbé (débit d'étiage insuffisant) et des dangers liés aux crues pour les personnes et les biens. »

Carte des dangers de l'Aire et des inondations de l'Arande et de ses affluents.



CONCEPTS

environnement : RE4 / RE5

L'urbanisation des nouvelles zones engendrera des impacts significatifs sur la qualité et l'hydrologie des cours d'eau récepteurs. Il conviendra donc de limiter ceux-ci au maximum par la mise en œuvre des recommandations concernant la gestion des eaux pluviales. Au cours des prochaines décennies, les modifications climatiques attendues vont encore aggraver ce phénomène, ceci pour tous les cours d'eau du bassin de l'Aire ainsi que pour le Merlet et le Nant de Goy. La présence de nouvelles zones d'urbanisation projetées, ajoutées aux zones agricoles spéciales et à la présence d'une zone industrielle a incité la Direction Générale de l'eau (DGeau) du canton de Genève à réaliser en priorité le SPAGE Aire-Drize. On se référera à ce document pour l'ensemble des points de détails, seuls sont repris ici les éléments principaux. Les recommandations suivantes sont issues des études précitées :

- > compte tenu des importantes surfaces d'urbanisation prévues dans le bassin versant de l'Aire, la préservation à long terme du régime hydrologique des cours d'eau implique la mise en œuvre de concepts ambitieux de gestion et évacuation des eaux



pluviales au sein de ces territoires des deux côtés de la frontière.
Une forte coordination transfrontalière sera nécessaire,

- > adopter pour la protection de St-Julien un concept de protection contre les crues avec des aménagements combinant des interventions dans la traversée de Saint-Julien-en-Genevois et des rétentions en amont sur l'Arande, le ruisseau de Ternier et le Grand Nant. Il est fortement recommandé de réaliser ces ouvrages de rétention ainsi que les mesures de protection à l'aval en intégrant les objectifs paysagers et écologiques définis dans le PACA, de façon à ne pas aboutir à la réalisation d'ouvrages à vocation hydraulique uniquement,
- > les nouvelles zones urbanisées devront faire l'objet d'une gestion des eaux pluviales à l'intérieur de leur emprise. La gestion des eaux pluviales des zones bâties existantes sera réalisée au gré des opportunités. A cette fin, des synergies avec les projets de renaturation comme celui de l'Aire doivent être recherchées. Le développement de la zone agricole spéciale (ZAS) devra suivre les prescriptions en matière de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert décrites dans son image directrice afin de répondre aux exigences du SPAGE et du PREE. Une synergie avec la 3^e étape de renaturation de l'Aire devra également être étudiée,
- > le concept régional d'évacuation des eaux (PREE) fixe différentes mesures qui concernent directement les nouveaux quartiers projetés, parmi celles-ci on retiendra principalement :
 - o les volumes de rétention estimatifs nécessaires à mettre en œuvre dans les nouvelles zones urbanisées,
 - o les surfaces de routes devant faire l'objet d'un traitement qualitatif avant rejet,
 - o l'emplacement et l'emprise estimative des ouvrages de gestion des eaux centralisées d'importance à mettre en œuvre (plans d'eau par exemple),
- > la problématique des étiages est très préoccupante et les prélèvements à la source effectués du côté français pour l'alimentation en eau potable et l'agriculture devront être définitivement supprimés, tout comme les quelques prélèvements illégaux qui subsisteraient en Suisse. Rappelons que ce point est traité par un groupe de travail du CRFG. Une alternative transfrontalière aux captages de ces sources devra être trouvée,
- > les nouveaux projets de développement urbain à proximité de l'Arande et de l'Aire (St-Julien) mais aussi de la Lissolle

*Se référer à l'annexe
SPAGE-PREE p. 210*

CONCEPTS

environnement : RE4 / RE5



(Perly) offrent l'occasion d'offrir un lit plus large et plus naturel à ces ruisseaux dans le cadre d'un projet pluridisciplinaire. L'élargissement du lit permet d'améliorer la qualité environnementale en aménageant un lit le plus naturel possible avec un minimum d'interventions en dur,

- > plusieurs affluents de l'Aire sont actuellement enterrés ou dégradés, le plan des mesures environnementales propose de les remettre à l'air libre et de créer des corridors biologiques associés (plaine de Aire/Perly–Certoux),
- > plusieurs mesures concernant la réalisation du réseau vert-bleu en zone agricole sont citées dans le SPAGE et devront être coordonnées avec les mesures prévues dans le PACA (Lissole, Fontainettes, Genévière, etc.).

Compte tenu de ces éléments, certaines propositions d'implantations ont déjà été définies et figurent dans le plan des mesures environnementales, ceci pour les communes de Bernex et Perly. La problématique de la gestion des eaux doit être prise en compte le plus en amont possible dans les processus d'élaboration des projets d'aménagement car elle a un effet structurant sur le futur tissu urbain et elle nécessite des emprises supplémentaires. Si elle est intégrée elle peut devenir une opportunité paysagère et urbanistique plutôt qu'une contrainte.

Le COPIL recommande dans le cadre de la RE4 la réalisation des mesures suivantes :

- > gestion et rétention des eaux à ciel ouvert au nord de Bernex,
- > gestion et rétention des eaux à ciel ouvert de l'extension de Perly et de la ZAS de la Plaine de l'Aire,
- > gestion et rétention des eaux à ciel ouvert de Pierre Grand sur la Drize (à coordonner avec PACA GAS),
- > 3ème étape de la renaturation de l'Aire,
- > 4ème étape de la renaturation de l'Aire,
- > rétentions des eaux des eaux prévues en France dans le schéma directeur des eaux pluviales,
- > préservation du Nant de la Folle et du Grand Nant.

Le COPIL recommande dans le cadre de la RE4 l'approfondissement des conditions de réalisation des mesures suivantes :

- > gestion et rétention des eaux à ciel ouvert de Certoux avec



remise à ciel ouvert du ruisseau des Crottets,

- > remise à ciel ouvert des eaux de la Lissolle en aval de Perly et/ou création d'un corridor biologique et paysager le long de l'autoroute A1,
- > renaturation et remise à ciel ouvert des eaux de la Lissolle et du Maraichet intégrant la gestion et la rétention des eaux de l'extension urbaine le long de l'autoroute,
- > gestion des eaux pluviales de la ZIPLO,
- > rétention des eaux à ciel ouvert du sud de Bernex et de Confignon par la création de zones humides dans le cadre de la 3^e étape de renaturation de l'Aire,
- > rétention des eaux à ciel ouvert du nord de St-Julien le long de l'Aire sur Suisse en synergie avec la 4^{ème} étape de renaturation de l'Aire,
- > mise en valeur de l'Arande dans le périmètre du projet Pôle Gare (viaduc de Bardonnex–gare).

Le COPIL recommande dans le cadre de la RE5 et en matière de risque et de sécurité la réalisation de(s) :

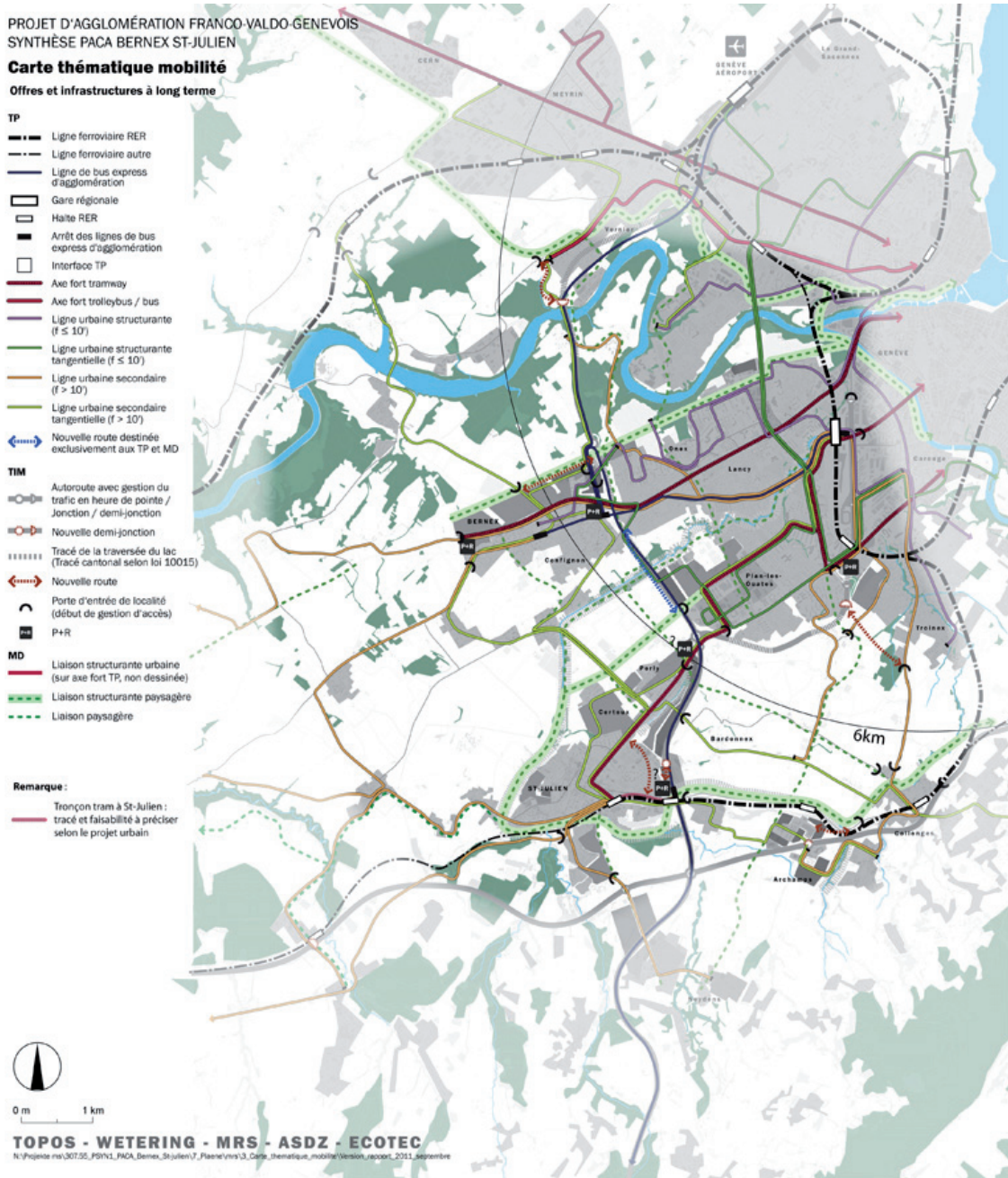
- > zones de gestion des crues prévues dans le cadre de la 3^{ème} étape de renaturation de l'Aire,
- > la gestion des risques d'inondation du PAV par la mise à ciel ouvert de l'Aire et de la Drize et la mise en réserve de l'emprise nécessaire,
- > la renaturation de la Drize à Grand-Cour (Troinex) permettant de protéger le hameau contre les crues,
- > la remise à ciel ouvert du ruisseau des Marais* dans le cadre du développement de la ZAS de Troinex (* à coordonner avec le PACA Piémont du Salève–Arve),
- > la préservation des zones d'expansion des crues de l'Aire, de la Drize, de la Bistoquette et du ruisseau des Marais* (* à coordonner avec le PACA Piémont du Salève–Arve),
- > bassins de rétention des crues de l'Arande en amont de Saint-Julien,
- > l'aménagement du lit majeur de la Drize dans la ZAC de Collonges sous Salève (* à coordonner avec le PACA Piémont du Salève–Arve),
- > l'aménagement pour la gestion des crues dans la traversée de Saint-Julien (Gare–confluence Ternier/Gd-Nant/Folle)

CONCEPTS

environnement : RE4 / RE5



4.3. Concept mobilité



Carte concept mobilité.

Le concept mobilité doit d'une part offrir l'armature pour les futurs développements urbains de cette agglomération, et d'autre part permettre une accessibilité adéquate aux lieux déjà urbanisés. Pour répondre à ce double objectif, le concept mobilité propose une série de mesures pour les transports collectifs, pour les transports individuels motorisés, pour les modes doux et en termes de gestion du stationnement.



Le concept mobilité s'appuie sur 3 types de modes de transport complémentaires : les transports en commun, la mobilité douce ainsi que les transports individuels motorisés. Ces modes sont structurés en réseaux qui doivent être hiérarchisés de manière à répondre aux différents types de déplacements (transit, accès aux centralités, déplacement de courte distance, etc.) Au sein des urbanisations, il s'agit de favoriser l'utilisation des 2 premiers modes, ceux-ci permettant de limiter la pollution qu'elle soit atmosphérique, auditive ou visuelle et donc d'améliorer la qualité de vie des habitants dans un objectif de développement durable.

Offre multimodale

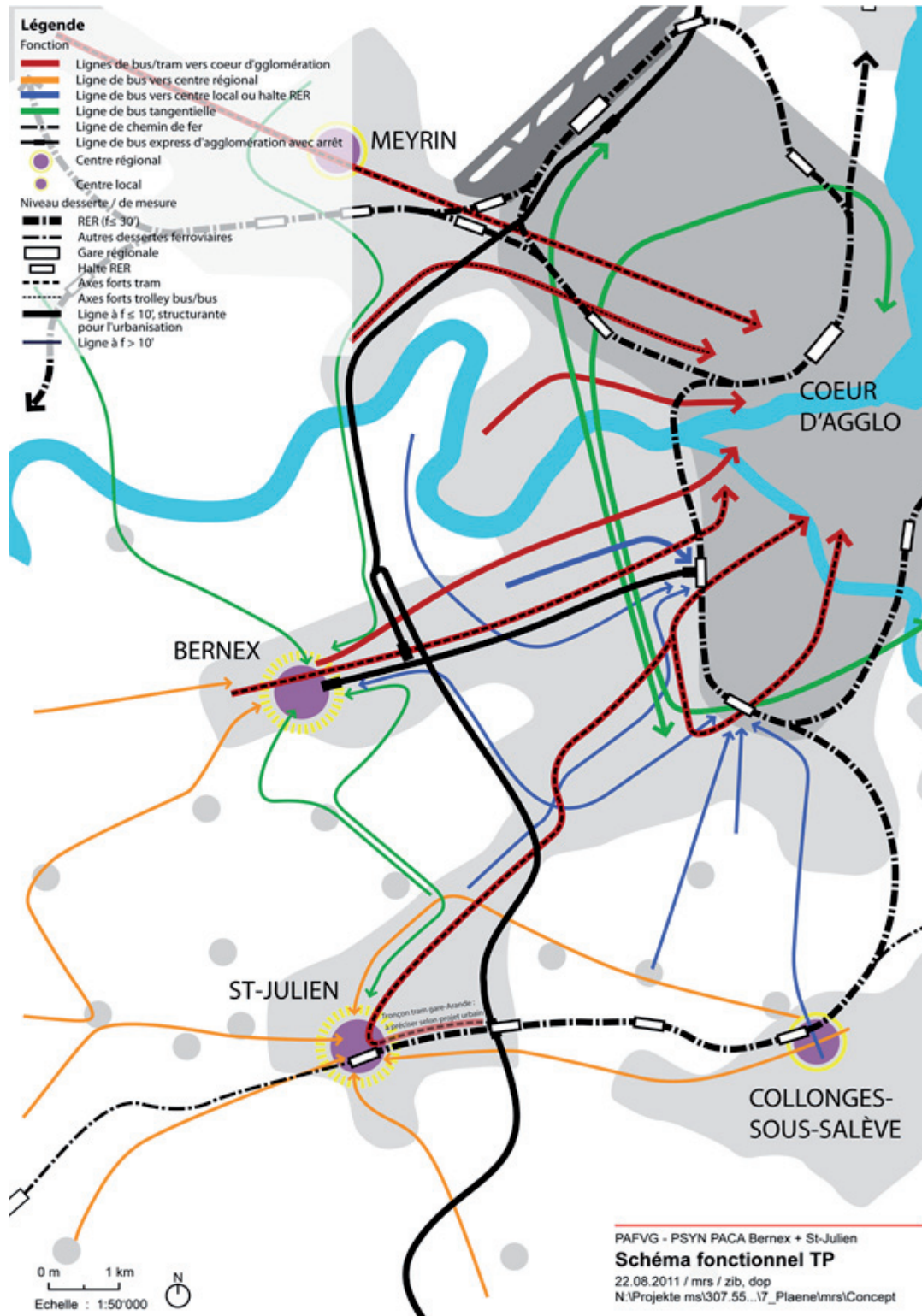
Le concept mobilité combine ces 3 modes de déplacement et définit un système de mobilité basé sur une véritable offre multimodale d'agglomération. Le système de mobilité doit se construire en exploitant les avantages d'une offre réellement multimodale. Au premier niveau, le système de mobilité doit permettre de structurer et maintenir le territoire avec un système de transports publics hiérarchisé et lisible. C'est sur les niveaux supérieurs du système de transports publics que s'implanteront notamment les hautes densités urbaines.

Les transports individuels doivent surtout être pensés pour répondre aux distances moyennes ne disposant pas d'une offre TP performante. La structuration de l'offre visera notamment à maîtriser les flux et les volumes, notamment pour préserver la qualité de vie pour les habitants. Les courtes distances doivent être pratiquées par les modes doux. En ce sens, un réseau maillé d'itinéraires et une perméabilité des secteurs urbains est à offrir pour rendre possible et agréable les déplacements à courtes distances en modes doux. Les modes doux sont également à voir dans une logique de prolongement des trajets en transports collectifs. Ils permettent d'en augmenter le rayon d'action de manière importante.

Pour évaluer les principes et mesures du concept de mobilité, une approche quantitative permet de fournir des approximations de volumes de déplacements pour les modes motorisés. Cette approche quantitative se base sur les potentiels de croissance d'habitants et emplois. La méthode utilisée et les résultats de cette évaluation sont présentés en annexe données mobilité.



4.3.1. Les transports publics



Concept transports publics.



Objectifs poursuivis

Trois objectifs principaux sont poursuivis :

- > développer un niveau de service d'agglomération (ferroviaire ou bus rapides) permettant d'assurer des liaisons directes depuis les centres régionaux vers le cœur d'agglomération et entre les centres régionaux de manière à permettre une évolution des pratiques modales également pour les secteurs éloignés du cœur d'agglomération, répondre aux demandes de déplacements importantes à destination du centre par des capacités de transport élevées (axes forts, traduits en général par les lignes de tram),
- > assurer des dessertes tangentielles locales et des rabattements sur les niveaux supérieurs de manière à offrir un système maillé, même dans les secteurs suburbains.

Sur la base des évaluations quantitatives, il est possible de mettre en exergue les volumes ci-dessous :

*se référer à l'annexe
sur la mobilité p. 211.*

- > axes forts à destination ou en provenance du centre-ville,
 - o axe Bernex: environ 40'000 déplacements TP par jour en limite du cœur d'agglomération,
 - o axe St-Julien: environ 35'000 déplacements TP par jour en limite du cœur d'agglomération,
- > tangentiels entre les secteurs suburbains (Plan-les-Ouates et Grand-Lancy/Onex et Petit-Lancy):
 - o environ 7'000 déplacements TP par jour,
- > tangentiels entre les centres régionaux:
 - o environ 1'500 déplacements TP par jour,
- > tangentiels depuis les centres régionaux de Bernex + St-Julien vers le secteur aéroportuaire:
 - o environ 800 déplacements TP par jour.

CONCEPTS
mobilité



* RM1 : développer un réseau TP d'échelle régionale

Schéma des principes des transports publics régionaux.

CONCEPTS

mobilité : RM1



Au delà de 6 km du centre de l'agglomération, les transports collectifs urbains commencent à offrir des temps de déplacement trop longs pour permettre de réelles modifications des comportements de déplacement. En effet, en admettant une vitesse commerciale de 18 km/h (objectif affiché dans la loi genevoise sur le développement du réseau des transports collectifs), une distance de 6 kilomètres représente un temps de déplacement de 20 minutes, ce qui correspond déjà au temps moyen de déplacement domicile-travail des genevois. Le centre régional de Bernex se situe juste en limite de cette distance de 6 km du centre de l'agglomération et celui de St-Julien au-delà. Pour les relier au cœur d'agglomération et pour les connecter entre eux (en fait pour les intégrer au réseau ferroviaire régional), il serait avantageux de proposer un type de desserte plus rapide que les transports publics urbains classiques (trams ou bus) de sorte à réduire les temps de déplacement.



Notons par ailleurs que le développement du quartier Praille-Acacias-Vernets (PAV) situé dans la partie sud du cœur d'agglomération (et où se situeront 2 gares RER) pourrait déplacer le centre de gravité de l'hypercentre et par conséquent d'une certaine manière rapprocher les centres régionaux de Bernex et de Saint-Julien du cœur d'agglomération.

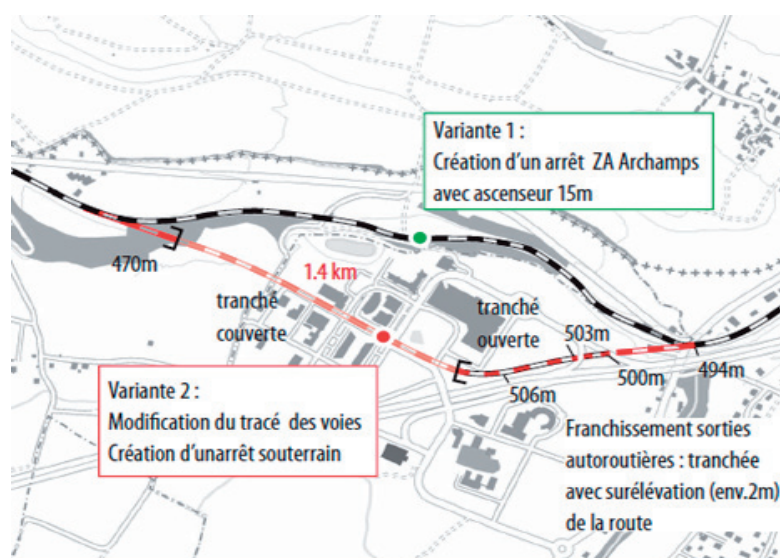
Ce niveau de service rapide peut être mis en place au travers de deux types de transports publics :

1. Le réseau RER

Les gares et haltes du réseau régional constituent des lieux particulièrement favorables pour le développement de quartiers urbains denses, présentant de hautes qualités urbanistiques, notamment avec des espaces publics conviviaux. En raison de leur accessibilité extrêmement bonne depuis une large partie de l'agglomération, ces secteurs doivent présenter une proportion importante d'activités pour correspondre à leur très bonne accessibilité, ce sont les activités de rayonnement d'agglomération qui sont à privilégier dans le rayon d'influence des gares. En outre, les gares et haltes du réseau ferroviaire sont des lieux dans lesquels doivent s'organiser les interfaces avec les réseaux de transports publics complémentaires, notamment le réseau des axes forts, mais également les lignes de bus de rabattement et les lignes de bus tangentielles.

CONCEPTS

mobilité : RM1



Proposition de nouvelle gare souterraine à Archamps.
Projet DeLaMa.

L'offre ferroviaire actuelle et celle mise en place lors de la mise en service de la liaison CEVA doivent évoluer progressivement vers un réel réseau RER couvrant l'agglomération entière.

**CONCEPTS**

mobilité : RM1

Ce réseau doit permettre d'assurer les liaisons rapides entre les centres régionaux et le cœur d'agglomération, voir entre les centres régionaux entre eux. Dans le périmètre du PACA, la liaison CEVA offre, dès sa mise en service une desserte RER en limite du cœur d'agglomération centre régional majeur. Pour compléter cette desserte, une connexion entre la ligne du pied du Salève et l'infrastructure du CEVA permettrait de créer une branche de ce réseau RER et de diminuer ainsi drastiquement les temps de déplacements entre St-Julien, centre régional majeur et le cœur d'agglomération .

Le développement du réseau RER, très nécessaire pour modifier sensiblement les parts modales à l'échelle de l'agglomération, va cependant, pour des raisons de coûts, de délai d'étude ou de complexité de réalisation, nécessiter un échelonnement important dans le temps. La branche vers St-Julien n'est envisageable qu'à long terme (vraisemblablement bien au-delà de 2030, entre 2040 et 2050). En effet, au-delà du coût très élevé que représente sa réalisation, cette nouvelle infrastructure nécessite la réalisation préalable d'importantes mesures d'améliorations du réseau ferroviaire existant (notamment autour de la gare centrale de Cornavin) afin d'en augmenter la capacité et lui permettre de fonctionner avec de nouvelles branches. Il est cependant nécessaire d'engager dès à présent les études d'opportunité (notamment sur les potentiels de clientèle) et de faisabilité nécessaires pour la définition d'un tracé dans le but de réserver les emprises pour une réalisation à plus long terme. Le développement à long terme du réseau ferroviaire d'agglomération (RER) pourrait avoir les fonctions ci-dessous. L'opportunité ainsi que la faisabilité de ces fonctions et leur agencement temporel demandent toutefois à être vérifiés, d'abord dans le cadre du projet d'agglomération 2, puis au travers d'études spécifiques :

- > connexion de l'étoile d'Annemasse avec le réseau suisse par la mise en service de la liaison CEVA: mise en service des premières lignes RER entre la Suisse et la France,
- > mise en réseau des branches CEVA et Bellegarde avec la boucle Cornavin–Aéroport par l'est: mise en service de lignes diamétrales et suppression des rebroussements à Cornavin pour les lignes venant de Bellegarde,
- > réalisation d'une liaison ferroviaire entre St-Julien et le cœur d'agglomération (barreau sud) : mise en service de liaisons RER entre le centre régional et le cœur d'agglomération et intégration



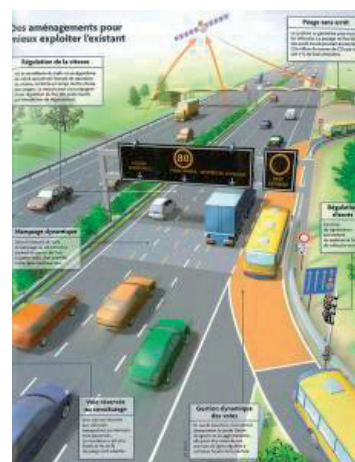
du centre régional de St-Julien dans le système multipolaire de l'agglomération,

- > réalisation d'une liaison ferroviaire entre le pays de Gex et le cœur d'agglomération: mise en service d'une liaison entre le centre régional, voire depuis Gex et le cœur d'agglomération. Cette liaison peut être interconnectée avec la liaison vers St-Julien ou avec celle vers Annemasse,
- > réalisation de points de croisement sur la ligne Bellegarde-Annemasse afin d'améliorer le potentiel de cette ligne.

Le centre régional de Bernex ne disposera pas de desserte ferroviaire dans des horizons raisonnables et celui de Saint-Julien pas avant 2040-2050. Pour les deux centres régionaux, une alternative à la desserte ferroviaire devrait être mise en place à court terme. Cette alternative consistera à connecter de la meilleure manière possible (bus express, axes forts tram ou autre) les centres régionaux de Bernex et de Saint-Julien avec la gare RER la plus proche et proposant la meilleure offre d'accessibilité au réseau régional. La gare répondant le plus à ces critères est la gare de Lancy-Pont-Rouge avec une offre de trains grandes lignes en direction d'Annemasse, de Nyon et de Lausanne. Au-delà de la problématique du réseau ferré régional, il est important de démontrer l'opportunité de réalisation du barreau ferroviaire sud entre le CEVA et la ligne du pied du Salève à plusieurs échelles pour maximiser ses chances de réalisation. En complément de son utilité à l'échelle de l'agglomération, ce barreau apporterait-il quelque chose à une échelle régionale, nationale, voir internationale? Ces éléments doivent encore faire l'objet d'approfondissement. Dans ce contexte, une coordination avec les CFF et la SNCF dans le cadre du développement de l'offre grandes lignes doit être mise en place.

2. Les bus rapides d'agglomération

Les lignes de bus rapides d'agglomération décrites ci-dessous représentent une opportunité pour améliorer l'intégration des centres régionaux au réseau ferré régional à court terme. Il s'agit d'une proposition dont la faisabilité de la mise en service et d'exploitation doit être vérifiée. Il faut donc rester ouvert à d'autres solutions alternatives qui pourraient remplir également ce rôle. Un approfondissement de la question devra faire l'objet d'une étude complémentaire dans le cadre du schéma d'agglomération n°2.



Exemple d'une insertion de ligne de Bus express sur l'autoroute grâce à des mesures de priorisation.



La fonction des lignes de bus rapide d'agglomération se rapproche de celle des liaisons RER. Ces lignes de bus peuvent soit emprunter le réseau routier local si des priorités importantes sont accordées aux endroits de congestions du réseau, soit emprunter l'autoroute sur certains tronçons, ce qui présuppose qu'elle reste fluide et que son accès soit facilité pour les bus. Pour garantir une parfaite complémentarité avec le réseau ferroviaire, ces lignes de bus doivent effectuer leurs arrêts devant les gares ou dans des arrêts très importants du réseau. Leur horaire doit être cadencé et coordonné avec les horaires des lignes RER. Finalement, ces lignes doivent présenter une identité spécifique, uniformisée à l'échelle de l'agglomération et assimilable à des lignes ferroviaires.

A noter que les prémices de ce réseau rapide d'agglomération par bus est d'ores et déjà existant. Les lignes existantes 71, 72 et 73 du GLCT en présentent certaines caractéristiques (peu d'arrêts intermédiaires et itinéraires reliant les centralités régionales au cœur d'agglomération ou à l'aéroport). C'est donc une mise en valeur et un développement sur la base de ces lignes qui doit permettre de constituer progressivement le réseau des lignes rapides d'agglomération. Même si la demande prévue est modeste, ces lignes rapides complètent bien le réseau à longue distance et permettent de renforcer de manière considérable l'attractivité des TP dans son ensemble. A court terme les lignes rapides d'agglomération sont organisées par le développement et une plus grande identification des lignes 71, 72 et 73. La future offre doit être connectée aux gares ferroviaires, présenter des horaires cadencés et coordonnés et faire l'objet d'une identité spécifique. Les lignes suivantes sont à mettre en service :

- > Ligne Annecy–St-Julien gare–Lancy-Pont-Rouge gare :
 - o itinéraire à court terme: (A41–A40–sortie St-Julien Sud) St-Julien gare–nouvelle route de St-Julien (voir chapitre paragraphe sur le réseau routier de St-Julien)–Perly–A1a–Etoile–Lancy-Pont-Rouge (puis éventuellement poursuite jusqu'à Bel-Air via la route des Jeunes et le quartier de la Jonction),
 - o Itinéraire à long terme: (A41–A40–sortie réservée TP et P+R plateforme douanière) St-Julien gare–entrée réservée TP et P+R plateforme douanière–Lancy-Pont-Rouge via autoroute (puis éventuellement poursuite jusqu'à Bel-Air via la route des Jeunes et le quartier de la Jonction).
- > Ligne Annecy–St-Julien gare–Bernex-Est–Aéroport :



- o Itinéraire à court terme: (A41–A40–sortie St-Julien Sud) St-Julien gare–nouvelle route de St-Julien–Perly–A1–Bernex-est–A1–Aéroport,
- o Itinéraire à long terme: A40–A401– sortie réservée TP et P+R plateforme douanière –St-Julien gare– entrée réservée TP et P+R plateforme douanière –Bernex-est–A1– sortie à la jonction de Vernier-Canada–gare de Cointrin–Aéroport,
- o Ligne Bernex–Lancy-Pont-Rouge gare (usage des lignes régionales K et L en ligne express une fois le rabattement sur le tram à Bernex effectué),
- o Itinéraire à court et long terme: Bernex-Est–route de Chancy–rampe du Pont-Rouge–Lancy-Pont-Rouge gare.

Trams rapides et trams-trains

Les principes de tram rapide et de trams-trains visent à traiter la question des temps de déplacements élevés depuis certains lieux de l'agglomération en raison des distances importantes vers le cœur d'agglomération. Le principe du tram rapide suppose que deux lignes (ou plus) circulent sur le même axe (sur la même infrastructure) avec des horaires ne répondant pas à la même fonction, une ligne effectuant tous les arrêts et une autre ne s'arrêtant que dans les arrêts importants pour gagner en vitesse commerciale. Une telle exploitation est particulièrement contraignante dans la mesure où le véhicule de la ligne rapide ne doit pas rattraper le véhicule de la ligne classique. Si tel était le cas, des infrastructures de dépassement deviendraient nécessaires (demandant de doubler les emprises nécessaires à un arrêt, ce qui est peu envisageable compte tenu du contexte urbain de la ligne. Le fait de ne pas pouvoir dépasser le véhicule précédent implique que le gain de temps maximum est limité par le système lui-même. Les exemples existants dans les agglomérations de Berne et Zurich confirment cette analyse et montrent que le gain de temps de parcours entre la ligne n'effectuant que certains arrêts et la ligne classique reste relativement faible.

Le plan de synthèse recommande donc de ne pas retenir le principe de trams rapides.

Le principe de tram-train vise à faire circuler des véhicules de type tram sur des voies de tram dans le centre de l'agglomération puis d'emprunter des voies ferroviaires classiques pas ou peu utilisées



en périphérie. Dans le cas de l'agglomération franco-valdo-genevoise, des contraintes techniques remettent en cause ce principe. L'écartement des rails n'est pas le même entre le réseau tram et le réseau ferroviaire. Cela impliquerait d'adapter l'un des réseaux, ce qui représente un investissement considérable. Le réseau ferré de l'agglomération ne présente que peu de réserves de capacité. Il va être sollicité de plus en plus avec le développement du RER transfrontalier, ce qui n'offre pas de possibilité d'insérer une offre combinée tram-train sans consentir des investissements considérables.

Le plan de synthèse recommande de ne pas retenir le principe de tram-train et de se concentrer sur la desserte RER à long terme pour les secteurs suburbains.

LE COPIL recommande d'approfondir l'opportunité et la faisabilité de la réalisation des mesures suivantes :

- > réalisation du barreau-sud ferroviaire entre le Bachet-de-Pesay et Saint-Julien via la ligne du pied du Salève (>2030),
- > réalisation de nouvelles gares à Saint-Julien/Bardonnex, Archamps, Collonges sous Salève, Viry,
- > l'augmentation du potentiel de la ligne du pied du Salève par la réalisation de points de croisements,
- > la mise en place de lignes de bus régionaux (ou express) complémentaire aux lignes ferroviaires ou autres solutions alternatives.



*** RM2 : développer les axes forts TP**

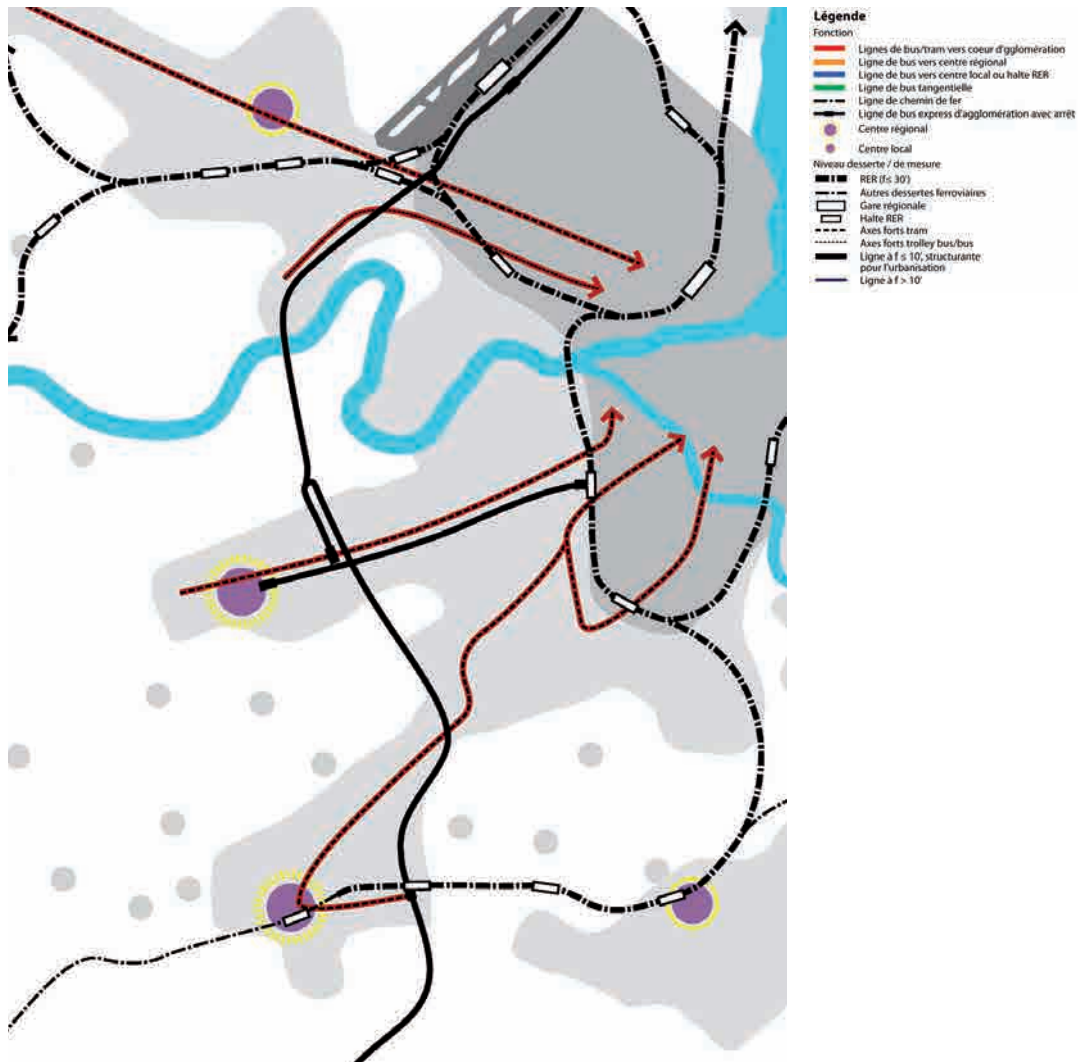
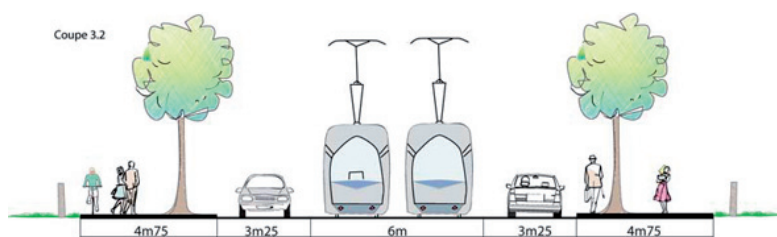


Schéma de principe des axes forts.

Les axes forts d'agglomération sont des axes de transports publics structurants pour l'urbanisation et les espaces publics. Il peut s'agir de lignes de tram, de lignes de bus à haute fréquence et bénéficiant d'aménagements spécifiques leur garantissant des vitesses de déplacement élevée ou d'une superposition de différentes lignes urbaines ou suburbaines offrant, ensemble, une qualité de desserte particulièrement attractive.



Insertion du tramway sur l'axe fort. Projet DeLaMa

CONCEPTS

mobilité : RM2



CONCEPTS

mobilité : RM2

Les axes forts font l'objet d'une attention particulière dans l'aménagement des espaces publics. Ils représentent le lieu de vie des quartiers environnants. Ils sont ponctués de centralités correspondant aux arrêts importants d'une ou plusieurs lignes TP. En matière de structuration urbaine, les activités sont à localiser principalement le long des axes forts et plus particulièrement dans les centralités. Les axes forts d'agglomération et les mesures spécifiques prises pour en améliorer la fonctionnalité (notamment réalisation d'une ligne de tram, mesures d'accélération ou de mise en valeur d'une ligne de bus, etc.) doivent être le catalyseur pour la mise en œuvre d'opération de renouvellement urbain ou de construction de nouveaux quartiers. Deux axes forts sont présents dans le périmètre du plan de synthèse :

- > l'axe Cornavin–Onex–Bernex emprunte la route de Chancy depuis le pont de St-Georges. Son terminus se situe peu avant le carrefour avec la route de Laconnex. Il dessert les secteurs en développements dans les communes de Lancy et Onex, et surtout constitue le catalyseur du développement du centre régional de Bernex,
- > l'axe Genève–St-Julien relie le réseau de tram existant à St-Julien en passant sur l'échangeur autoroutier à Perly puis par la douane de St-Julien. Il rejoint la gare de St-Julien puis pourrait dans un deuxième temps se poursuivre jusqu'à la future gare de St-Julien Arande située sous le viaduc autoroutier de Bardonnex en lien avec l'éventuelle réalisation d'un P+R de grande capacité « porte-sud d'agglomération ».

Entre le Grand-Lancy et l'échangeur autoroutier de Perly, deux tracés ont été initialement identifiés pour la ligne de tramway : l'une par la route de Base et l'autre par « l'axe historique » de la route de Saint-Julien traversant le centre de Plan-les-Ouates. Le tracé privilégié par les autorités du Canton de Genève (décision de principe qui sera définitivement validé suite au résultat positif de la votation concernant le déclassement des Cherpines) est celui de la route de Base sur la Commune de Plan-les-Ouates plutôt que celui par la route de Saint-Julien, souhaité lui par les communes de Lancy et de Saint-Julien-en-Genevois. En effet, la réalisation prévue de l'extension urbaine des Cherpines-Charrotons induira un potentiel de clientèle plus important que sur l'axe historique de la route de Saint-Julien. Ce dernier bénéficiera toutefois d'une importante offre TC par bus. Le choix de la connexion de la ligne à la gare ferroviaire de Lancy-Pt-Rouge plutôt qu'à celle de Carouge-Bachet se justifie lui par l'offre ferroviaire supérieure de la première par rapport à la seconde (trains régionaux

Se référer à l'étude :

« Etude d'insertion du tramway

Plan-les-Ouates - St-Julien

(tronçon suisse).



mais également trains grandes lignes en direction notamment de Lausanne. (renvoi vers étude d'insertion).

Une exploitation en fourche (envisagée dans un premier temps), n'est pas à retenir, notamment pour maintenir des fréquences élevées sur la partie la plus sollicitée. L'axe de cette nouvelle ligne de tramway entre Plan-les-Ouates et Saint-Julien doit faire l'objet de requalifications importantes des espaces publics et de mise en valeur des centralités. La réalisation de cette ligne de tramway devra par ailleurs être accompagnée de mesures d'accompagnement afin d'éviter en éventuel report de trafic individuel motorisé vers des secteurs inadaptés (exemple : chemin de la Mairie à Perly-Certoux). Ces axes forts visent à répondre aux volumes importants de déplacements TP attendus (30'000 à 40'000 déplacements par jour et par axe).

Le COPIL recommande la mise en place des deux axes forts TC par les mesures suivantes :

- > le prolongement du Tramway TCOB jusqu'à Vailly,
- > la réalisation du Tramway Lancy–Plan-les-Ouates–Perly–St-Julien gare.

Le COPIL recommande également l'approfondissement sur l'opportunité d'un prolongement de la ligne de tramway Genève-St-Julien jusqu'au viaduc autoroutier de Bardonnex.

CONCEPTS

mobilité : RM2



* RM3 : développer des lignes TP urbaines et tangentielles

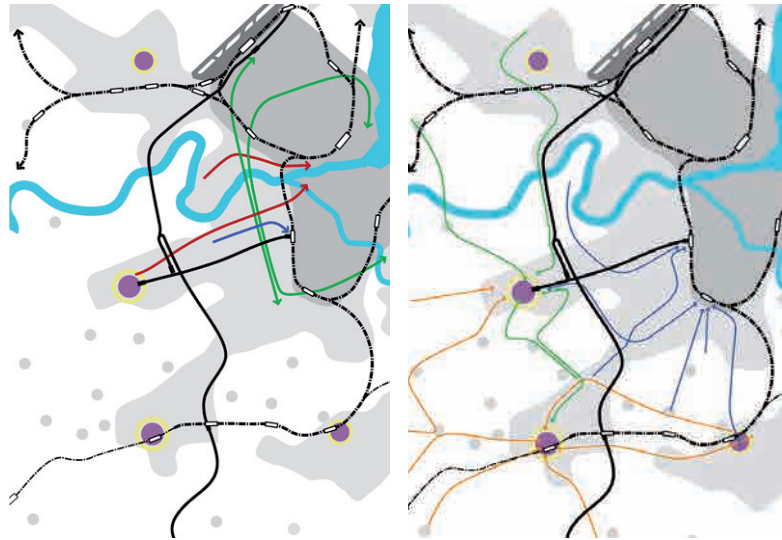
Légende

Fonction

- Lignes de bus/tram vers cœur d'agglomération
- Ligne de bus vers centre régional
- Ligne de bus vers centre local ou halte RER
- Ligne de bus tangentielle
- Ligne de chemin de fer
- Ligne de bus express d'agglomération avec arrêt
- Centre régional
- Centre local

Niveau desserte / de mesure

- RER (fc 30)
- Autres dessertes ferroviaires
- Gare régionale
- Halte RER
- Axes forts tram
- Axes forts trolley bus/bus
- Ligne à $f \leq 10$, structurante pour l'urbanisation
- Ligne à $f > 10$



Schémas de principe : lignes urbaines et tangentielles.

CONCEPTS

mobilité : RM3

Les lignes TP urbaines et tangentielles sont des lignes complémentaires aux axes forts radiaux. Ces lignes permettent de mailler le territoire en offrant des liaisons radiales, mais également tangentielles ou de rabattement sur les principales centralités. Une ligne tangentielle suburbaine permet de mailler dans la surface de la ville compacte le réseau TP à haute fréquence. Elle doit offrir des capacités importantes et des temps de déplacements courts entre les axes radiaux dans la première couronne. Cette ligne tangentielle doit évoluer par étape vers un axe fort d'agglomération. Cette liaison tangentielle urbaine est actuellement desservie par les lignes bus 22 et 23 du réseau TPG.

Les axes forts sont complétés de lignes de bus tangentielles locales qui relient les centres régionaux entre eux et les centres régionaux avec les centralités secondaires. Ces lignes tangentielles, au vu de la demande largement plus faible à attendre dans les secteurs périurbains, doivent permettre de répondre à plusieurs fonctions (complémentarités d'usage).

Ainsi, une ligne tangentielle locale pourra autant servir de rabattement sur une centralité locale que de lien entre un centre régional et une centralité secondaire. De plus, pour viabiliser ces lignes tangentielles, il est nécessaire de ne pas développer, en parallèle de nouvelles infrastructures routières pour les TIM directement concurrentielles à l'offre TP mise en place.



Le développement et renforcement de l'axe fort TP tangentiel suburbain (bus ou tram à plus long terme) est à confirmer et affirmer sur l'axe Aéroport–Châtelaine (future gare)–Pont Butin–Petit-Lancy interface axe tram Bernex–Grand-Lancy–Palettes.

Ensuite, deux branches peuvent être envisagées, l'une vers Bachet (voire Carouge), l'autre vers la ZIPLO (voire St-Julien). Le détour par le Lignon devrait être supprimé au profit d'une liaison plus directe. Le quartier du Lignon restant desservi par les lignes à destination du cœur d'agglomération (ligne 7 et 27). La ligne tangentielle doit notamment répondre aux volumes estimés de l'ordre de 7'500 déplacements par jour. La ligne de trolleybus urbaine Genève–Onex-cité (actuelle ligne 10) est prolongée pour rejoindre Bernex via St-Mathieu et la route de Pré-Marais.

Développement des lignes tangentielles locales :

- > ligne St-Julien–Perly–Confignon–Bernex–Satigny gare–ZIMEYSA gare,
- > ligne Lancy–Pont–Rouge gare–Gd-Lancy–Palettes–Cherpines–Perly–Lully–Sézenove– Bernex–Bernex–Est–Vernier (si demi-jonction autoroute)–Meyrin (ou Aéroport),
- > ligne Carouge–Bachet gare–Palettes–Cherpines–Croisée Confignon (par nouvelle route tangentielle) Bernex–St-Mathieu–Evaux–Cressy.

Le COPIL recommande la mise en place des lignes TC urbaines et tangentielles suivantes :

- > ligne Onex Cité–Cressy–Bernex (actuelle ligne 10 prolongée),
- > desserte des Evaux,
- > renforcement de l'axe aéroport-Lancy (actuelles lignes 22 et 23)
- > ligne Saint-Julien–Bernex–ZIMEYSA,
- > ligne Cherpines–Confignon–Bernex.

CONCEPTS

mobilité : RM3



*** RM4 : développer un système de rabattement sur les haltes TP structurantes**

- Légende**
- Fonction**
- Lignes de bus/tram vers coeur d'agglomération
 - Ligne de bus vers centre régional
 - Ligne de bus vers centre local ou halte RER
 - Ligne de bus tangentielle
 - Ligne de chemin de fer
 - - - Ligne de bus express d'agglomération avec arrêt
 - Centre régional
 - Centre local
- Niveau desserte / de mesure**
- RER (fs 30')
 - Autres dessertes ferroviaires
 - Gare régionale
 - Halte RER
 - Axes forts tram
 - Axes forts trolley bus/bus
 - Ligne à f ≤ 10', structurante pour l'urbanisation
 - Ligne à f > 10'

CONCEPTS

mobilité : RM4

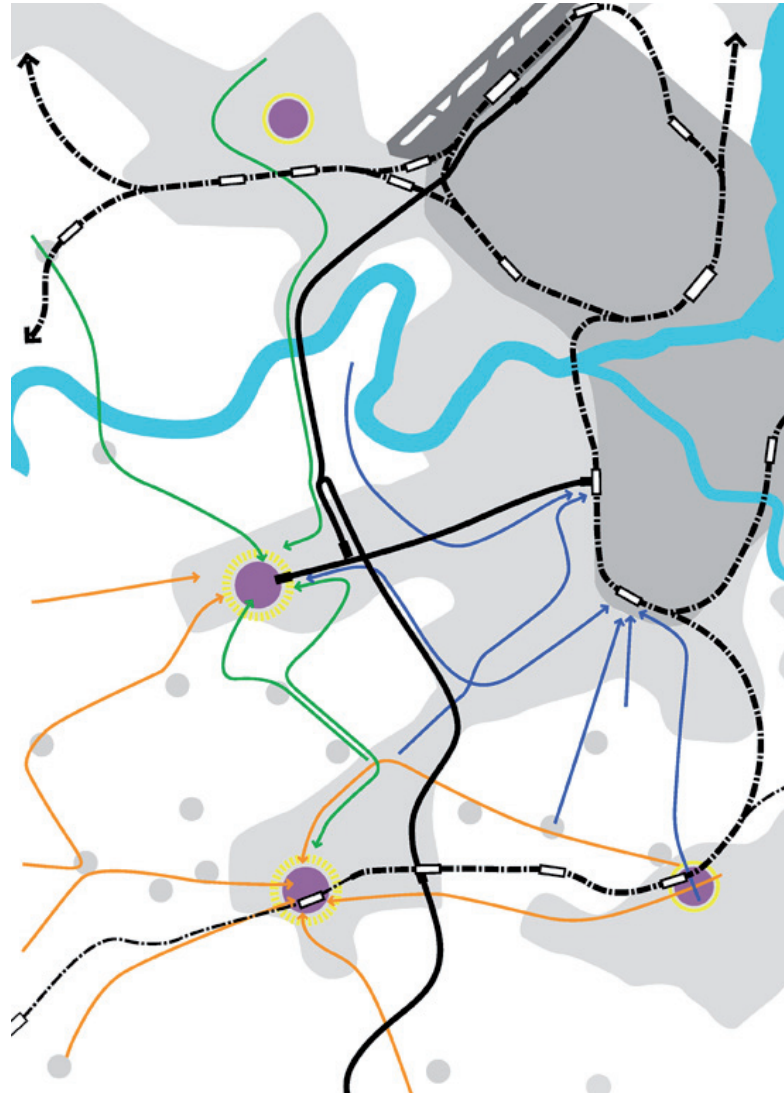
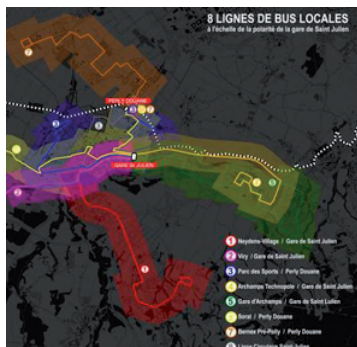


Schéma de concept des lignes de rabattement.



Exemple de système de rabattement bus sur Saint-Julien.
Projet Lieux-Dits.

Des lignes de rabattement permettent de desservir les bourgs et villages et de rabattre ceux-ci sur les interfaces primaires et secondaires du réseau urbain, prioritairement les axes forts. Pour garantir une clientèle suffisante dans des lignes de rabattement, il est nécessaire de ne pas trop multiplier les lignes et d'en optimiser les parcours (faire des choix vers les potentiels les plus élevés). On privilégiera les lignes permettant une complémentarité d'usage à une multiplication de lignes spécifiques (offre de confection et pas du sur mesure). Autour du pôle régional de Bernex les lignes de rabattement régionales K et L depuis la Champagne sont maintenues. Celles-ci sont par ailleurs prolongées en direction de Lancy-Pont-Rouge afin de desservir la route du Grand-Lancy et



d'améliorer la connexion entre le pôle de Bernex et la gare RER de Lancy-Pont-Rouge. Leur parcours peut évoluer légèrement selon l'évolution des pôles d'échanges. Certaines lignes tangentielles assurent également des fonctions de rabattement sur le pôle régional. C'est le cas des lignes en provenance de Satigny et d'Aire la Ville (actuelle ligne S) ou de Perly-Certoux, Sezonove et Lully (actuelle ligne 42).

Autour du pôle régional de Saint-Julien, plusieurs axes sont desservis par ces lignes de rabattement : en direction de Viry-Valleiry et éventuellement Vulbens (actuelle ligne D), en direction de Cervonnex-Neydens et éventuellement plus loin en direction de Beaumont (actuelle ligne D prolongée à partir du Vitam parc). L'autre axe de rabattement se situe en direction de Collonges sous Salève et Archamps. Les tracés précis de ces lignes de rabattement n'a pas été déterminé dans le cadre de ce rapport de synthèse: ces éléments devront être approfondis dans le cadre de la mise en œuvre des PSD. A noter que les différentes lignes de rabattement convergeant vers Saint-Julien permettront également de créer une desserte interne au pôle régional.

Concernant le bourg de Viry, l'opportunité de le connecter également à la ligne de tramway Genève - Bernex via Soral et Vailly par transports publics doit être approfondie dans le cadre du PACA Bellegarde. L'opportunité de desservir les hameaux de Thairy ou de Crache reste également à approfondir.

La ligne TPG Croix-de-Rozon - Perly inscrite dans le plan directeur de la mobilité 2014 permettra également un rabattement des hameaux de la commune de Bardonnex vers la ligne de tram Saint-Julien-Genève, en plus des lignes en direction du Bachet.

CONCEPTS

mobilité : RM4



Pour situer plus en détail les propositions issues du concept TP, voici une illustration pour le secteur Saint-Julien. En traits-tillés rouge / blanc: les axes forts; en violet: les lignes urbaines; en bleu: les lignes tangentielles et en marron: les lignes de rabattement.



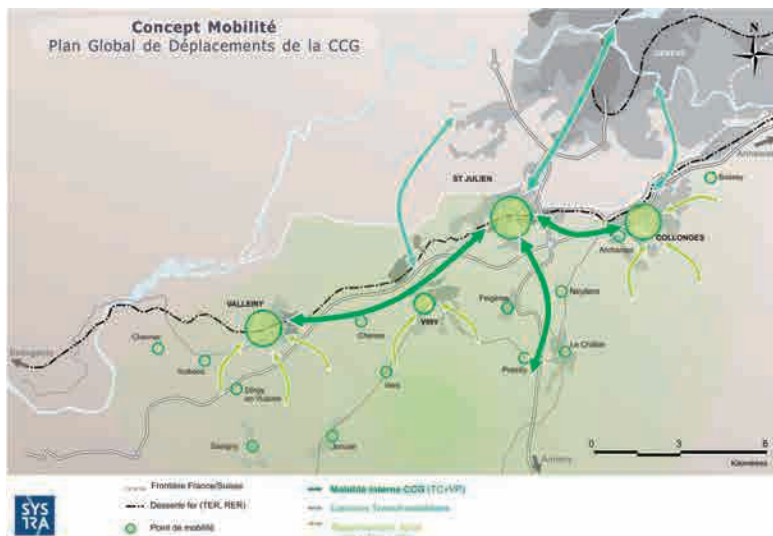
Autres lignes de rabattement :

- > ligne Archamps–Collonges–Troinex–Carouge (à préciser notamment dans le cadre du plan de synthèse Annemasse–Piémont du Salève),
- > ligne Compsières–Saconnex-d'Arve–Bachet (ligne 46 existante),
- > ligne Loëx–Onex–Grand-Lancy–Lancy-Pont-Rouge (ligne 46 existante),
- > ligne Bernex–Grand-Lancy–Lancy-Pont-Rouge (lignes K et L par la route du Grand-Lancy).

Pour situer plus en détail les propositions issues du concept TP, voici une illustration pour le secteur Bernex. En traits-tillés rouge / blanc: les axes forts; en violet: les lignes urbaines; en bleu: les lignes tangentielles et en marron: les lignes de rabattement.



Plan global de déplacements validé par la CCG: - mutualisation de la desserte interne et de rabattement autour du centre de gravité de Saint-Julien gare, - proposition de liaisons transfrontalières directes vers Genève pour les parties est et ouest de la CGG (Collonges-Genève, et Viry-Bernex)





Le COPIL recommande la mise en place des nouvelles lignes de rabattement suivante :

- > ligne Neydens–Cervonnex–Saint-Julien,
- > ligne Collonges–Archamps–Saint-Julien,
- > ligne Viry–Viry-gare–Saint-Julien (ou en direction de Bernex)
- > ligne Archamps– Collonges - Troinex - Carouge,
- > ligne Collonges - Croix-de-Rozon–Perly - Saint-Julien,
- > ligne Bernex - Pont-Rouge par la route du Grand-Lancy.

Le COPIL recommande également de vérifier l'opportunité d'une liaison TP entre Viry et Bernex (dans le cadre du PACA Bellegarde).

4.3.2. Les transports individuels motorisés

Objectifs poursuivis

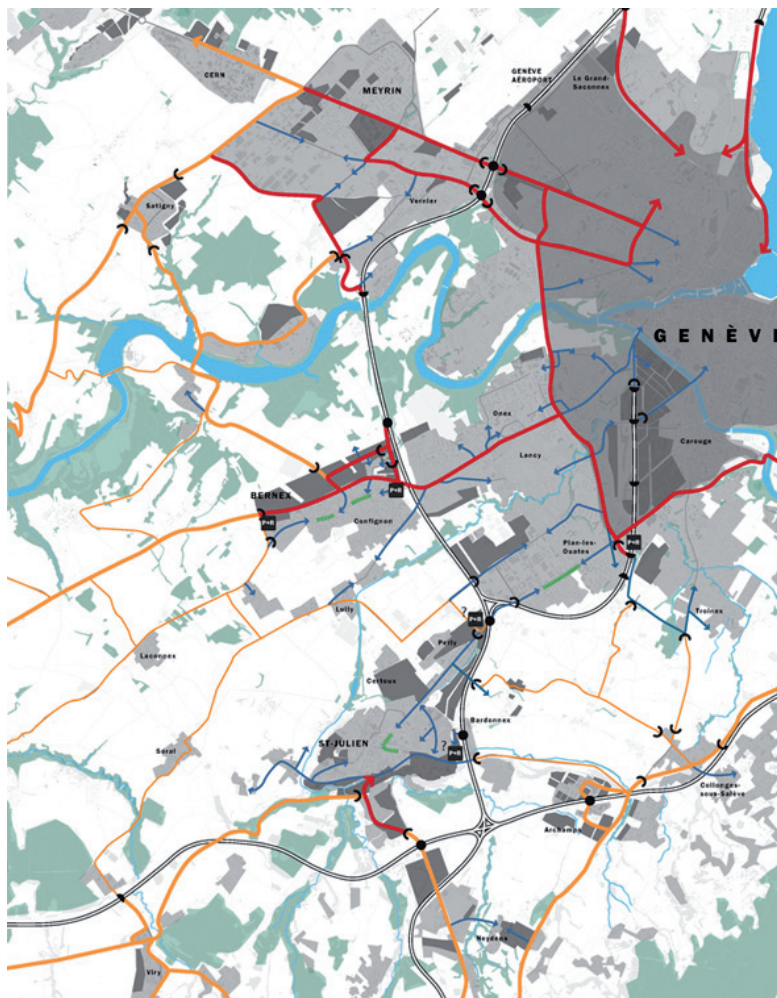


Schéma Transports Individuels Motorisés 2030.

CONCEPTS

mobilité : RM4



L'organisation du réseau routier doit être optimisée avec pour objectifs :

- > une maîtrise de la croissance des flux TIM,
- > une utilisation accrue des réseaux supérieurs d'agglomération existants (avant tout le réseau autoroutier mais également le réseau primaire) pour soulager les réseaux locaux (réseau secondaire et réseau de quartier),
- > une minimisation des nuisances pour les riverains,
- > une redistribution de l'espace public dans les centralités en faveur des TP et des mobilités douces.

Le réseau routier d'agglomération est largement constitué. L'organisation du réseau doit être optimisée, au besoin à l'aide de nouvelles infrastructures.

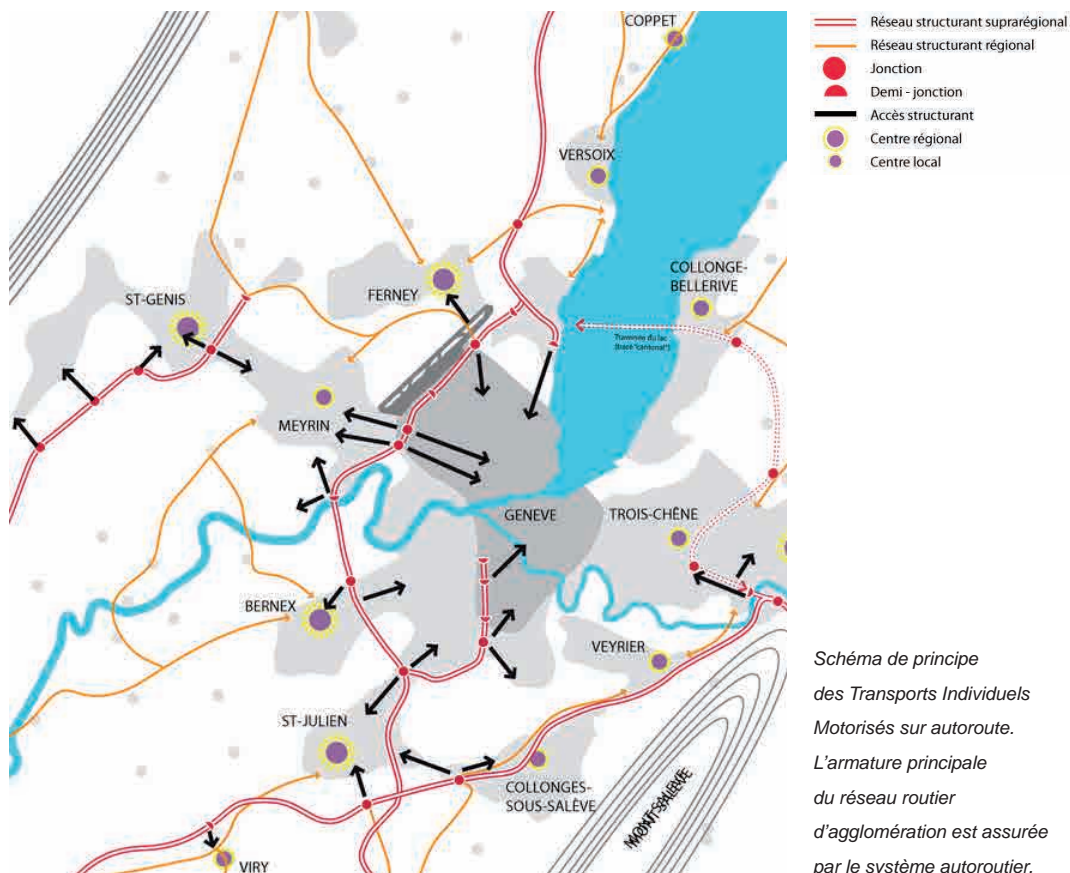
L'armature principale du réseau routier d'agglomération est assurée par le système autoroutier. L'autoroute devrait ainsi être accessible depuis la majeure partie des secteurs urbains denses. Selon ce principe général, il s'agit d'éviter que des flux de transit de niveau d'agglomération se développent hors du réseau autoroutier. Il s'agira notamment d'éviter de générer, par juxtaposition d'améliorations locales du réseau existant de nouvelles rocade parallèles aux infrastructures autoroutières existantes.

De plus, dans la mesure où elle participe pleinement au fonctionnement de l'agglomération, l'autoroute doit être sollicitée au maximum de ses capacités. Cela signifie qu'il est nécessaire de l'intégrer au système routier faisant l'objet d'une gestion des flux durant les périodes les plus chargées de la journée. Il peut notamment être nécessaire de diminuer la vitesse sur certains tronçons et d'installer des systèmes de gestion du trafic en entrée, permettant notamment de prioriser les bus entrant sur l'autoroute.

Le réseau routier est organisé selon un principe de hiérarchie. Le réseau primaire achemine les flux d'agglomération, notamment depuis ou vers le réseau autoroutier ou entre des grands secteurs de l'agglomération. Le réseau secondaire a pour vocation de faire le lien entre le réseau primaire et le réseau de desserte des quartiers. Par principe, ces deux derniers ne doivent pas servir au transit.



*** RM5: privilégier l'usage du réseau autoroutier pour le trafic d'agglomération et prévoir de nouveaux accès autoroutiers.**



CONCEPTS

mobilité : RM5

Le réseau autoroutier constitue l'armature principale du réseau routier d'agglomération. Il s'agit d'en maximiser l'utilisation pour les flux d'agglomération dans le but de préserver la qualité environnementale des quartiers d'habitat et d'obtenir une meilleure répartition de la place à disposition sur les autres réseaux, plus favorables aux transports collectifs et à la mobilité douce. Cette optimisation de l'utilisation de l'autoroute nécessite deux principaux types d'interventions pour en garantir le fonctionnement. D'une part, de nouvelles jonctions, demi-jonctions ou compléments de jonction sont à prévoir pour rendre possible l'accès à l'autoroute depuis certains secteurs dont l'accessibilité routière n'est actuellement pas optimale depuis le réseau autoroutier. D'autre part, il est nécessaire d'admettre que l'autoroute fait partie du système routier d'agglomération avec des charges de trafic très élevées et des situations proches de la saturation en heure de pointe qu'il est nécessaire de gérer. Ainsi, l'autoroute, tout du moins sa partie située entre Bardonnex, le cœur d'agglomération



CONCEPTS

mobilité : RM5

et l'échangeur du Vengeron, est comprise dans le système routier devant faire l'objet d'une gestion des flux durant les heures les plus chargées de la journée. Cela nécessite notamment la mise en place de limitation des flux en entrée d'autoroute ou la limitation de vitesse dynamique sur l'autoroute (système déjà en fonction sur l'autoroute A1 à Genève), ainsi que la mise en place si nécessaire de plus grandes zones de stockage à leur sortie (à Bernex et à Perly, ces zones ont déjà une taille conséquente). Ces systèmes doivent notamment permettre la priorisation des lignes de bus qui emprunteraient le réseau autoroutier sur une partie de leur tronçon. Le réseau routier est déjà largement constitué. Seuls des compléments locaux sont à prévoir. Il s'agit de compléter le réseau autoroutier par de nouveaux éléments de réseau ou compléments de réseaux :

- > une nouvelle demi-jonction à Vernier, éventuellement réservée aux poids lourds et aux TP,
 - o la réalisation d'une demi-jonction à Vernier intéresse le périmètre du plan de synthèse par 2 fonctions. D'une part, elle permet d'offrir une accessibilité à la zone industrielle du bois de Bay et aux futures gravières au nord de Bernex depuis l'autoroute (direction Genève-centre) sans transiter par le centre de Bernex. D'autre part, elle permet un cheminement intéressant pour les lignes de transport collectif entre Bernex et l'aéroport en desservant les secteurs en développement à Vernier et permet une interconnexion avec la ligne ferroviaire de la Plaine,
- > la création d'un accès direct à la bretelle autoroutière depuis Bernex-est, puis du barreau à Bernex nord favorisant un accès direct à l'autoroute,
- > la restructuration du réseau routier à Bernex permet de maintenir les charges de trafic sur la route de Chancy à des niveaux permettant l'exploitation du tram,
- > la création de compléments de jonction ou de modifications de jonction (Milice, Viry, Archamps, Bardonnex),
- > le complément de Jonction de la Milice a principalement pour but d'offrir une accessibilité renforcée à l'autoroute pour la poche Genève-sud sans surcharger les réseaux locaux en aval. La description de la nouvelle liaison routière liée à ce complément de jonction est décrit dans la partie RM6.
- > la demi-jonction de Viry, orientée vers St-Julien et le cœur d'agglomération, voir une jonction complète liée à un pôle



Le réseau autoroutier de l'agglomération
FVG. Projet Lieux-Dits.



logistique à Viry (cf. étude marchandises d'agglomération), ainsi que l'amélioration de l'accès à l'autoroute à Archamps par un accès direct à la jonction depuis la route départementale reliant St-Julien à Annemasse (RD 1206) permettent de favoriser l'utilisation de l'autoroute, d'une part à destination du cœur d'agglomération, d'autre part pour les flux est-ouest. La diminution du transit dans St-Julien et la mise en place d'une gestion des flux entrants (contrôle d'accès) permettent la requalification des espaces publics dans l'hypercentre de St-Julien et dans le périmètre de la gare,

Se référer à :
« Etude marchandises
d'Agglomération ».

- > la création d'une sortie de l'autoroute à Bardonnex réservée aux transports publics et aux utilisateurs du P+R a pour but de permettre l'accès au P+R en amont des secteurs urbanisés. Cette sortie permettrait également la mise en service des bus express empruntant l'autoroute à destination du cœur d'agglomération ou de Bernex puis le secteur de l'aéroport.,
- > la réalisation d'une nouvelle voirie routière réservée aux transports en communs ainsi qu'aux modes doux le long de l'autoroute entre la route de Base et la route de Soral permet de générer un tracé direct pour la ligne de bus tangentielle Cherpines – Bernex. Le seul nouveau tronçon de voirie à réaliser se situe au niveau franchissement de l'Aire, toutefois, le gabarit du chemin de la Praletta existant devra être adapté de manière à autoriser le passage des véhicules de transports publics, notamment au niveau du débouché sur la route de Soral.

CONCEPTS

mobilité : RM5

Le COPIL recommande l'approfondissement des conditions de réalisation des nouvelles connexions autoroutières suivantes :

- > nouvelle jonction de la Milice,
- > branchement autoroutier de Bernex – Nord et Bernex-est.

Le COPIL recommande également l'approfondissement des conditions de réalisation des nouvelles connexions autoroutières suivantes :

- > demi-jonction ou jonction de Viry (y.c. déviation de Viry – centre),
- > complément de jonction d'Archamps,
- > demi-jonction de Vernier – Canada.

Par ailleurs le COPIL recommande d'approfondir l'opportunité et la faisabilité de mettre en place un système de gestion des accès au réseau autoroutier.



* RM6 : réaliser des compléments routiers limités à des améliorations locales

Nouvelles routes

Pour structurer les réseaux routiers de manière à s'accorder au projet urbain, certains compléments au réseau sont nécessaires. Ces infrastructures routières ont principalement pour but de réorganiser les flux dans les quartiers urbains, mais sans offrir de nouvelles capacités routières pour l'accès au cœur d'agglomération. En effet, en raison de l'impossibilité d'accroître les flux de trafic dans les centres urbains, il est indispensable de ne pas offrir de capacités radiales supplémentaires dans les couronnes qui viendraient perturber encore plus le fonctionnement de l'ensemble des réseaux (TP, TIM et MD). A noter que certains compléments au réseau routier sont dédiés spécifiquement à certains modes autres que la voiture individuelle. Il s'agit par exemple, de rendre possible de nouvelles dessertes par les transports collectifs (optimisation du tracé des lignes de bus), de créer des interfaces de transfert modal directement connectées aux dessertes supérieures d'agglomération (lien direct entre autoroute et lignes ferroviaires notamment), ou encore de faciliter l'accès à l'autoroute pour les flux de marchandises.

Le barreau nord de Bernex



Pour situer plus en détail les propositions issues du concept TIM, une illustration est proposée pour le secteur de Bernex / Plan-les-Ouates.

En rouge : le réseau principal et en bleu : le réseau secondaire.

Le développement substantiel de Bernex au nord de la route de Chancy va solliciter le réseau routier existant de telle sorte que la seule route de Chancy ne permettra pas de supporter tous les flux générés par le nouveau quartier. Le plan de synthèse, reprenant les réflexions menées dans le cadre du plan directeur



cantonal, propose la réalisation d'un nouvel axe routier structurant, au nord de la route de Chancy, permettant d'accrocher les nouvelles urbanisations directement à la bretelle autoroutière.

Cette voirie a comme fonction l'écoulement direct vers l'autoroute du trafic généré par la future partie de ville au nord tout en structurant le nouveau quartier. Elle est intégrée aux futures fonctions urbaines et aménagée en tant qu'axe routier urbain. Les quartiers adjacents doivent s'y connecter directement et être prévus en tenant compte de la présence d'un axe routier accueillant un certain trafic. Cette voirie doit, dans une première phase relier la bretelle autoroutière à la route d'Aire-la-ville. Il est envisageable de prolonger la nouvelle route au-delà de la route d'Aire-la-Ville à l'Ouest pour desservir le nouveau quartier. En revanche, il n'est pas souhaitable de créer un grand contournement de Bernex entre la route de Chancy et l'accès autoroutier via le barreau nord dont les effets ne sont pas souhaitables (pas de nouvelles offres attractives pour le TIM de la campagne vers l'autoroute, pas de concurrence avec le système TP et P+R à promouvoir).

Variantes évaluées

En raison des charges de trafic non négligeables attendues sur le futur barreau nord, la question de son déplacement en dehors du périmètre bâti ou de sa réalisation en souterrain a été posée. Après évaluation de ces deux possibilités, le plan de synthèse recommande de réaliser la voie nord, en accord avec les recommandations du plan directeur communal, en surface et au sein des futures urbanisations.

Ceci pour les raisons suivantes :

- > l'accrochage de cette voie nord à la bretelle autoroutière devra respecter les contraintes techniques des distances à l'autoroute, notamment pour des questions de gestion des flux et de remontée de file d'attente. L'accrochage envisagé dans le plan directeur communal semble être faisable en comparaison avec d'autres jonctions du même type présentes sur le réseau autoroutier en Suisse. Un contournement de Bernex, en revanche, nécessiterait une accroche directement sur la jonction de l'autoroute ou impliquerait une nouvelle jonction. Ces deux cas sont techniquement – et pour des questions d'acceptation par le propriétaire de l'autoroute (l'Office fédéral des routes) – très peu réalisables. Il faut préciser également que la question de la géométrie de la connexion à la bretelle autoroutière dépendra des conclusions des études en cours



- menées par l'OFROU au sujet de la suppression du goulet d'étranglement de Genève. Si la solution de l'élargissement de l'autoroute actuelle est préférée à la traversée autoroutière du lac, la configuration de la jonction à Bernex serait passablement reconsidérée,
- > la réalisation d'un contournement nord de Bernex chercherait à offrir un itinéraire d'accès à l'autoroute pour les flux en provenance de la route de Chancy et de la route d'Aire-la-ville ne traversant pas le centre régional. Une telle fonction n'est pas prioritaire, dans la mesure où la Champagne et le Mandement (les secteurs intéressés par un éventuel contournement de Bernex) ne sont pas des lieux de développement. A l'inverse, le projet d'agglomération et le plan de synthèse cherchent à minimiser la périurbanisation dans ces secteurs. Une amélioration de l'accessibilité routière de ces lieux n'est donc pas à favoriser,
 - > une réalisation en souterrain nécessiterait des rampes d'accès à réaliser dans des lieux où le projet urbain prévoit des quartiers denses et possédant une haute qualité urbanistique. Les ouvrages d'accès aux infrastructures souterraines sont souvent sources d'effets de coupures importants dans les quartiers concernés. A ce sujet le lien avec la problématique du paysage et de l'agriculture devra être pris en compte dans le cadre de la mise en œuvre du PSD de Bernex,
 - > les nouveaux quartiers, réalisés au nord de la route de Chancy nécessiteront dans tous les cas une desserte routière. Une réalisation en souterrain multiplierait les infrastructures plutôt que de chercher une complémentarité d'usage.

Trafic poids lourd

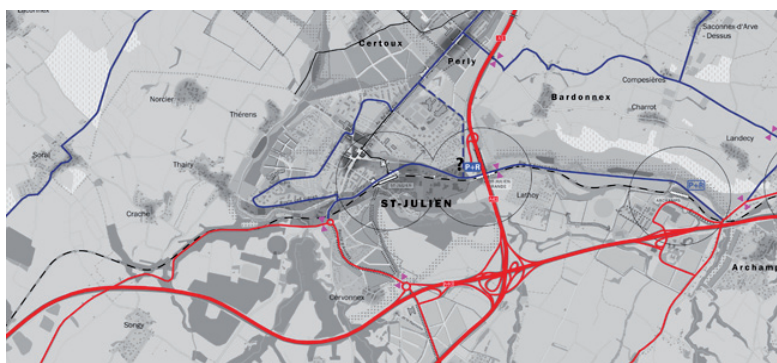
Le secteur de Bernex est soumis à un trafic poids lourd non négligeable, notamment en raison de la présence de l'usine d'incinération à Aire-la-Ville, mais également en raison de la localisation des carrières dans la Champagne. La présence, dans la plaine agricole située entre Bernex et Aire-la-ville, d'une réserve importante de gravier, pour laquelle une procédure est en cours pour en autoriser l'exploitation, a posé la question d'une augmentation des charges des poids lourds au travers de Bernex et, en découlant, de l'opportunité de dévier le trafic poids lourds hors de la route de Chancy.

Une évaluation sommaire des flux de poids lourds transitant par Bernex, prenant en compte les futures carrières a montré que l'exploitation des nouvelles carrières ne va pas entraîner



d'augmentation du trafic des poids lourds dans le centre régional de Bernex. A l'inverse, une optimisation des flux de poids lourds, tirant parti de l'exploitation des nouvelles gravières à Bernex permettrait de diminuer en partie les charges de trafic poids lourds sur la route de Chancy. De même, la réalisation d'une demi-jonction autoroutière à Vernier–Canada permettrait d'offrir un accès direct à la zone industrielle du Bois-de-Bay depuis l'autoroute (direction échangeur de Perly) sans passer par Bernex. Selon une approche fonctionnelle, il apparaît possible de maintenir, voir de diminuer les flux de trafic poids lourds dans le centre régional de Bernex.

Sur la base des estimations menées, et sans disposer toutefois de toutes les données en matière de flux de marchandises au sein de l'agglomération, la nécessité de la réalisation d'une infrastructure routière spécifiquement pour répondre à la thématique des poids lourds n'est pas démontrée pour l'heure. Les études du projet d'agglomération devront toutefois poursuivre ces investigations.



Pour situer plus en détail les propositions issues du concept TIM, une illustration est proposée pour le secteur de Saint-Julien. En rouge : le réseau principal et en bleu : le réseau secondaire.

CONCEPTS

mobilité : RM6

Réseau routier à St-Julien

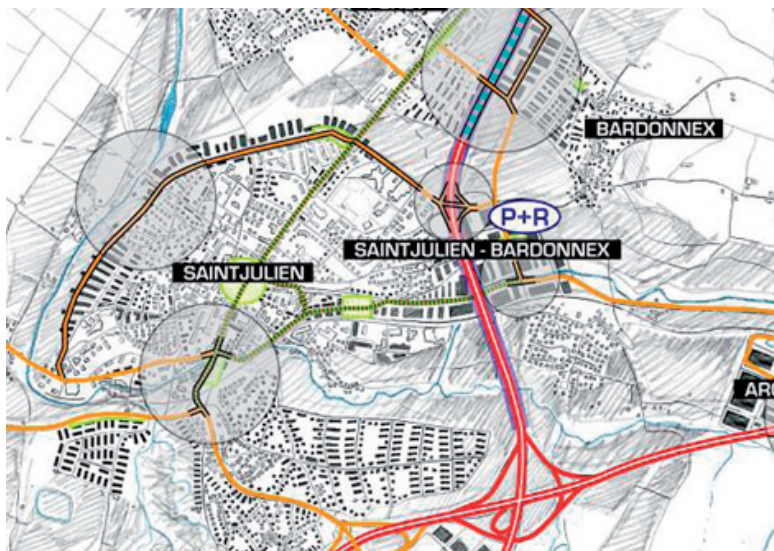
Le réseau routier St-Julien est sollicité par une part de trafic de transit (de l'ordre de 25% des charges), mais surtout par des flux origine-destination. Pour permettre l'implantation du tram, mais également dans l'optique d'une redistribution de l'espace public dans le centre de St-Julien, le plan de synthèse propose une réorganisation de la structure et du fonctionnement du réseau routier. L'autoroute doit être sollicitée au maximum pour les flux de transit. Une utilisation accrue de l'autoroute est déjà possible aujourd'hui grâce à l'existence des jonctions de St-Julien, d'Archamps et de Perly. Pour en parfaire le fonctionnement, la jonction d'Archamps devrait être rendue plus accessible depuis le réseau routier local, par exemple par la réalisation d'un nouvel accès routier au site d'Archamps réalisable, soit entre la voie ferrée et l'autoroute (le long de l'ancienne



gare), soit par une adaptation du chemin des Crêts d'Acier. Pour les flux origine–destination, le plan de synthèse propose de réorganiser l'accès aux différents quartiers en éloignant le trafic du centre de St-Julien. La tranchée couverte envisagée par la commune de St-Julien permet de répondre en partie à cette fonction. Elle présente toutefois deux inconvénients majeurs. D'une part, les ouvrages d'accès (trémies) vont constituer des coupures importantes dans l'environnement bâti, dans des secteurs à fort potentiel de requalification et de développement. D'autre part, elle reste très proche du centre de St-Julien et ne constitue qu'un déplacement relativement local des flux actuels.

Le concept mobilité propose une alternative à la tranchée couverte, en réalisant des compléments de voiries à l'est de St-Julien entre le secteur de développement de St-Julien-Bardonnex et la route de Genève proche de la douane, permettant de reporter l'accessibilité aux quartiers en périphérie du centre urbain. Ces compléments de voiries n'ont pas pour objectifs d'offrir une nouvelle possibilité de transit. Ils devraient être réalisés de manière intégrée aux quartiers et ne pas offrir des vitesses de déplacements répondant à des flux de transit. A long terme, une éventuelle accessibilité sud de la gare de St-Julien pourrait également être prolongée jusque dans le secteur de St-Julien-Bardonnex et offrir ainsi une possibilité de limiter le secteur de la gare aux seuls trafics routiers liés à celle-ci. La commune de St-Julien prévoit une nouvelle voirie d'accès aux quartiers situés à l'ouest de St-Julien, en créant un nouveau franchissement de la voie ferrée. Une telle réalisation n'est pas compatible avec le principe d'ensemble visant à maîtriser les flux de trafic à destination des centres régionaux. En effet, une augmentation des capacités routières à destination du centre constitue une contradiction avec la volonté d'améliorer les rabattements en transports collectifs sur la gare de St-Julien, dans la mesure où le maintien, voire l'amélioration, des capacités routières ne permet pas d'influencer les comportements de déplacements.

Le concept mobilité préconise de maintenir la structure actuelle d'accès à St-Julien tout en favorisant le passage des transports collectifs par la réalisation de voies réservées aux bus et d'une signalisation lumineuse leur offrant une priorité absolue. Avec un tel système, il est proposé d'admettre la capacité actuelle du franchissement de la voie ferrée comme étant une opportunité pour, d'une part inciter les flux de transit à emprunter l'autoroute, d'autre part à faire évoluer les pratiques modales pour l'accès à St-Julien vers d'autres modes de déplacements. Ces préconisations



Exemple de gestion des TIM à Saint-Julien. En traits-tillés: les axes à trafic modéré. Projet Lieux-Dits.

devraient être affinées dans le cadre d'une réflexion globale sur les déplacements dans un secteur élargi (étude concept multimodal).

Il est à noter qu'une augmentation de la capacité routière à destination du centre de St-Julien risque de constituer, lors de l'évaluation du projet d'agglomération, un contre argument à la réalisation prioritaire du tram. Il est probable que la Confédération, dans son évaluation retienne une telle contradiction comme argument pour ne pas inscrire la ligne de tram dans les mesures prioritaires. Les deux représentations p. 92 et p. 95 sont bien à comprendre comme illustration possible de la mise en œuvre sous réserve de faisabilité technique et n'ont pas été vérifiées.

Position de la Commune de Saint-Julien

La Commune de Saint-Julien projette une reconfiguration de son schéma de circulation en lien avec l'arrivée de la ligne de tramway. Ce nouveau schéma de circulation devrait permettre selon la Commune de favoriser les transports en commun, d'améliorer les liaisons interquartiers tout en dissuadant le trafic de transit par le centre ville mais également d'améliorer l'accessibilité de la ville depuis l'extérieur. Cette reconfiguration s'appuie sur la mise en œuvre de 2 infrastructures routières principales: l'aménagement d'une nouvelle entrée au sud ouest de la ville ainsi qu'une tranchée couverte à l'est. L'entrée ouest (liée à la mise à double sens de la rue des Sardes), qui offre un nouvel accès depuis la RD1206 est jugée indispensable pour permettre l'accessibilité routière du nouveau quartier de Chabloux en cours de réalisation ainsi que pour soulager les avenues de Genève et Louis Armand. De la même manière, la tranchée couverte permet de faciliter



Le schéma de circulation retenu par la municipalité de St-Julien. Un centre-ville accessible pour y entrer et en sortir. Pas de transit par le centre. (Rapport technique de l'étude de mobilité, Commune de Saint-Julien-en-Genève, CITEC, 2005.)

CONCEPTS

mobilité : RM6



Les grandes voies structurantes en développement

- Axes principaux
- Voirie structurante en développement
- Tramway
- Jonction rue des Sardes
- Tranchée couverte
- Pôle Gare multimodal
- Accès Ouest
- Liaison Interquartiers

La commune souhaite améliorer l'accessibilité au centre-ville à l'ouest par la réalisation d'un nouveau franchissement de la voie ferrée depuis la RD 1206. (Rapport technique de l'étude de mobilité, Commune de Saint-Julien-en-Genevois, CITEC, 2005.)

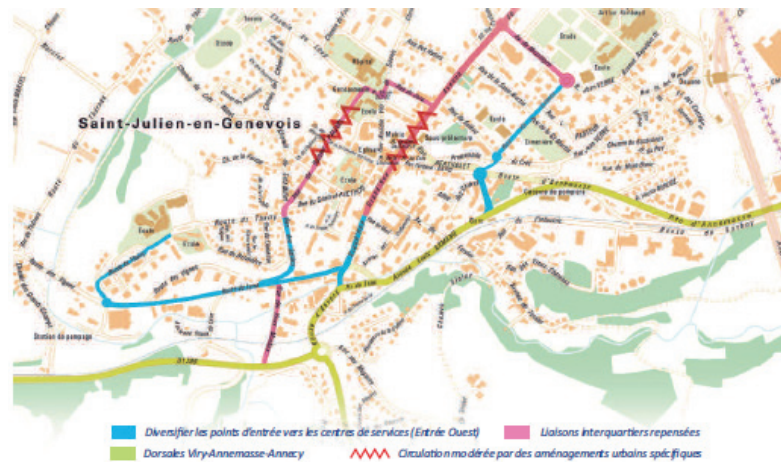


■ Une zone "tranquillité" pour favoriser le passage du tram et l'attractivité du centre-ville

Le projet de tranchée couverte à l'ouest du centre-ville. (Rapport technique de l'étude de mobilité, Commune de Saint-Julien-en-Genevois, CITEC, 2005.)

l'accès aux quartiers est en offrant une alternative à la rue de Genève ou circulera le futur tramway.

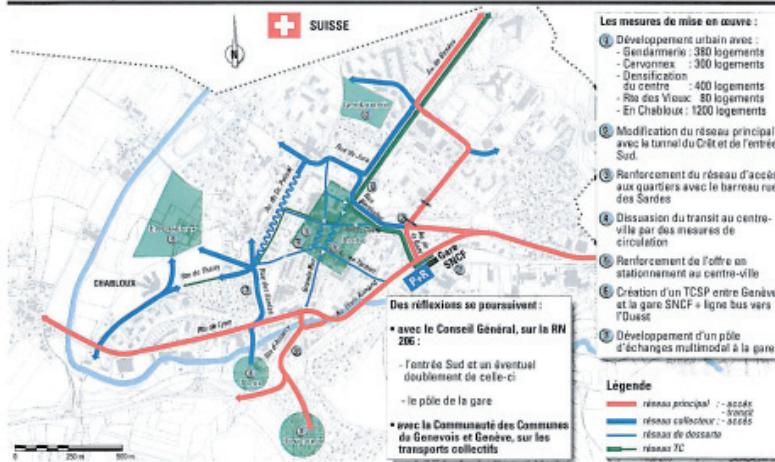
De manière générale, ce nouveau schéma de circulation permet de limiter le trafic de transit au cœur de la ville de Saint-Julien mais présente le risque de report de ce même transit en direction de la douane et de la Commune de Perly-Certoux. Dans la perspective de la transmission d'une demande de cofinancement auprès de la Confédération pour la réalisation du tramway (via la schéma d'agglomération n°2), ces éléments devront faire l'objet d'un



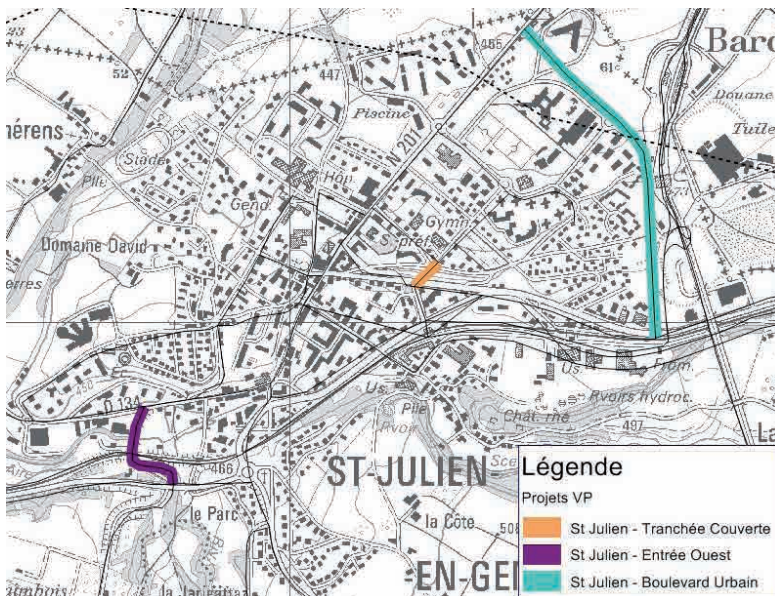
Le plan de circulation routière envisagée par la commune de Saint-Julien. (Rapport technique de l'étude de mobilité, Commune de Saint-Julien-en-Genevois, CITEC, 2005.)



Schéma de déplacement envisagé à terme



- | | |
|---|---|
| <p>Avantages</p> <ul style="list-style-type: none"> • Liaison proche de l'entrée de Ville • Accessibilité directe aux commerces • Meilleur accès au lycée <p>Inconvénients</p> <ul style="list-style-type: none"> • Liaison raccourcie aux douanes par l'ouest, donc une voie de transit potentielle pour les usagers du canton • Tracé soulageant moins l'entrée de Ville • Mélange un flux routier important avec une desserte de commerce • 700 mètres linéaires • Beaucoup de négociations foncières • Tracé avec un impact sur le paysage • Altération du patrimoine bâti (Bâtiments de la maison de genre baroque) du pont Maresse existant sur l'Isère • Coût entre 3,5 et 10M € HT | <p>Avantages</p> <ul style="list-style-type: none"> • Liaison proche de l'entrée de Ville intégrée au réseau urbain • Liaison créée pour accéder aux services et équipements de la Ville • 350 mètres linéaires • Prix d'impact foncier côté Nord • Coût entre 5,5 et 7M€ HT • Tracé limitant l'altération des paysages • Réduction du trafic sur la route des Vignes qui devient secondaire <p>Inconvénients</p> <ul style="list-style-type: none"> Altération du patrimoine bâti (Bâtiments de la maison de genre baroque) du pont Maresse existant sur l'Isère |
|---|---|



Les différents projets routiers autour du centre de Saint-Julien.

approfondissement et être pris en compte dans le cadre d'une étude d'accessibilité multimodale à l'échelle des deux Communes et en lien avec la réalisation de la ligne de tramway transfrontalière.

Les deux variantes d'accès à l'ouest: avantages et inconvénients. (Rapport technique de l'étude de mobilité, Commune de Saint-Julien-en-Genevois, CITEC, 2005.)

La liaison Genève-sud

La liaison Genève-sud 1, dont l'étude d'opportunité de réalisation a été validé par le Conseil d'Etat genevois permet d'offrir au secteur sud du Canton de Genève depuis la route d'Annecy un raccordement au réseau autoroutier via la jonction de la Milice. L'objectif est d'éviter aux automobilistes de traverser les centres urbains denses et de canaliser le trafic en direction de Genève. Dans un secteur où un axe primaire bien identifié fait défaut,

Se référer à : « L'étude opportunités Ge-Sud 1 »



Les liaisons Genève-Sud 1 et 2 et les variantes.

CONCEPTS

mobilité : RM6

l'infrastructure de Genève sud 1 permettra de mieux structurer le réseau afin de rendre lisible pour les usagers et de soulager les zones d'urbanisation denses des nuisances générées par le trafic les traversant. Les communes concernées sont essentiellement Troinex, Plan-les-Ouates, Bardonnex et Veyrier. Cette liaison n'a pas pour vocation d'attirer du trafic de transit d'agglomération ni d'offrir de nouvelles capacités d'accès vers le cœur d'agglomération : les flux de Collonges sous Salève et d'Archamps devraient être orientés sur l'autoroute du pied du Salève grâce à l'amélioration de la jonction d'Archamps. Dans ce contexte, le maintien de la gratuité de l'autoroute A40 entre Saint-Julien et Annemasse devra faire l'objet de négociations afin que sa fonctionnalité d'axe structurant d'agglomération puisse être maintenue.

La liaison Genève-sud 2, entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand pourrait permettre de limiter les flux traversant la douane et le village de Croix-de-Rozon en les reportant plutôt vers la route de Pierre-Grand. Cette nouvelle liaison pourrait à priori être en contradiction avec le principe de non-crédation de nouvelles capacités routière en direction du cœur d'agglomération, c'est la raison pour laquelle celle-ci devrait s'accompagner de mesures d'accompagnement afin d'éviter d'offrir une capacité routière supplémentaire pour les flux d'agglomération en direction de Genève. L'opportunité de réalisation de cette seconde infrastructure doit encore faire l'objet d'une étude complémentaire.

Le COPIL prend acte de la décision de réalisation de la nouvelle voie routière suivante :

- > la liaison 1 de Genève-sud (Rte de Saconnex d'Arve-Rte d'Annecy).

Le COPIL recommande la réalisation des nouvelles voies routières suivantes :

- > barreau nord à Bernex et voie d'accès de Bernex-est,
- > l'amélioration de la liaison routière Archamps – RD1206,

Le COPIL recommande l'approfondissement de l'opportunité de la réalisation des nouvelles voies routières suivantes :

- > la liaison Bardonnex P+R – Saint-Julien («boulevard urbain»),
- > contournement est de Saint-Julien centre et nouvel accès ouest,
- > Liaison 2 de Genève-sud (Rte d'Annecy - Pierre-Grand),
- > L'accès TIM à la ligne de tramway depuis le bassin de la CCG.



* RM7: développer une politique de stationnement (parkings et P+R) pour faciliter l'usage des TP

La gestion du stationnement constitue un levier important pour influencer les pratiques de déplacement. A l'heure actuelle, hors du cœur de l'agglomération, le stationnement ne fait que rarement l'objet d'une gestion spécifique (tarification, limitation de durée, etc).

Quatre grands principes devraient être appliqués à l'ensemble du périmètre du plan de synthèse :

- > gestion volontariste du stationnement public sur voirie ou en espace semi-privé,
- > traitement du nombre de place de stationnement dans les nouvelles constructions,
- > harmonisation des ratios de stationnement entre la partie française et la partie suisse,
- > construction de parkings de rabattement sur les transports collectifs.

Gestion volontariste du stationnement sur voirie

Dans les centralités, il s'agit d'éviter que les places de stationnement ne soient utilisées pour les déplacements pendulaires (déplacements domicile-travail), soit en tant que stationnement de destination, soit en tant que parking relais «improvisé». Pour éviter de tels usages, la solution la plus efficace consiste à mettre en place une limitation de la durée de stationnement autorisée. La limitation de la durée de stationnement permet de favoriser l'usage des places de stationnement pour les clients des commerces et des services notamment, et de favoriser l'usage des transports collectifs et des mobilités douces dans les centres pour les pendulaires. Pour ne pas péjorer les résidents, il est opportun de mettre en place un système permettant aux habitants de déroger à la limitation de durée du stationnement (système de macaron par exemple). Un tel système est actuellement en place dans le cœur de l'agglomération et va être mis en place très prochainement dans les Communes de Plan-les-Ouates et de Lancy. Une limitation de la durée du stationnement sur voirie est à mettre en place progressivement dans tous les secteurs denses du périmètre.



A court terme, les secteurs pour lesquels une limitation de la durée du stationnement est à mettre en place sont :

- > l'entier de l'axe Petit-Lancy (déjà prévu) –Onex–Bernex, en incluant la cité d'Onex, le village de Bernex et le quartier de Cressy,
- > le centre de Plan-les-Ouates (déjà prévu),
- > le quartier des Palettes (déjà prévu).

Tous les secteurs situés à l'intérieur du périmètre de la liaison CEVA. Parallèlement à la mise en place ou du renforcement des offres TP, des limitations de durée du stationnement doivent être mise en place dans les secteurs suivants :

- > quartiers situés de part et d'autre de l'axe de la route de Base. Une réflexion est à ce titre déjà menée dans le cadre du plan de mobilité de la ZIPLO, avec mise en horodateurs de la plupart de places sur voirie publique dans ce secteur ainsi que la création de parkings mutualisés pour les entreprises,
- > quartiers situés de part et d'autre de l'axe fort du tram Bachet– St-Julien (déjà prévu pour la Commune de Plan-les-Ouates),
- > tous les quartiers de St-Julien disposant d'activités et desservis par des lignes de bus.

Traitement du stationnement dans les nouvelles constructions

Deux objectifs sont poursuivis au travers du traitement de la question du stationnement dans les nouvelles constructions.

- > pour les activités, il s'agit de favoriser l'usage des transports collectifs et des mobilités douces,
- > pour les logements, il s'agit de garantir que le promoteur prenne à sa charge les espaces de parking nécessaires au stationnement des véhicules des habitants afin de ne pas reporter les véhicules sur l'espace public.

Pour traiter ce double objectif, il s'agit de

- > limiter le nombre de places de stationnement autorisées pour les immeubles d'activité,
- > imposer un certain nombre de places de stationnement pour les immeubles de logement.

Cette gestion du stationnement dans les nouvelles constructions



doit être menée au moment de l'autorisation de construire. Ainsi, toute autorisation de construire délivrée devrait inclure une clause concernant le stationnement.

A noter que le canton de Genève applique déjà un tel système. Celui-ci définit des zones en fonction de type de tissu urbain et de la desserte en transports collectifs. Les ratios de places (imposées pour les logements et maximum pour les activités) varient selon ce zonage. En France, ce sont les PLU qui définissent le nombre de stationnement autorisé dans les nouvelles constructions. Les densifications urbaines menées dans les centres régionaux et le long des axes forts de transports publics imposent de revoir régulièrement le zonage officiel du canton de Genève et certaines limites contenues dans les PLU en France. Pour les logements, une exception existe déjà à Genève dans le cas d'écoquartiers (règlement de stationnement pour les nouvelles constructions - L5 05 10 avec annexe carte secteurs). Dans les cas où le nouveau quartier prévoit spécifiquement, dans les principes de location que les résidents ne possèdent pas de véhicules, il est possible de déroger à l'obligation de construire des places de stationnement. Pour les constructions d'installations de stationnement pour les logements, emplois et commerces, il s'agit de ne plus tolérer des parkings en surface, sauf pour visiteurs des quartiers d'habitat. Il s'agit en revanche de réaliser des installations collectives, liées si possible à d'autres fonctions (commerces, services, équipements publics, etc).

Mentionnons également les possibilités de mutualisation des parkings pour les logements dans les nouvelles constructions, aussi autorisées par le règlement genevois, de manière à pouvoir trouver des solutions innovantes, notamment en terme d'espace public ou de diminution des coûts de construction des logements.

Construction de parkings de rabattement sur les transports collectifs

Les infrastructures dédiées spécifiquement au rabattement sur les transports collectifs (P+R) sont à prévoir le plus en amont possible des déplacements. Idéalement, les P+R sont situés en limite des secteurs denses de l'agglomération et aucune infrastructure nouvelle n'est à prévoir dans le cœur de l'agglomération. En effet, les P+R doivent permettre de soulager les réseaux routiers en période de pointe et donc être localisés le plus en amont possible du réseau des TP. Les infrastructures existantes de P+R situées proches ou dans le cœur d'agglomération sont



Le P+R de Bardonnex-Saint-Julien.
Une interface TC/TIM en entrée sud de l'agglomération. Projet Lieux-Dits.

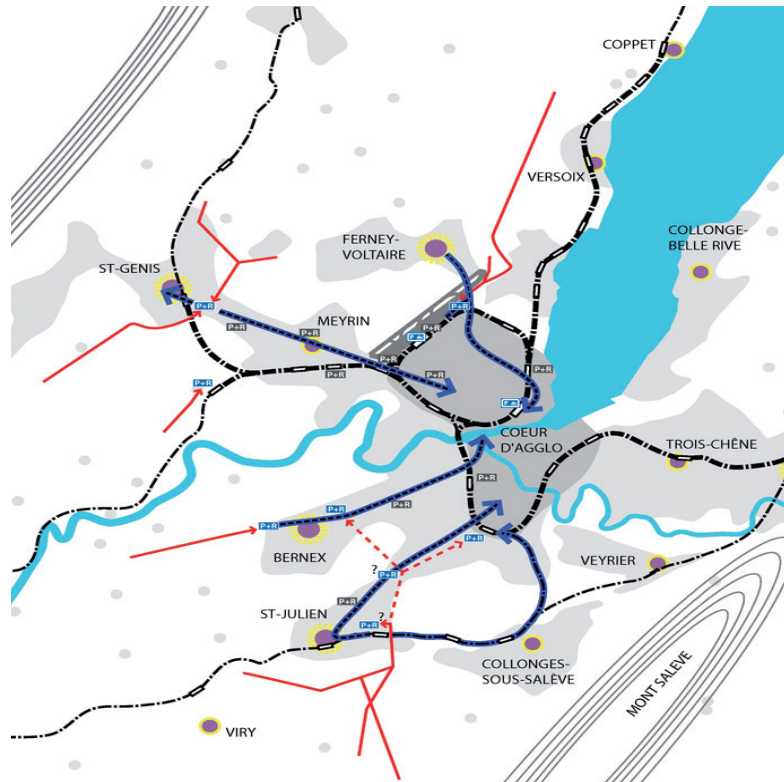
CONCEPTS

mobilité : RM7



à réaffecter à d'autres usages. Le schéma ci-contre illustre le principe d'implantation des P+R à l'échelle de l'agglomération.

Schéma de principe P+R.
Seuls les principaux P+R
d'échelle régionale sont
représentés.



CONCEPTS

mobilité : RM7

A noter qu'une infrastructure régionale prend une place importante dans le concept. La réalisation d'un P+R de grande taille dans le secteur de St-Julien-Bardonnex, directement connecté à l'autoroute par un accès réservé à cet usage permet de limiter reporter une partie des flux sur le réseau des TP en amont du système routier saturé. Une telle infrastructure est connectée à l'axe fort de St-Julien pour les flux en direction de St-Julien ou Plan-les-Ouates et avec les lignes rapides d'agglomération (par bus dans un premier temps, puis par RER à long terme) pour les flux à destination du cœur d'agglomération. Il est difficile de fournir un nombre de places de stationnement définitif pour une telle infrastructure. Le principe de réalisation devrait donc prévoir une structure évolutive avec une première étape de 500 places, les étapes ultérieures devant permettre d'augmenter l'offre de plusieurs centaines de places par extension.

Se référer à l'étude
« P+R Bardonnex.
Etude d'opportunités.
Novembre 2010. »

Bien que l'opportunité de réalisation d'un P+R proche de la plateforme autoroutière de Bardonnex aie été confirmée par une étude spécifique, précisons que dans le cadre des discussions du COPIL PACA quelques doutes subsistent quant à la localisation



de ce P+R sud, notamment en raison de la question de la connexion TP au cœur d'agglomération jugée peu satisfaisante que ce soit par le tramway (détour par Saint-Julien jugé peu attractif pour les usagers) ou par une ligne de bus express (faisabilité de mise en place de la mesure trop faiblement démontrée pour le moment). Une alternative a été présentée dans le cadre de la première étude d'insertion du tramway Genève-St-Julien (lien vers annexes) avec une localisation près du nœud autoroutier de Perly. De manière plus générale, une poursuite de l'investigation sur la stratégie de localisation des P+R (y compris leur phasage) sur la partie sud de l'agglomération devra être menée en intégrant également dans la réflexion les P+R de taille plus modestes pouvant être connectés à des lignes de bus existantes ou prolongées (exemple à Neydens, Saint-Julien, Collonges-sous-Salève, Viry ou Archamps). Précisons que ne figurent sur les cartes que les P+R de taille supérieure et directement connectés à des infrastructures lourdes de transport en commun et non les P+R de taille plus modeste pouvant être réalisés selon les opportunités sur le tracé de certaines lignes de bus.

Le COPIL recommande la mise en place d'une politique de stationnement au sein des urbanisations qui favorise l'usage des TC ainsi que la réalisation des P+R suivants :

- > P+R de Vailly et de Bernex est,
- > P+R de Bachet et de Trèfle-blanc.

Le COPIL recommande l'approfondissement de la stratégie (localisation, usage, capacité et phasage) de réalisation des P+R en « porte sud d'agglomération » ainsi que leur complémentarité avec les autres P+R du PACA :

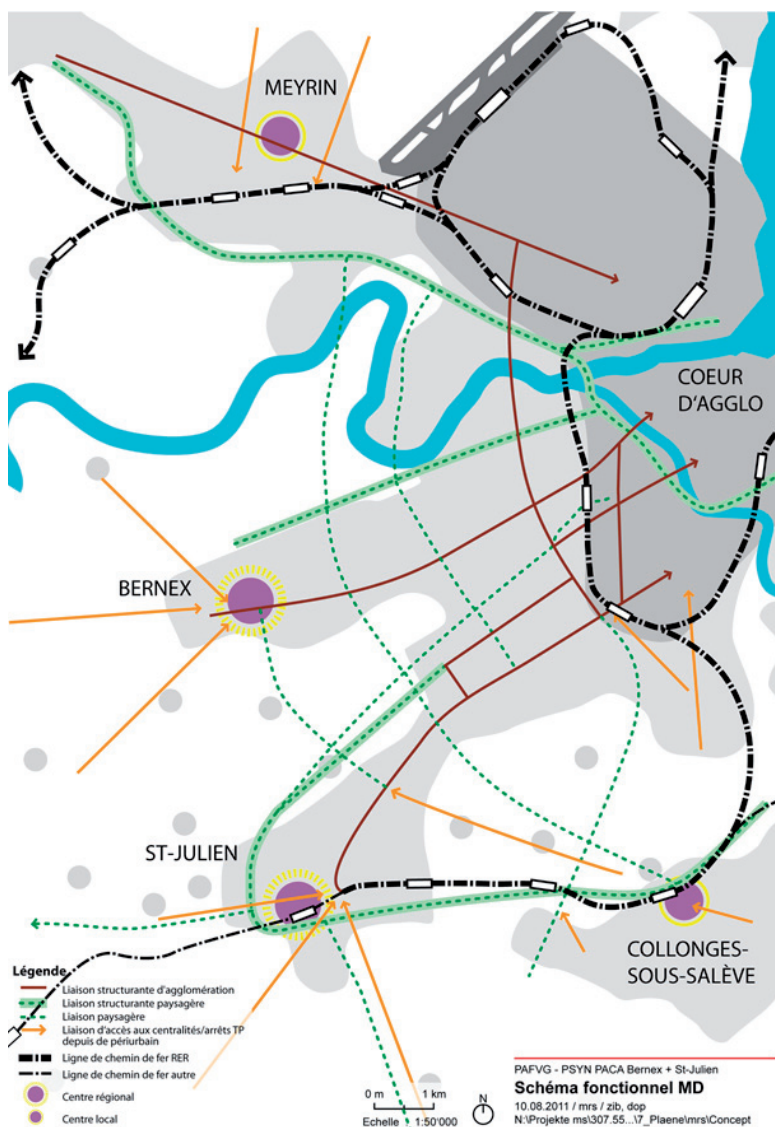
- > P+R de Bardonnex et/ou Perly,
- > P+R de Viry,
- > P+R de St-Julien,
- > P+R Cervonnex,
- > P+R Archamps et Collonges-sous-Salève.



*** RM8 : développer un réseau de mobilité douce permettant diverses pratiques: déplacements rapides ou de loisirs**

CONCEPTS

mobilité : RM8



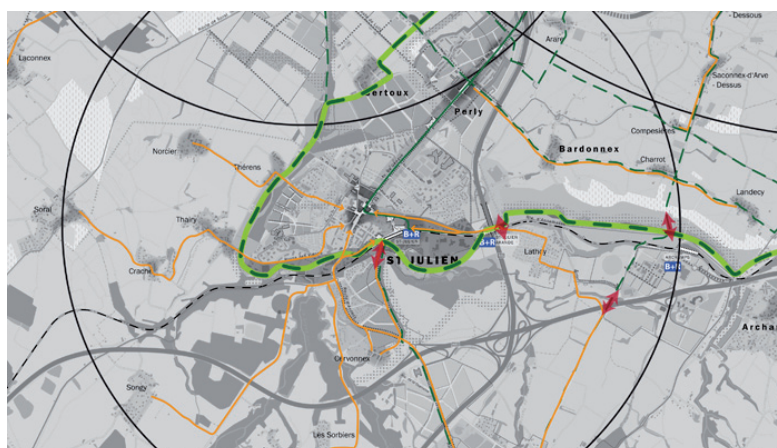
La mobilité douce n'est pour l'heure que faiblement utilisée comme mode de déplacement dans les secteurs suburbains et périurbains. La mise en place d'un réseau de cheminements d'échelle d'agglomération doit permettre une valorisation de ce mode de déplacement également pour des trajets de moyenne distance en offrant un accès continu aux centres régionaux et au cœur d'agglomération.

Les modes doux, particulièrement le vélo, représentent un complément indispensable au développement du réseau des TP. Ils ont un rôle majeur à jouer dans le rabattement depuis les



bourgs et villages vers les centralités et les arrêts des réseaux RER et locaux. Les déplacements en modes doux s'effectuent dans tous les endroits où se trouve de l'activité humaine. Il est donc nécessaire qu'à chaque échelle d'intervention cette thématique soit traitée. Il s'agira notamment, lors de chaque projet relatif à l'espace public, de réserver des largeurs suffisantes pour les piétons et les cyclistes de manière à inciter d'une manière soutenue l'entier de la population à se déplacer en modes doux.

Dans le plan de synthèse, c'est le réseau des grandes liaisons d'agglomération qui permet de connecter les différentes centralités entre elles et il faut assurer leur accès depuis l'ensemble du territoire qu'il faut assurer.



CONCEPTS

mobilité : RM8

Zoom sur les secteurs de Saint-Julien et Bernex.

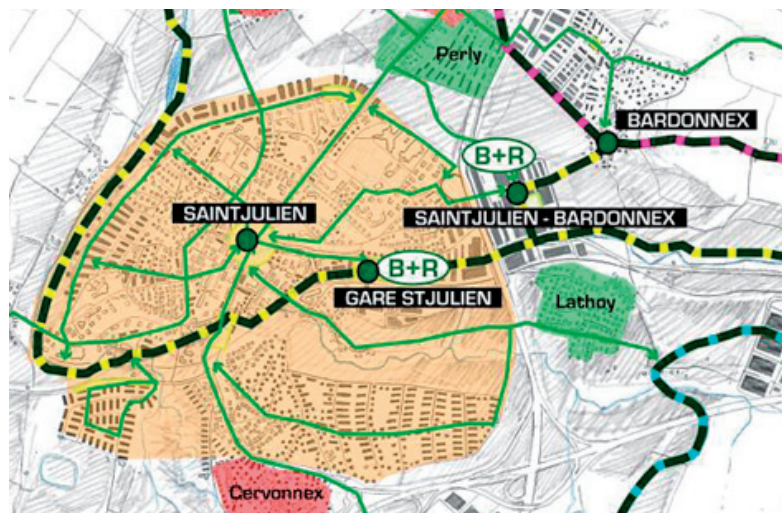
En vert gras : traits-tillés : les liaisons paysagères structurantes ; en vert fin traits-tillés : les liaisons paysagères ; en vert continu : les liaisons urbaines structurantes et en orange : les liaisons d'accès aux centralités.



CONCEPTS

mobilité : RM8

Schéma de mobilité douce pour le pôle régional de Saint-Julien.
Projet Lieux-Dits.



Le concept des modes doux identifie 4 besoins pour lesquels des itinéraires et des types d'aménagement spécifiques sont identifiés :

- > le rabattement sur les centralités et les arrêts TP. Cette fonction est fondamentale dans l'ensemble du système de mobilité dans la mesure où tous les trajets TP débutent par un trajet en mode doux (sauf en interface). Ces rabattement doivent être fonctionnels (rapides, efficaces) et sûrs,
- > les déplacements rapides d'une certaine distance (> 2 km). Pour ces déplacements, principalement à vélo, l'utilisateur cherche des aménagements fonctionnels et rapides sur des grands axes d'agglomération. C'est principalement les axes forts TP qui permettent de répondre à ces déplacements,
- > les déplacements de loisirs ou de détente. Pour ces déplacements, il est primordial d'offrir des cheminements situés en dehors des grands flux de trafic et possédant une haute qualité paysagère. Il peut s'agir d'infrastructures spécifiques aux modes doux avec un caractère paysager marqué (voie verte), ou de cheminements situés hors du milieu bâti sur des routes peu fréquentées. Ces cheminements constituent une armature de grande valeur pour le développement de quartiers résidentiels.

A noter que ces différents cheminements nécessitent d'être interconnectés entre eux, avec parfois l'utilisation de routes moins caractérisées. Finalement, les déplacements de courte distance en milieu urbain. Ces déplacements nécessitent une forte perméabilité des milieux bâtis. Il ne s'agit pas à proprement parler d'itinéraires identifiables (ou axes), mais bien de rendre l'ensemble du territoire urbain agréable à parcourir à pied et à vélo (offre par surface).



Les principales liaisons d'agglomération à réaliser pour la mise en place du concept modes doux sont les suivantes (voir carte ci-après) :

- > réalisation d'une voie verte entre Bernex et Onex, ayant comme fonction, d'une part d'offrir une liaison directe, mais également paysagère depuis le centre régional vers le cœur d'agglomération, d'autre part, de marquer clairement la limitation de l'urbanisation, dans le but de préserver les grands espaces agricoles,
- > aménagement d'une voie verte le long de l'Aire permettant de créer un véritable «axe fort doux» entre les deux axes de développement de Bernex et de St-Julien. Cette voie verte est à prolonger à travers St-Julien puis le long de l'Arande en direction du piémont du Salève,
- > création d'aménagements spécifiques aux modes doux le long des axes forts de Bernex et St-Julien, mais également sur la route du Pont Butin et sur la route des Jeunes,
- > aménagements de liaisons paysagères sur les tracés suivants :
 - o Vernier–Loëx–Coupure verte entre Bernex et Onex– Plaine de l'Aire–Perly–Arare Collonges,
 - o Bernex–Bernex signal–Lully–Certoux,
 - o Neydens–Archamps–Saconnex d'Arve–Palettes,
 - o Le Lignon–les Evaux–Plaine de l'Aire–Plan-les-Ouates. Ces liaisons paysagères peuvent emprunter autant des routes avec peu de trafic que des aménagements spécifiques,
 - o la voie jaune.

Des rabattements sont à organiser vers les centralités importantes et vers les arrêts de transports publics. Ces liaisons de rabattement sont spécialement efficaces dans un rayon de 3 kilomètres autour des centralités.

Le COPIL recommande la mise en place des liaisons de mobilité douce suivantes :

- > les liaisons d'agglomération,
- > les liaisons paysagères,
- > les liaisons de rabattement sur les pôles régionaux.



4.4. Concept urbanisation

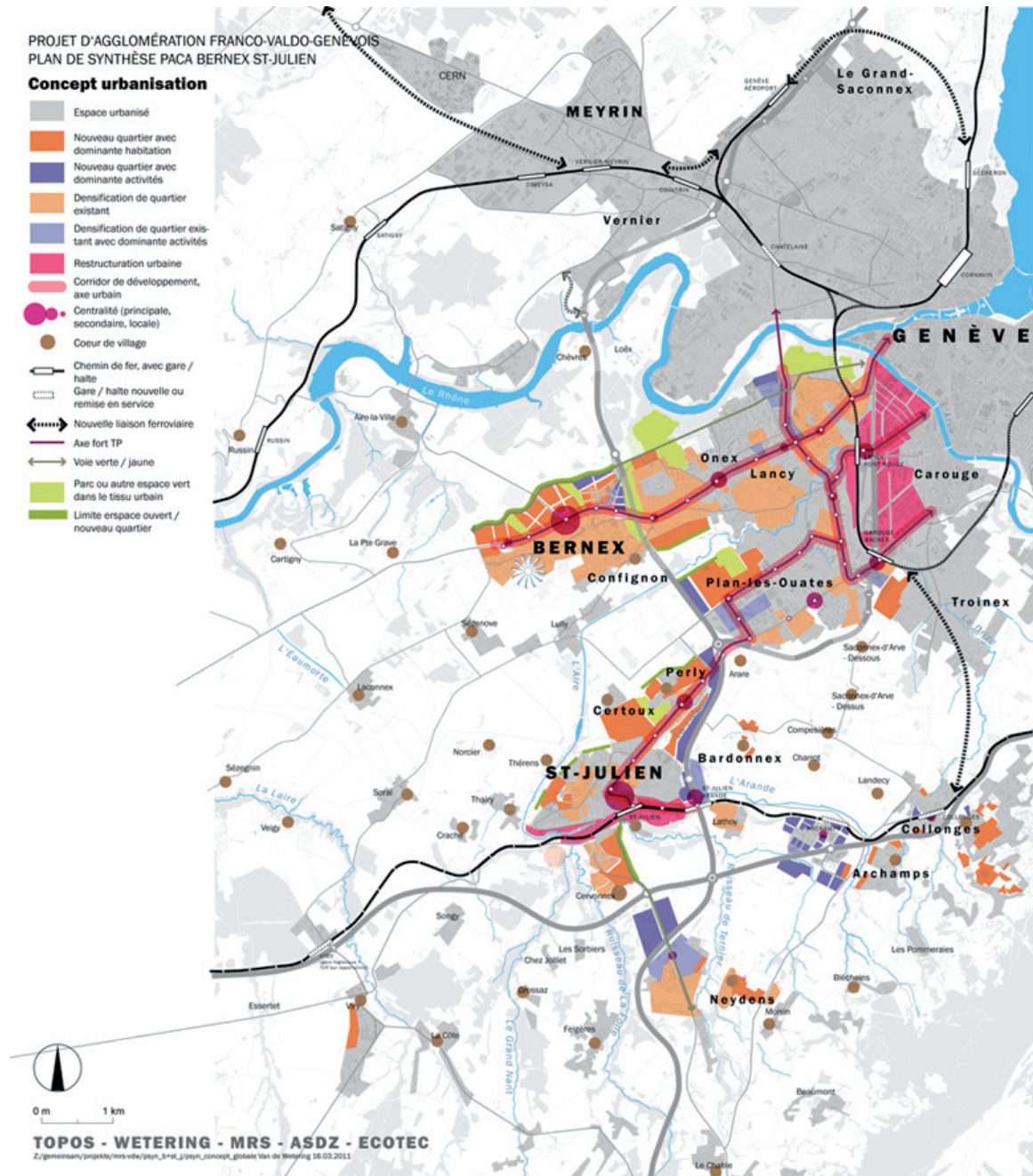


Schéma du concept d'urbanisation.



Les recommandations en matière d'urbanisation peuvent se résumer selon les 3 axes suivants :

- > la dimension quantitative. Il s'agit de vérifier la capacité d'accueil sur le périmètre du PACA le nombre de nouveaux habitants et de nouveaux emplois défini préalablement. Pour arriver aux objectifs quantitatifs, la structure spatiale de l'urbanisation retenue correspond à un renforcement des centres régionaux existants de Bernex et de Saint-Julien (doublement de la population) ainsi qu'un développement de l'urbanisation autour des axes forts tram reliant ces centres au cœur d'agglomération (essentiellement autour de centralités desservies par les arrêts TC),
- > la dimension qualitative. Il s'agit de prévoir un développement urbain dense, mixte et structuré autour d'espaces publics de qualité organisés autour des principaux arrêts TP et faisant l'objet d'un maillage permettant d'accéder aux différents quartiers. La vocation et l'affectation des lieux (dominante habitat, dominante activité, type d'équipements publics, etc. fait également partie de la dimension qualitative,
- > Le traitement des limites entre l'urbanisation et les espaces ouverts



*La voie verte
Bernex-Onex-Lancy :
un élément essentiel
du Projet de territoire.
Projet ar-ter.*

CONCEPTS

urbanisation



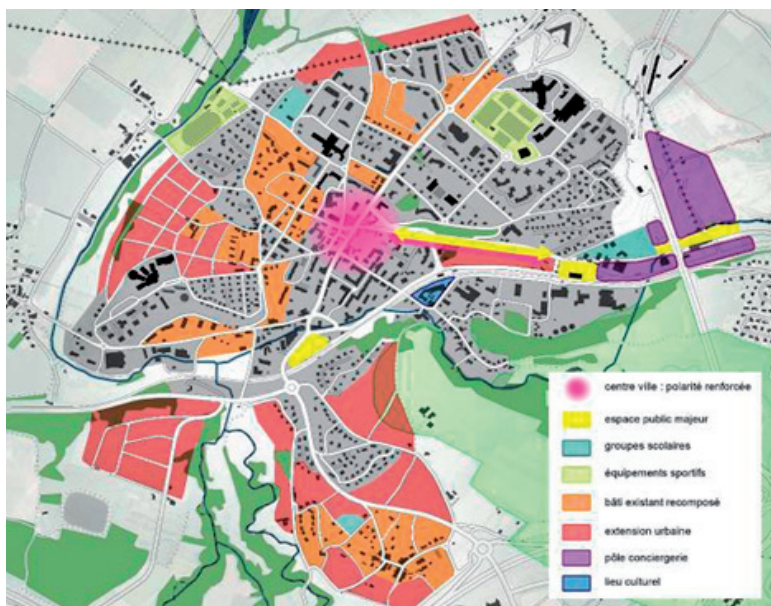
CONCEPTS

urbanisation : RU1

*** RU1 : développer l'urbanisation autour des centres régionaux ainsi que le long des axes forts, principalement autour des centralités**

Le concept s'appuie sur les polarités existantes—en premier lieu Bernex et St-Julien—renforçant ainsi les centres secondaires de l'agglomération transfrontalière, afin de leur donner une taille suffisante «masse critique» pour leur permettre la présence d'équipements et de services destinés à la population et aux entreprises. Il s'agit pour le pôle régional de Bernex de quasiment doubler sa population par le déclassement d'une partie des terres agricoles situées au nord de la Commune tout en permettant l'accueil de nouveaux emplois afin de garantir un développement important mais équilibré. Concernant le pôle régional de Saint-Julien, il s'agira également de connecter via le réseau TC et de mobilité douce les secteurs satellites d'activité que sont Archamps et Cervonnex au secteur central urbain de Saint-Julien afin d'améliorer leur potentiel de développement par un renforcement de leur accessibilité et de leur intégration à l'armature urbaine.

Le pôle régional de Saint-Julien. Projet Lieux-Dits.



Proposition d'extension de Bernex-Nord. Projet ar-ter.





Pour ces secteurs d'activité français disposant d'une forte réserve foncière, il s'agira par ailleurs de poursuivre la réflexion sur les possibles synergies avec les entreprises des zones genevoises afin de maximiser leur potentiel de développement. Dans le même objectif, le secteur autour de la plateforme autoroutière de Bardonnex représente une opportunité de développer une porte d'entrée sud de l'agglomération dont la composante symbolique pourrait renforcer l'identité de ce secteur et augmenter son potentiel d'attractivité économique.



Densification autour de centralité sur l'axe Genève-Bernex. *Projet Arbane.*



Densification de l'urbanisation à Perly autour de l'axe Tram. *Projet MBF.*

CONCEPTS

urbanisation : RU1

Il développe ensuite une ville compacte le long des espaces-rues des axes de trams allant de Bernex à Genève et de St-Julien à Genève. Le long du trajet de chaque tram, différentes séquences urbaines se succèdent, rythmées par les centralités liées aux arrêts du tram et aux équipements publics des communes traversées. L'ensemble de la ville ainsi créée—en partie nouvelle et en partie renouvelée—articule extensions sur la zone agricole et compléments aux urbanisations existantes en fonction des lieux (paysage, infrastructures, ...). Elle est structurée par les espaces et équipements publics.

Les données quantitatives

La quantification du développement urbain le long de ces axes et de ces centralités a permis de vérifier le respect du principe de base qu'est l'infléchissement de la tendance observée à l'échelle de l'agglomération transfrontalière, à savoir le déséquilibre de répartition des emplois et des logements de part et d'autre de la frontière. Ces chiffres ont également permis de vérifier la capacité



d'accueil des sites voués à l'urbanisation dans le présent projet de territoire : il ne s'agit donc bien que de prévisions à l'horizon 2030, avec le niveau d'imprécision qui en découle.

La méthode utilisée est la suivante: les surfaces des polygones (voir la carte et le tableau synthétique ci-après pp 116) correspondent à chaque quartier, en renouvellement, densification ou extension. Ils sont affectés d'un indice d'utilisation du sol (correspondant à la densité souhaitable), d'une répartition entre activités, logements et équipements, d'un taux probable de réalisation, et le nombre d'habitants et d'emplois qui résulte du calcul est fait sur la base de surfaces moyennes par logement et place de travail. Il faut préciser que la carte est un document de travail et que les périmètres de ces polygones sont donnés à titre indicatifs et n'ont pas vocation à délimiter précisément les futurs développements urbains. Ces derniers seront définis lors de prochaines démarches, notamment dans le cadre de la mise en œuvre des PSD. Le taux de réalisation a systématiquement été compté à 100% pour les extensions sur la zone agricole, partant du principe que 20 ans suffisent pour passer de la planification à la réalisation de ces futurs quartiers. Par contre, dans les secteurs de densification ou de renouvellement urbain, les taux varient entre 10% et 75% et ont été décidés sur la base de discussions avec les représentants des collectivités et leurs techniciens. La légende de la carte permet de distinguer les différentes catégories d'actions à préparer, selon la zone actuelle (agricole, villas ou dense). En raison de la longueur des procédures genevoises, la distinction a été faite entre les secteurs dans lesquels les déclassements sont déjà faits, et ceux pour lesquels cette étape importante reste à faire. Le résultat de l'ensemble des calculs met en évidence que l'objectif emplois est largement rempli, avec des densités légèrement supérieures à certaines zones actuelles mais néanmoins raisonnables (IUS GE ou COS F entre 0.6 et 0.8). Par contre, en matière de logements, la marge de manœuvre est plus serrée, et ne permet pas de répondre complètement à l'objectif supplémentaire de 20% correspondant au phénomène de desserrement et de point mort. Les arbitrages devront être repris à l'échelle du Projet d'agglomération de deuxième génération, en fonction des capacités d'accueil des autres PACA.

Position des Communes de Perly-Certoux, d'Onex et de Confignon sur le concept urbanisation

La Commune de Perly-Certoux reconnaît la nécessité de développer l'urbanisation autour des infrastructures de transport majeures tel le tramway Lancy-Pont-Rouge - Saint-Julien desservant le territoire



communal. Elle insiste en revanche sur la nécessité de maîtriser ce développement en procédant à un phasage des opérations afin d'éviter qu'une croissance trop rapide n'empêche la

préservation de son identité dans une perspective d'équilibre social de sa population. Dans ce contexte, la Commune a donc lancé la révision de son Plan directeur communal afin d'être active au niveau de la prise en compte de ses souhaits et avis.

La Commune d'Onex s'oppose à la densification par déclassement des secteurs en zone 5 (« zone villas ») situés dans un rayon de 500 mètres autour de la route de Chancy à l'exception des secteurs immédiatement contigus pour lesquels elle souhaite un déclassement en zone d'activité tertiaire afin de pallier en partie à l'important déficit d'emplois de la Commune. De la même manière, la Commune ne souhaite pas le déclassement du secteur en zone agricole « Sur-le-Beau ». Cette position est contraire au concept du plan de synthèse qui définit le développement de l'urbanisation autour des axes de transports publics lourds comme l'est le TCOB.

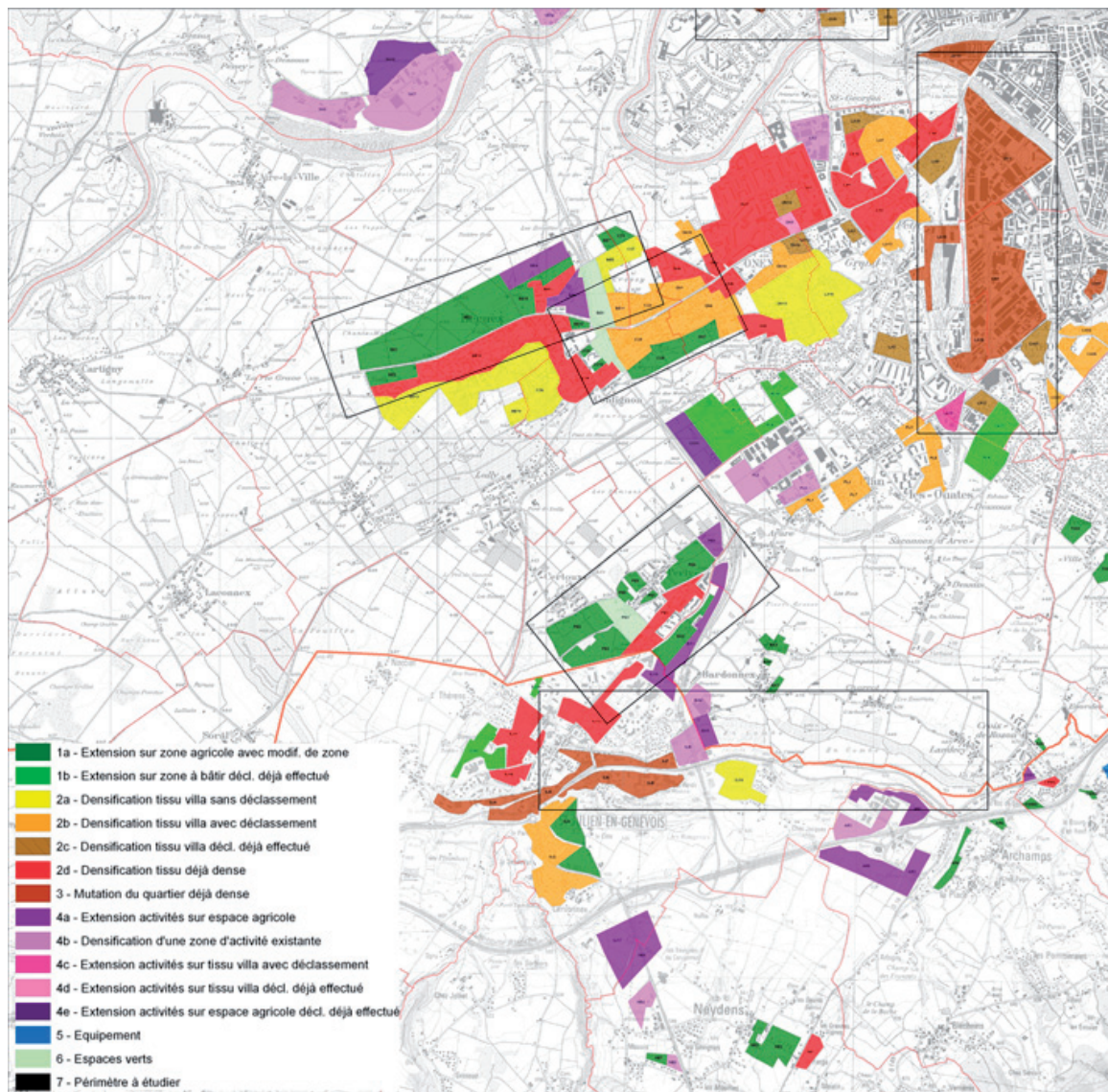
La Commune de Confignon s'oppose également au déclassement du secteur actuellement en zone agricole de « Sur-le-Beau » pour plusieurs raisons : une pression accrue sur le cours d'eau de l'Aire, l'amputation de la césure verte Rhône-Aire, le risque d'urbanisation plus en direction de l'ouest sur le périmètre de protection paysagère du coteau sud prévu dans le plan directeur communal (PDCOM). Ces éléments seront approfondis dans le cadre de l'étude d'aménagement du futur PSD route de Chancy-Sur-le-Beau.

Le COPIL recommande de développer l'urbanisation autour des pôles régionaux, ainsi que le long des axes forts et de ses centralités :

- > développer les pôles régionaux de Bernex et de Saint-Julien/Bardonnex (y compris Archamps, et Cervonnex,
- > densifier autour de l'axe fort de la route de Chancy : Croisée de Confignon, place des deux-Eglises, Les Esserts/Mouilles, place des Ormeaux,
- > densifier autour de l'axe fort de la route de Base et de la route de Saint-Julien : Bachet, Pt-Rouge, Plan-les-Ouates, Cherpines, Perly-Certoux.

CONCEPTS

urbanisation : RU1



Carte des potentiels d'urbanisation.



Genève - Bernex - St-Julien	Logements théoriques	Emplois théoriques	Logements réalisés d'ici 2030	Emplois créés d'ici 2030
Archamps	492	5'109	492	5'109
Bardonnex	951	3'124	951	2'801
Bernex	6'598	6'041	5'719	5'858
Carouge (GBS)	3'600	9'946	1'880	4'973
Confignon	5'171	2'680	2'883	1'714
Lancy	5'539	8'947	3'214	6'537
Genève (GBS)	7'240	4'339	3'282	2'169
Neydens	712	2'055	610	1'334
Onex	4'723	1'903	1'746	1'311
Perly	3'191	1'162	3'152	1'122
Plan-les-Ouates	3'575	2'637	2'109	1'737
Saint-Julien	5'535	6'156	4'539	4'099
Total	47'327	54'100	30'577	38'765

Tableau synthétique des potentiels.



CONCEPTS

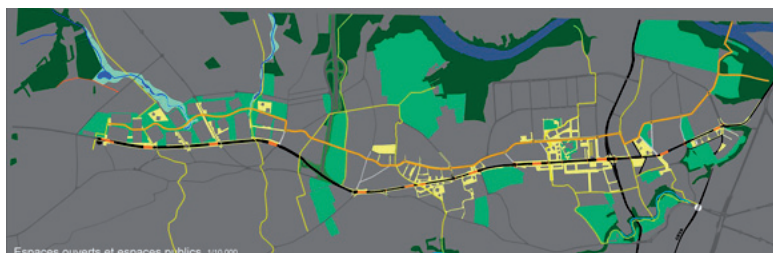
urbanisation : RU2

*** RU2: concevoir et réaliser une ville passante de qualité pour accueillir la croissance attendue en prévoyant des formes urbaines denses et mixtes et constituées d'un réseau d'espaces publics.**

La mixité et la densité des secteurs voués au développement urbain, et de manière plus importante autour des haltes TP structurantes sont des qualités essentielles pour un bon fonctionnement territorial. Ces deux principes sont à la base du concept d'urbanisation du plan de synthèse du PACA et sont, comme énoncé précédemment intimement liés aux volets environnementaux et de mobilité (préservation des espaces ouverts et opportunité de développer une offre TC de qualité). La présence d'équipements publics participe également à l'attractivité et à la qualité urbaine des centralités autour desquelles sont structurés les nouveaux quartiers. Au-delà des équipements publics dits «structurants», les urbanisations devront également prévoir la réalisation d'équipements «du quotidien» d'échelle locale comme par exemple des établissements scolaires. Les pièces urbaines devront également être composées d'un réseau d'espaces publics de qualité structurés autour d'un espace-rue permettant le partage des usages, véritable colonne vertébrale où se concentrent les éléments de l'intensité urbaine que sont les axes forts TP, les commerces, les services etc.

Le maillage des voies (adapté à ses multiples usagers) permet de passer de cet espace-rue aux différents quartiers (renouvelés ou nouveaux) et aux espaces ouverts (naturels et agricoles) proches, afin d'offrir une qualité de vie la plus grande possible aux habitants actuels et futurs. Ces passages de la ville à la campagne sous forme de franges sont et seront l'objet de projets de paysages, à l'exemple de la « voie verte » de Bernex Nord ou des « campagnes » de St-Julien.

Un exemple de réseau d'espaces publics autour du TCOB. Projet Arbane.

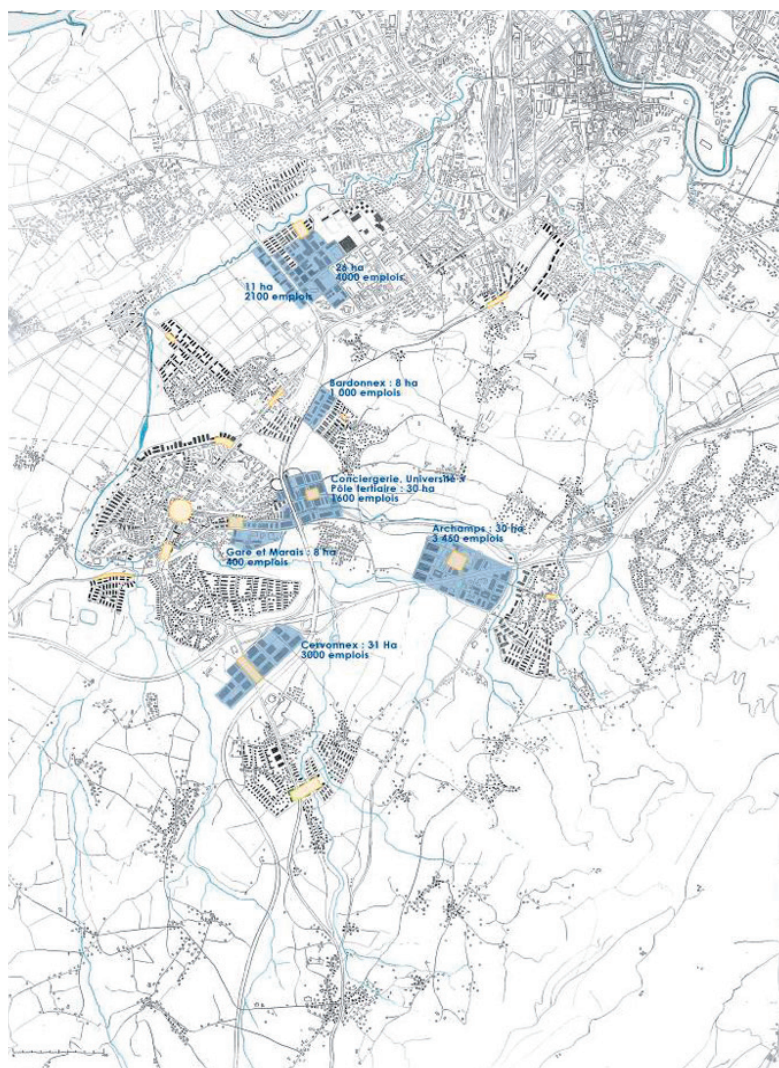




Au sein de ce maillage, les espaces publics auront un rôle très important, ils permettront de constituer un tissu urbain de qualité favorisant les lieux de rencontre et la vie de quartier. De manière plus générale, la concrétisation des principes définis par les 3 concepts environnement, mobilité et urbanisation à l'échelle des quartiers devra faire l'objet d'un projet et d'études à part entière. Dans cette optique, un certain nombre de périmètres correspondant aux secteurs voués à se développer ont été identifiés. C'est au sein de ces périmètres stratégiques de développement (PSD) que seront approfondies les différentes thématiques. Le chapitre recommandations sur la mise en œuvre propose une série de fiches PSD qui constituent l'esquisse du « cahier des charges » de la suite des opérations.



Exemple de densification du secteur villa de la Dode.
Projet Arbane.



Secteurs à fort potentiel de développement économique.
Projet Lieux-Dits.

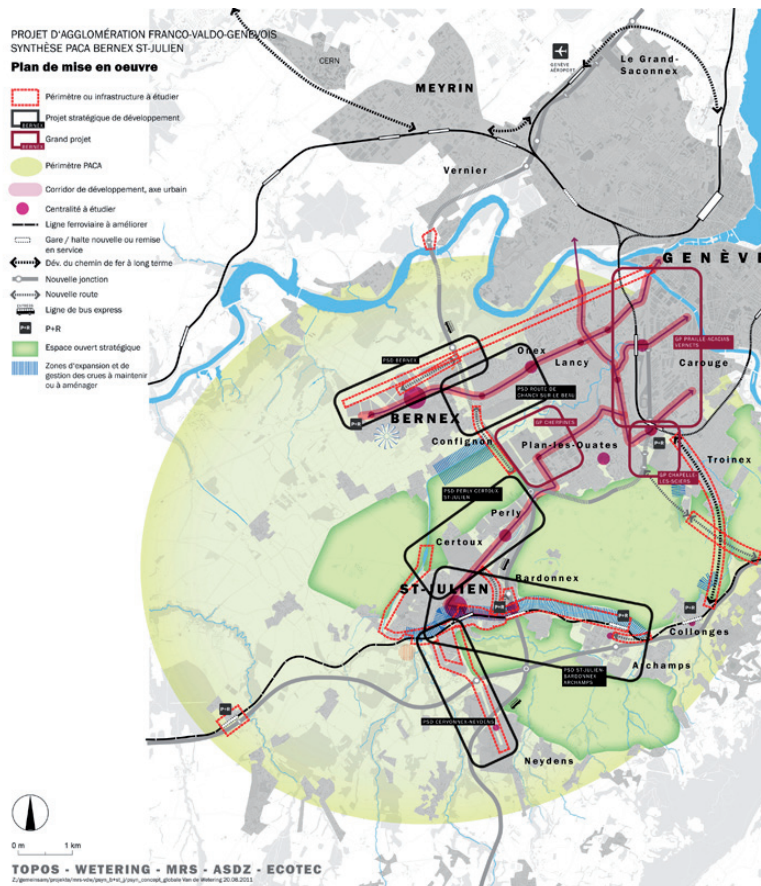
CONCEPTS

urbanisation : RU2



CONCEPTS

urbanisation : RU2



Le COPIL recommande d'appliquer à l'échelle locale, au sein des secteurs voués à se développer les principes identifiés par la synthèse des études PACA:

- > PSD Route de Chancy – Sur le Beau,
- > PSD Bernex,
- > PSD Perly – Saint-Julien,
- > PSD Saint-Julien – Bardonnex – Archamps ,
- > PSD Saint-Julien – Neydens,
- > PSD Archamps,
- > grand projet Les Cherpines,
- > grand projet PAV,
- > grand projet Chapelle – les – Sciers.



* RU3: traiter les limites entre nouvelles urbanisations et espaces ouverts

L'extension de la « ville » est ainsi définie par ses limites, certaines étant précisées pour des raisons paysagères (Perly nord ou St-Julien sud) ou de voisinage/compatibilité d'usages (Bernex nord, Onex sud ou Certoux ouest), d'autres n'étant pas définies dans le détail, leur fixation définitive pouvant encore évoluer :

- > Perly nord—cette limite est située en haut d'un micro relief dessinant un « glacis » sous le village : le choix a été fait de ne pas urbaniser cette pente douce et de limiter l'urbanisation nouvelle à la rupture de pente. L'entité préservée domine ainsi la Plaine de l'Aire dans sa partie d'agriculture intensive,
- > St-Julien sud—cette limite est située sur le chemin rural « voie violette » qui permet de rejoindre le sud de la commune à son centre, et/ou sur la rupture de pente juste à côté. La localisation de cette limite de l'urbanisation nécessitera une modification du périmètre de la ZAP,
- > Bernex nord—cette limite baptisée « voie verte » cumule plusieurs fonctions/vocations : elle est localisée à cet endroit pour préserver le corridor biologique à l'ouest, l'activité des gravières au nord ouest et celle de l'agriculture au nord est. Son parcours rectiligne (ou presque, selon les variantes) a été choisi de manière à limiter à long terme l'extension de l'urbanisation, ménager un itinéraire de mobilité douce à l'échelle de l'agglomération, permettre le traitement des eaux de surface dans son épaisseur, et canaliser les promenades des urbains dans les terres agricoles, par la succession de ces différents usages, la mobilité douce contre l'urbanisation et le ruisseau du traitement des eaux de surface contre les terres agricoles, de manière à choisir les lieux de franchissement du ruisseau par les promeneurs,
- > Onex sud et Certoux ouest—ces limites sont dictées par le relief et la proximité de l'Aire.



Limites entre urbanisation
et espaces ouverts.
Projet Lieux-Dits.

CONCEPTS

urbanisation : RU3



Le COPIL recommande de créer des limites entre les nouvelles urbanisations et les espaces ouverts, notamment agricoles. Ces limites, voir dans certains cas ces zones de transition devront se localiser sur les secteur à urbaniser et non sur la zone agricole afin de limiter l'emprise sur ces dernières :

- > voie verte de Bernex Nord,
- > entre les Cherpines et l'Aire,
- > entre Perly et la Plaine de l'Aire,
- > entre Saint-Julien et le cordon de l'Aire,
- > chemin violet entre Cervonnex et la ZAP,
- > entre Sur-le-Beau et l'Aire.

CONCEPTS

urbanisation : RU3



5. La mise en oeuvre

L'objectif du projet d'agglomération est la mise en place, sur un territoire donné, d'un projet cohérent qui puisse accueillir une quantité importante de logements et de places de travail: c'est un défi important qui nécessitera des évolutions dans les manières de faire de part et d'autre de la frontière. De manière un peu réductrice, il s'agira de remédier à des processus trop lents à Genève et pas toujours maîtrisés côté français et vaudois. Ceci devrait se traduire dans les actes par une construction plus soutenue de logements sur le Canton de Genève et le renforcement la limitation de l'étalement urbain sur les territoires français et vaudois. C'est pourquoi la question de la mise en œuvre des recommandations contenues dans ce rapport de synthèse nécessite d'être abordée, même si son échelle n'est en apparence pas en relation avec la mise en œuvre directe et immédiate des projets dessinés. Il est nécessaire de prendre en compte 3 temporalités de mise en œuvre différentes, mais à appréhender en parallèle:

- > la mise en œuvre des infrastructures: que ce soit en matière de transports publics, d'équipements ou de services, il faut anticiper, ou pour le moins réaliser ces infrastructures simultanément à l'arrivée des habitants et des emplois.

Le TCOB va être mis en service fin 2011, mais les études préliminaires pour le tram de Saint-Julien débutent seulement. La mise en œuvre pose par ailleurs la question cruciale du financement. L'aide de la Confédération est importante, mais la nécessaire implication des autres collectivités (Communes, Départements, Région et État) est aussi conséquente. L'anticipation demande d'autant plus de fonds disponibles que les nouveaux contribuables ne sont pas encore là. La définition de qui fait quoi et de qui prend en charge quoi est l'un des problèmes à résoudre pour permettre une mise en œuvre soutenue.

- > la mise en œuvre des opérations urbaines par le privé ou le public: ces réalisations sont dépendantes des procédures qui vont être adoptées pour le déclassement des terrains, les études d'urbanisme pour les quartiers, l'obtention des validations démocratiques et des autorisations.

Il faut du temps pour absorber l'idée de la transformation à cette échelle du territoire et du temps pour accepter les nouvelles réalisations. Les propriétaires fonciers et les acteurs de l'immobilier ont déjà démontré leur intérêt pour mettre à disposition



des terrains et réaliser des logements et lieux d'activités. Ceci pour autant que le cadre d'étude, de réalisation et de concertation soit ouvert, clair et équilibré : une conduite de projet et de concertation État/Commune/Privés aurait cette ouverture et cette transparence et permettrait de mieux répondre aux objectifs en donnant à chacun la possibilité de trouver son compte.

> le formalisme des procédures et des validations : le projet d'agglomération est ambitieux. Or les pratiques passées et actuelles ont démontré des lenteurs, des blocages et des développements insuffisamment contrôlés.

Le processus démocratique d'acceptation est indispensable, mais il serait intéressant que cette acceptation porte sur des objectifs et non sur les modalités de réalisation. L'établissement d'une vision sur le territoire est nécessaire pour permettre à chacun de s'y projeter. Mais une fois cette vision, ce projet établi, il faut passer à sa mise en œuvre sans prétendre tout penser ni tout dessiner. En travaillant sur les objectifs et les principes, en utilisant des mesures de précaution pour ce qu'il n'est pas opportun de faire immédiatement, il est possible de construire un territoire par « morceaux » et par tâtonnement (recherches, essais, vérifications, contrôles et corrections). Une note plus détaillée jointe en annexe, proposant des pistes pour accélérer les processus sans pour autant supprimer les temps de réflexion et de validation. Au delà de ces considérations d'ordre général, le présent chapitre propose les premiers instruments de mise en œuvre sous la forme :

- > du plan guide et de son phasage (hypothèse d'évolution),
- > du plan de mise en œuvre et des fiches des projets stratégiques de développement (PSD).

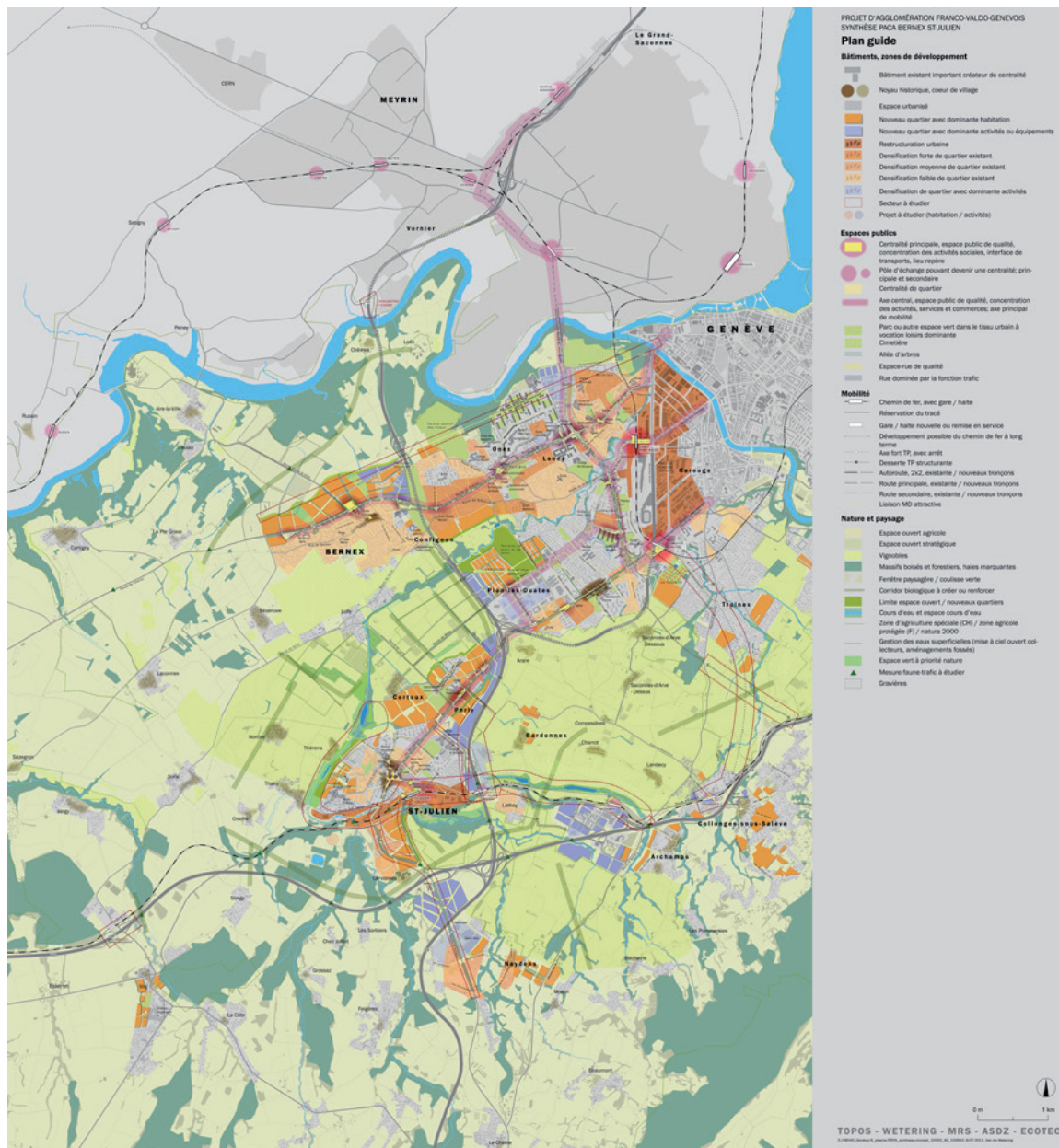
Le **plan guide** donne la vision d'ensemble des recommandations du COPIL. Il offre la possibilité de déclencher des opérations par interventions groupées ou éparses à des temporalités variables. Il constitue une illustration du développement à un moment. Tout en assurant la cohérence d'ensemble, le plan guide constitue donc un plan évolutif en fonction des résultats des études à engager et des opportunités offertes (sollicitations promoteurs privés...). Il sera revisité deux à trois fois par an.

Le **plan de mise en œuvre** repère les projets stratégiques de développement, les infrastructures à étudier et les mesures d'accompagnement paysagères. Il constitue le cadre des futures actions de mise en œuvre au cours des prochaines années.



5.1. Organisation territoriale dans le temps

5.1.1. Le plan guide





Le plan guide est la carte du PACA à l'horizon 2030. Il correspond à un scénario du territoire futur à un instant t et propose une vision d'ensemble tant en matière d'urbanisation, de mobilité que d'environnement. Le plan guide est donc l'outil qui permet de définir une cohérence entre les concepts de développement et la réalité.

L'originalité de cet outil est de représenter de manière conjointe ce qui existe, les évolutions probables ainsi que des éléments plus prospectifs. C'est donc un document évolutif qui n'a pas la rigidité d'un document d'urbanisme traditionnel plus réglementaire.

Sont représentés sur le plan guide les lieux d'urbanisation (extension/densification) pour les quartiers d'habitation et les secteurs d'activités, le développement des réseaux d'infrastructures de transports, ainsi que les aménagements en faveur de l'espace agricole et des milieux naturels pour les 20 prochaines années.

5.1.2. Le phasage

Afin d'atteindre cette vision future, mais pas si lointaine, une hypothèse de phasage est faite sous la forme de 4 cartes d'évolution du développement urbain, 4 cartes d'évolution du réseau TP et 4 cartes d'évolution du réseau TIM.

Les termes proposés pour chaque étape sont aujourd'hui, 2016, 2020, 2030 et au-delà de 2030.

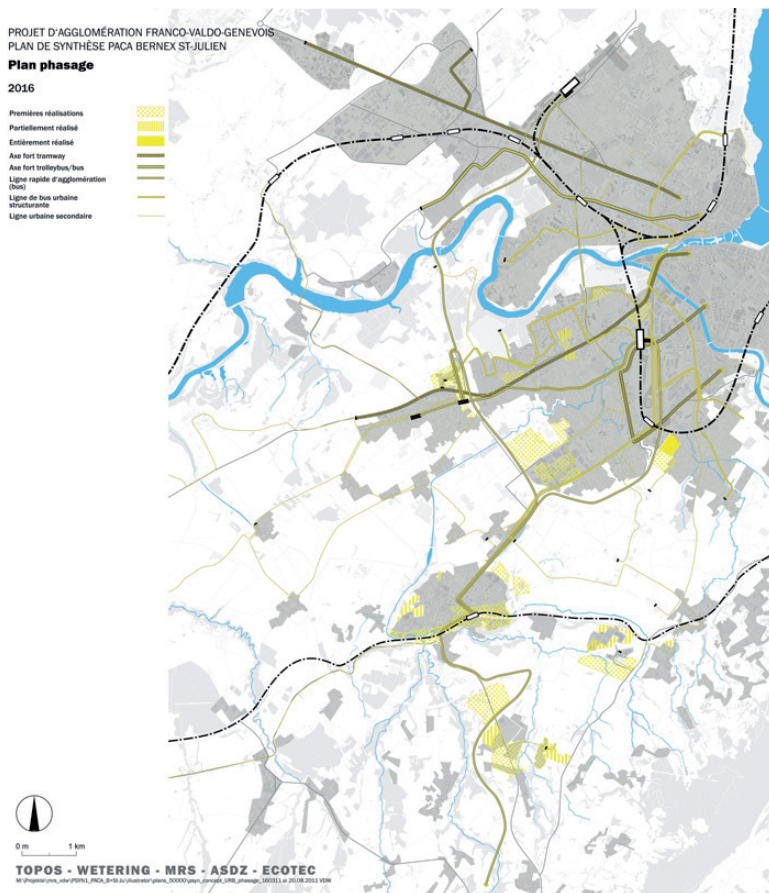
Il s'agit :

- > de simuler le développement du PACA en identifiant les secteurs déclencheurs et les horizons possibles,
- > d'anticiper ce même développement en recommandant aux autorités compétentes de lancer les études nécessaires, de coordonner les actions et de modifier les instruments d'aménagements.

Ces éléments de phasage seront mis à jour régulièrement sous forme de «tableau de bord» en même temps que le plan guide en fonction des travaux menés dans le cadre de la réalisation du schéma d'agglomération n°2 et en fonction de l'avancement de la mise en œuvre des PSD.



> Horizon 2016



Phasage urbanisation / mobilité 2016.

Cette carte reproduit l'image du territoire après la mise en service du TCOB jusqu'à Vailly en 2013 et du CEVA en 2016. En lien avec réalisation de l'axe fort TC sur la route de Chancy les développements des secteurs de Pré-Longet et des Esserts devraient être achevés et partiellement achevés pour les quartiers de la Dode et de la Pralée. Toujours sur cet axe, les premières constructions du nouveau quartier de Bernex-est devraient apparaître. Le centre régional de Bernex sera par ailleurs connecté directement à la gare RER de Lancy-Pt-Rouge via la route de Chancy.

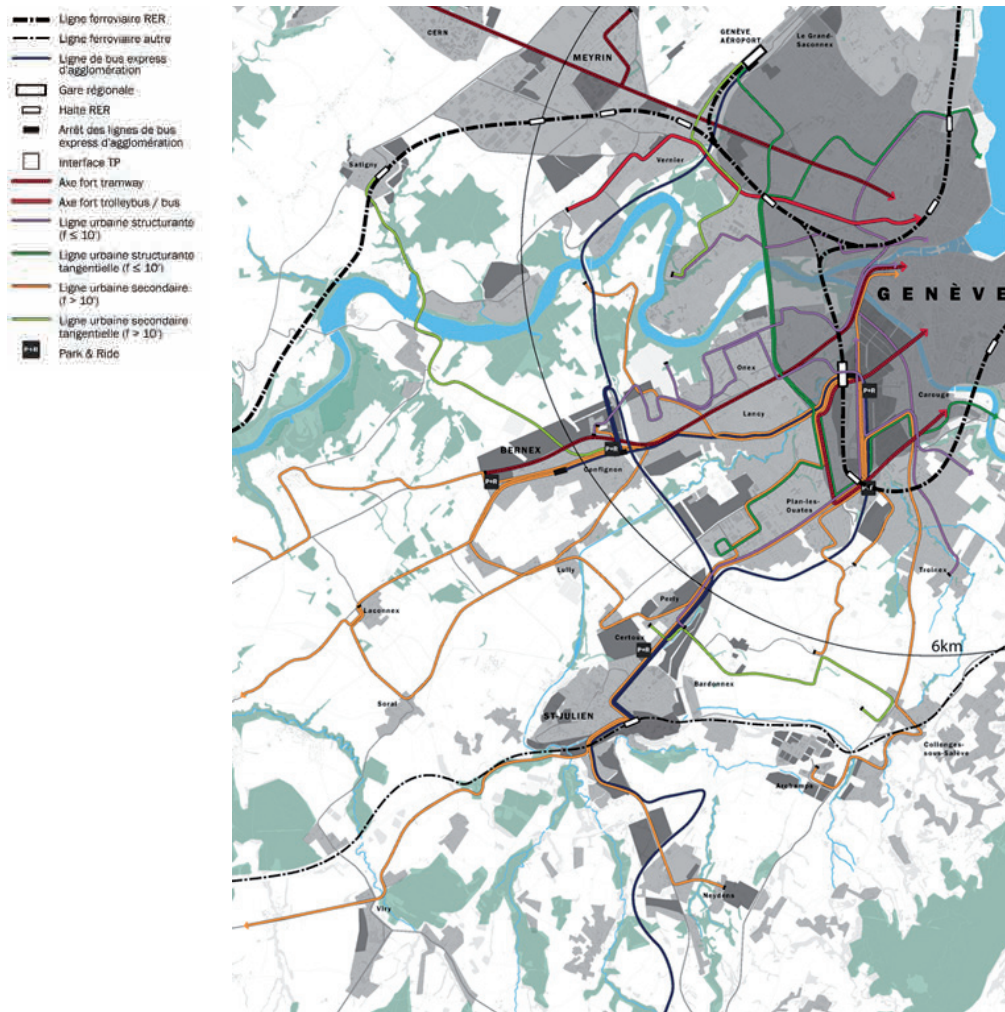
A cet horizon, un nouvel accès routier à l'autoroute permettra de desservir directement le nouveau quartier de Bernex-est et son P+R. Un autre P+R au terminus du tramway à Bernex-Vailly sera également réalisé. Sur l'axe Genève Saint-Julien, le quartier de la Chapelle sur la Commune de Lancy sera réalisé et profitera d'une excellente desserte TC grâce à sa proximité de la gare RER

MISE EN OEUVRE

phasage



de Carouge-Bachet, tout comme le quartier voisin des Sciers sur la Commune de Plan-les-Ouates qui devrait voir ses premières constructions apparaître. En lien direct avec la réalisation du CEVA, les P+R de Trèfle-Blanc et du Bachet seront également opérationnels.

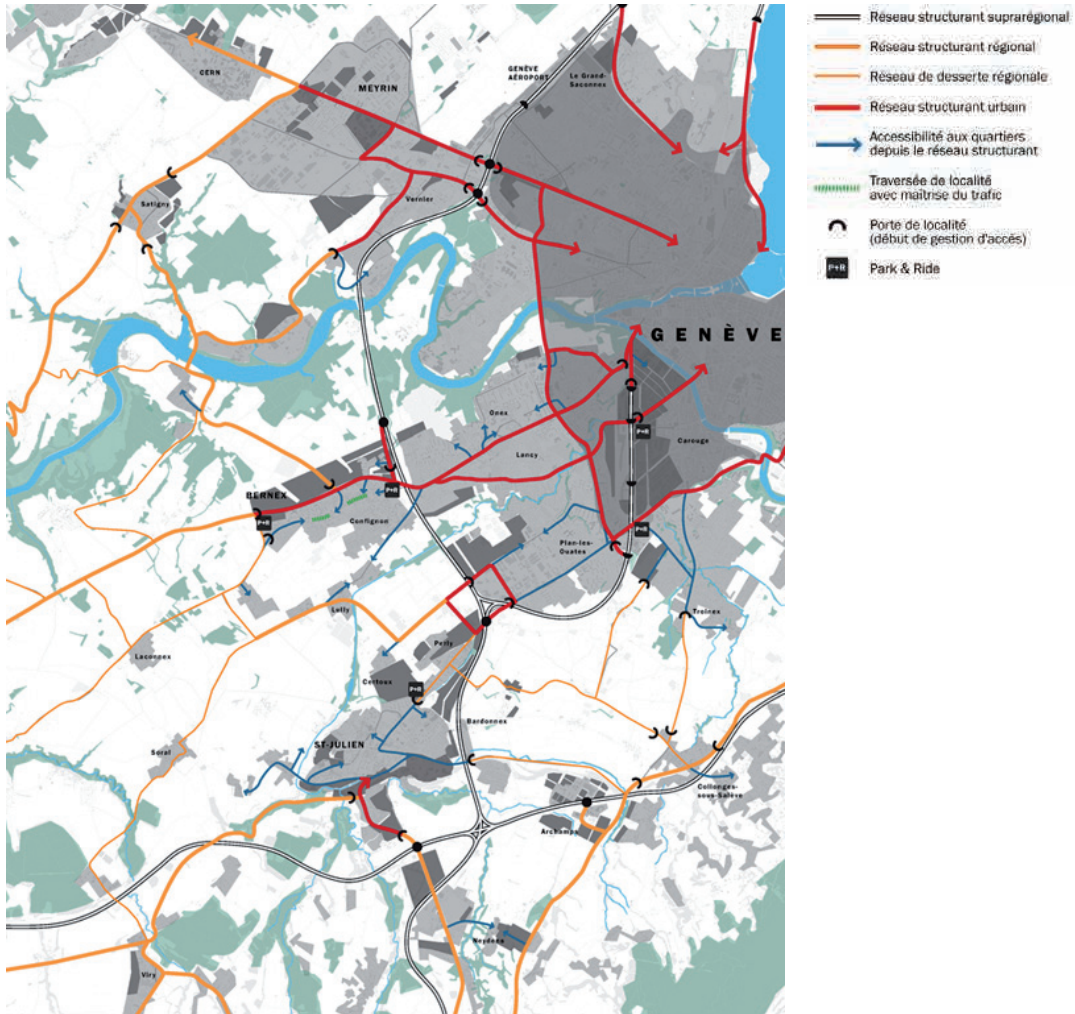


Concept TP, horizon 2016.

MISE EN OEUVRE

plan de mise en oeuvre

Le centre régional de Saint-Julien, encore desservi par la ligne de bus D verra à cet horizon les premières réalisations du nouveau quartier de la gare alors que le quartier de Chabloux, à l'ouest de la Commune sera construit. De leur côté les secteurs périphériques d'activité d'Archamps (au nord de l'autoroute A40) et de la ZAE de Cervonnex seraient partiellement achevés et profiteront d'une desserte TC de rabattement sur les axes forts. De nouvelles liaisons TC seront également mises en service entre Perly et Croix-de-Rozon et entre Carouge, Collonges et la technopole d'Archamps. De nouveaux P+R pourraient être créés en lien avec ces nouvelles lignes TC à Archamps ou à Cervonnex.



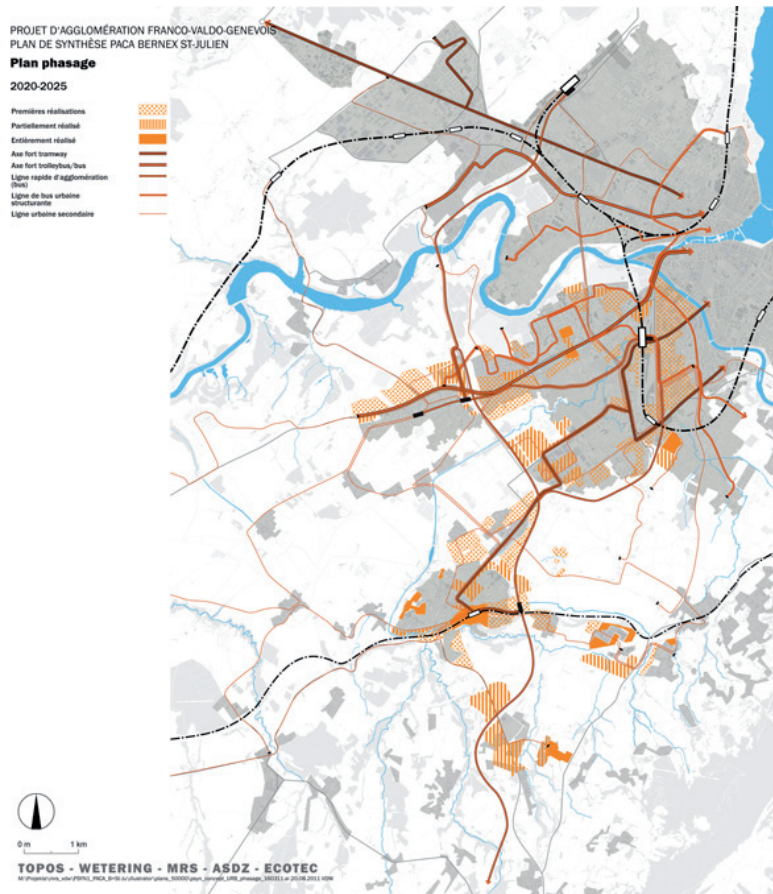
Concept TIM, horizon 2016.

MISE EN OEUVRE

plan de mise en oeuvre



> Horizon 2020



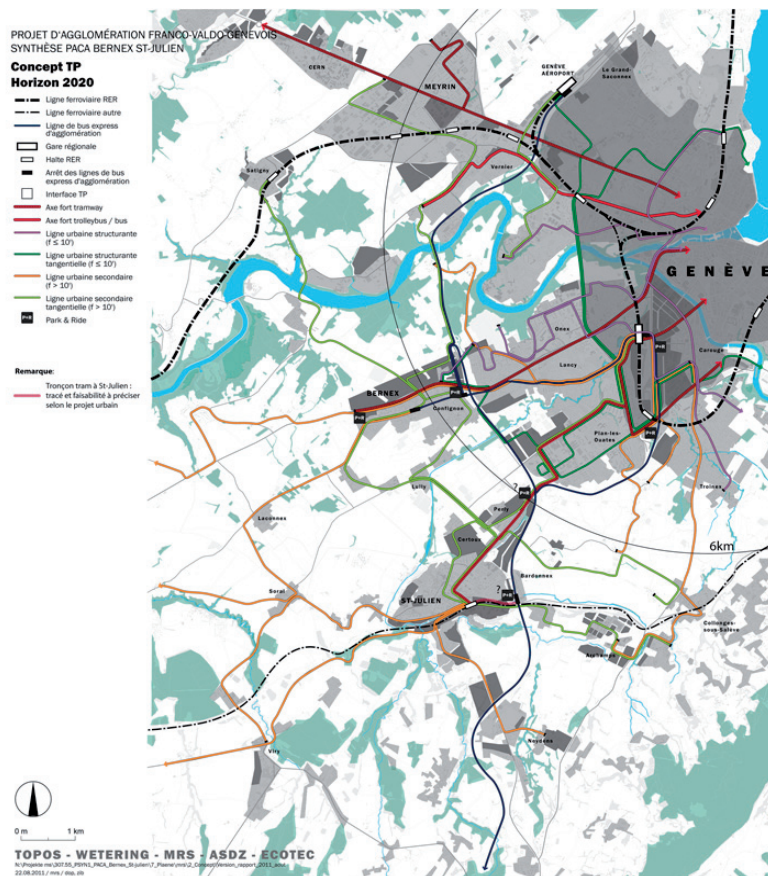
Phasage urbanisation / mobilité 2020.

Cette carte reproduit l'image du territoire après la réalisation du tramway entre Lancy Pt-Rouge et Saint-Julien (2018). L'arrivée de cette nouvelle infrastructure TC performante sur l'axe fort Genève - St-Julien aura un effet important sur cette portion de territoire. Ainsi, le nouveau quartier de la gare à St-Julien serait achevé à cet horizon alors que la densification sur l'avenue de Genève ainsi que le quartier de Chabloux seraient partiellement réalisés, tout comme les quartiers des Cherpines et des Sciers à Plan-les-Ouates. A Perly-Certoux, les premières constructions devraient également apparaître. En lien avec le tramway, un système de rabattement TC sur le pôle de Saint-Julien sera mis en place à cet horizon.

Les secteurs d'activité d'Archamps et de Cervonnex, qui poursuivront leur développement profiteront également de la nouvelle ligne tramway structurante. L'accès au réseau autoroutier sera par ailleurs facilité avec la réalisation de nouveaux accès à Archamps (liaison RD1206 et modification de la bretelle) et à Viry (nouvel échangeur).



Les communes de «Genève-sud» verront leur accès à l'autoroute également restructuré, grâce à la réalisation du complément de jonction de la Milice et de la liaison Genève-sud 1.

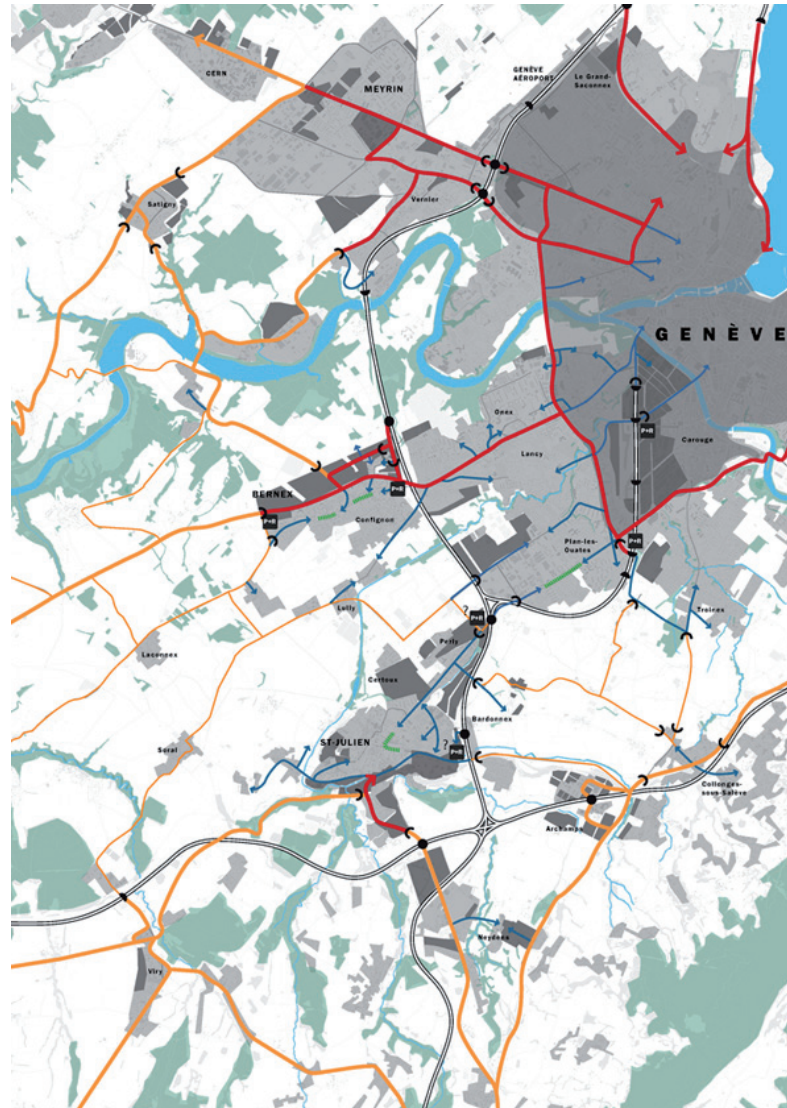


Concept TP, horizon 2020.

La réalisation de la ligne de tramway sur cet axe sera accompagné par la réalisation d'un grand P+R «sud de l'agglomération» à Perly ou bien à Bardonnex. L'actuel P+R de la douane de Perly serait lui déplacé vers le secteur de la gare. Sur l'axe Genève-Bernex, le développement se poursuivra également autour de la ligne de tramway dans les secteurs en densification des Marbriers et de Surville au Petit-Lancy et de la Dode et de la Croisée de Confignon à Onex et Confignon. Les premières réalisations au chemin Sur-le-Beau devraient également apparaître. Le centre régional de Bernex poursuivra son important développement : une nouvelle ligne de trolleybus le reliera à Onex alors que le secteur de Bernex-est sera partiellement réalisé et le nouveau quartier de Bernex-nord verra ses premières constructions s'élever. Dans tous les secteurs d'extension, il faudrait avoir débuté la réalisation des logements et des lieux d'activité et de services. Idéalement, entre 10% et 25% du quantitatif total devrait déjà être réalisé.



-  Réseau structurant suprarégional
-  Réseau structurant régional
-  Réseau de desserte régionale
-  Réseau structurant urbain
-  Accessibilité aux quartiers depuis le réseau structurant
-  Traversée de localité avec maîtrise du trafic
-  Porte de localité (début de gestion d'accès)
-  Park & Ride

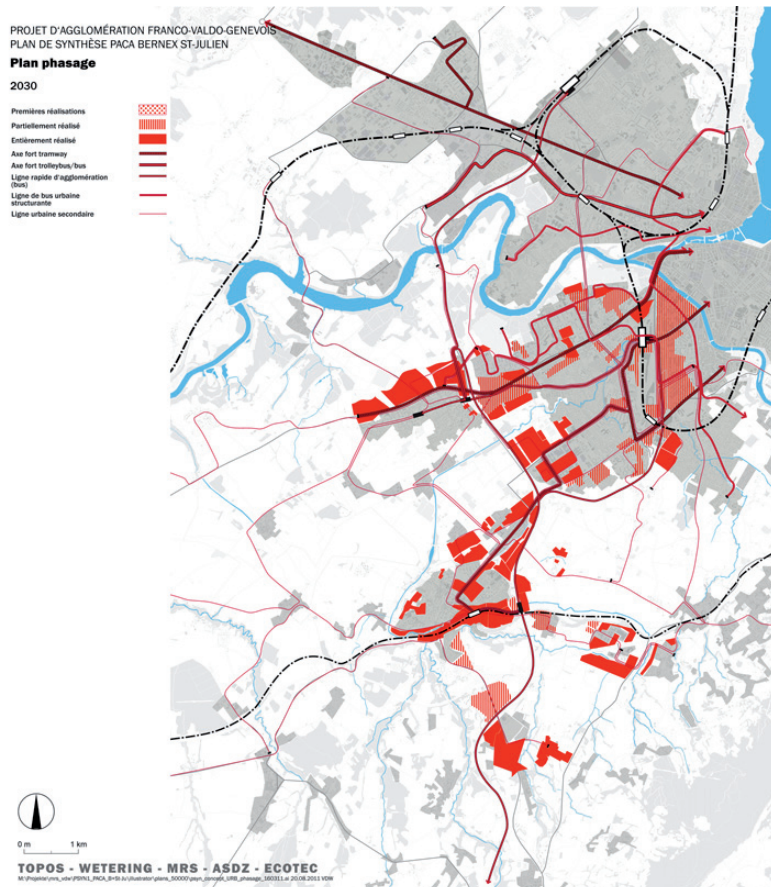


Concept TIM, horizon 2020.

Sur le plan des TIM, le «boulevard nord» permettra de desservir le nouveau quartier de Bernex-nord et de le connecter directement à l'autoroute. Le développement progressif sur les deux axes forts nécessitera la mise en place de liaisons TP tangentielle entre les deux centres régionaux de Bernex et de Saint-Julien, mais également entre le quartier des Cherpines et Bernex.



> Horizon 2030

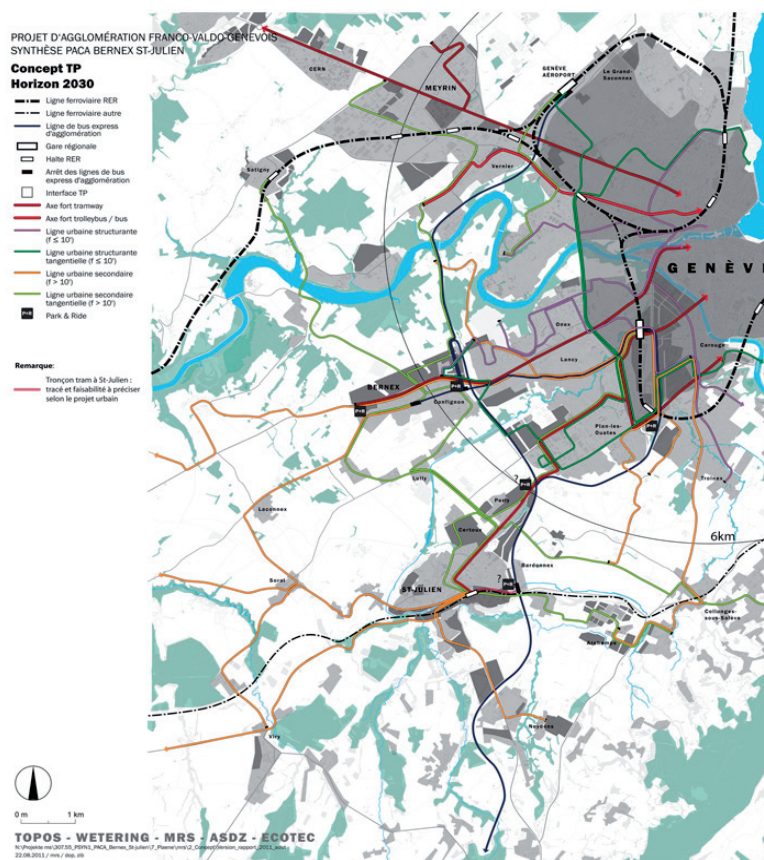


Phasage urbanisation / mobilité 2030.

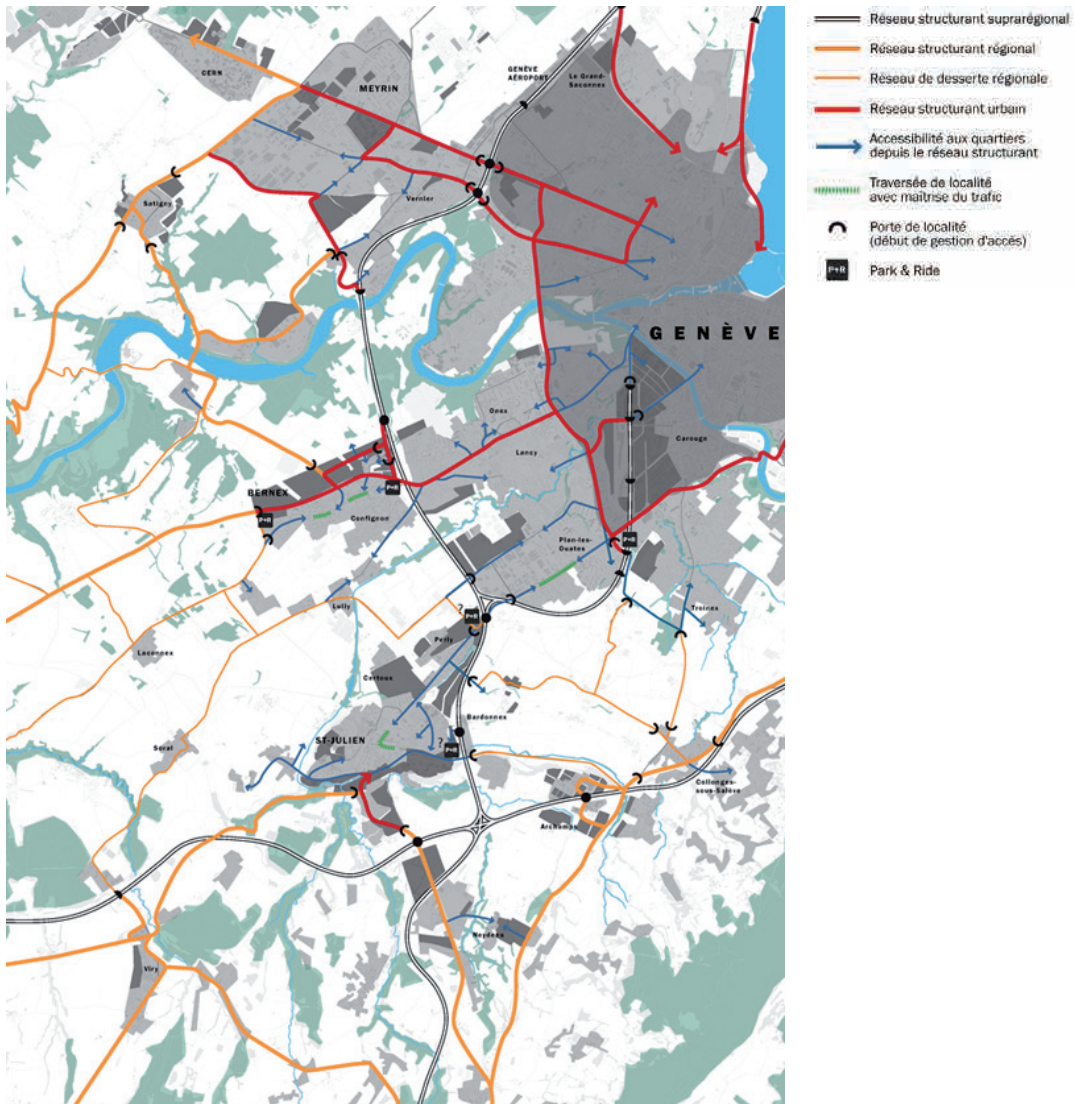
Cette carte reproduit l'image du territoire à l'horizon 2030 une fois arrivé à 100% des réalisations dans tous les secteurs d'extension. A cet horizon, 30'000 nouveaux logements (24'000 CH et 6000 F) et 39'000 nouveaux emplois (28'000 CH et 11'000 F) devraient être réalisés à l'échelle du PACA GEBEJU, ce qui nettement au dessus des objectifs de départ (24'000 nouveaux logements et 20'000 nouveaux emplois). Les secteurs en densification urbaine, que ce soit des zones villa ou le PAV (Praille-Acacias-Vernets) poursuivront leur développement au-delà de 2030. De la même manière, le secteur d'activité de Cervonnex ne devrait pas avoir atteint son potentiel maximum à l'horizon 2030.



Concernant les secteurs d'Archamps et de Cervonnex, les objectifs de développement définis dans le cadre du plan de synthèse devraient être partiellement réalisés, tout comme la densification des secteurs en densification autour des axes forts TP de Bernex et de Saint-Julien. A cet horizon, la jonction de Vernier-Canada ainsi que l'amélioration de l'accès à l'autoroute à Archamps permettront de parfaire le fonctionnement du réseau routier autour des pôles de Bernex et de Saint-Julien.



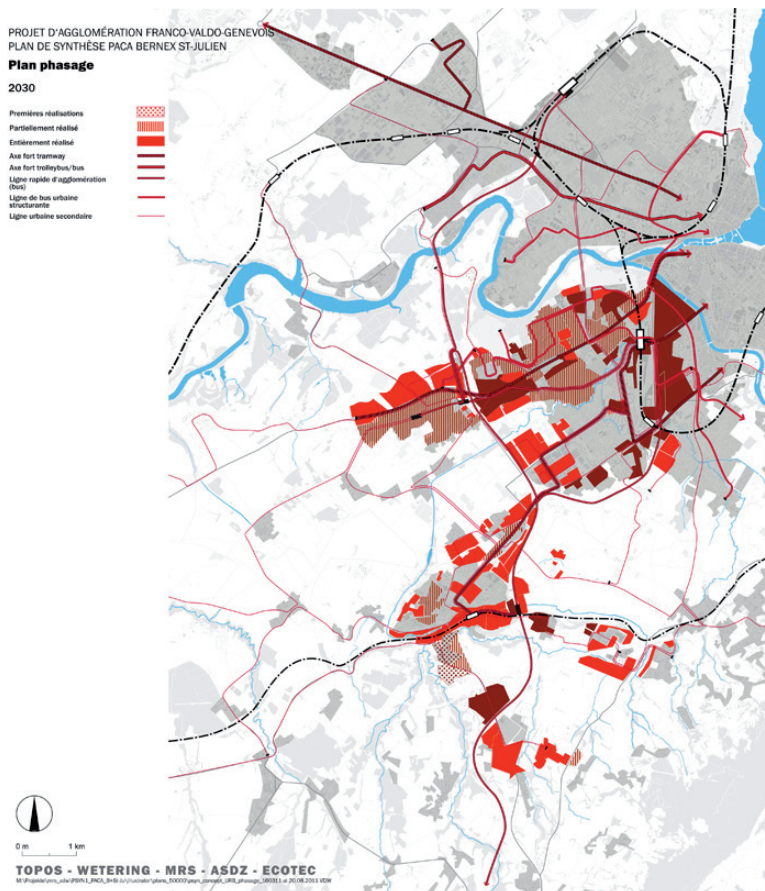
Concept TP, horizon 2030.



Concept TIM, horizon 2030.



> Horizon 2030 et plus

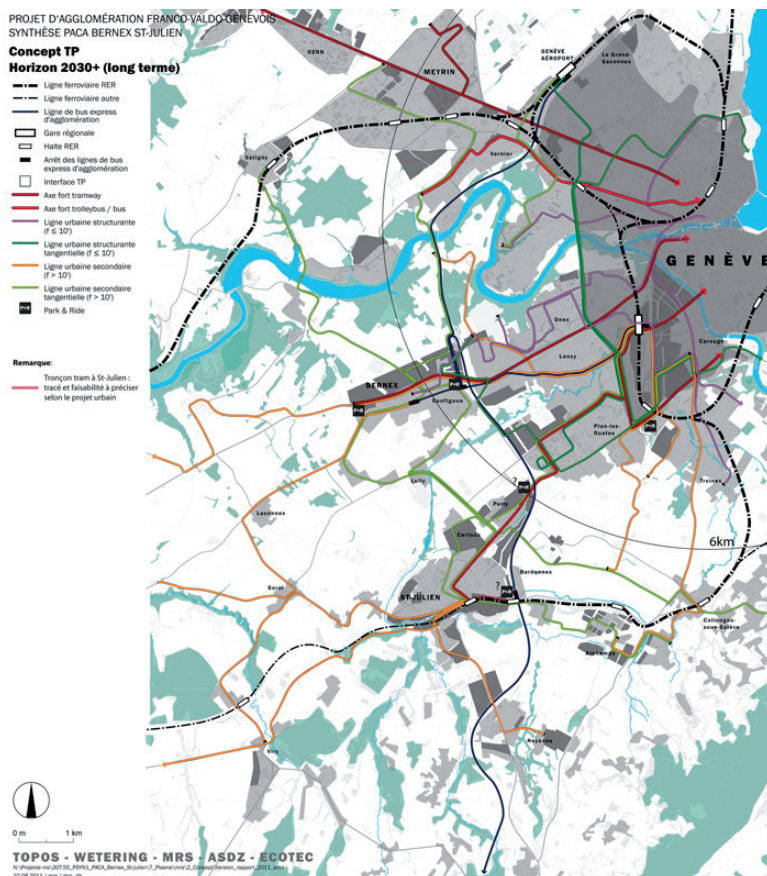


Phasage urbanisation / mobilité 2030 et plus.

L'horizon 2030+ correspond à la mise en service d'un réseau RER très performant à l'échelle de l'agglomération. Dans le PACA GEBEJU cela se concrétise par la réalisation du barreau-sud ferroviaire entre la gare de Carouge-Bachet et la ligne du pied du Salève. Cette nouvelle liaison permet d'intégrer de manière optimale le centre régional de Saint-Julien au réseau d'agglomération, mais également de développer de nouvelles haltes permettant de desservir d'autres centralités dont Collonges-sous-Salève, Archamps, voir Viry. Cette nouvelle infrastructure, par l'attractivité accrue qu'elle offre aux territoires qu'elle dessert offre un important potentiel de développement supplémentaire sur le plan du logement, mais également sur le plan économique. Sur le territoire genevois, les opérations de densification autour des axes forts TC se poursuivront au-delà de 2030.



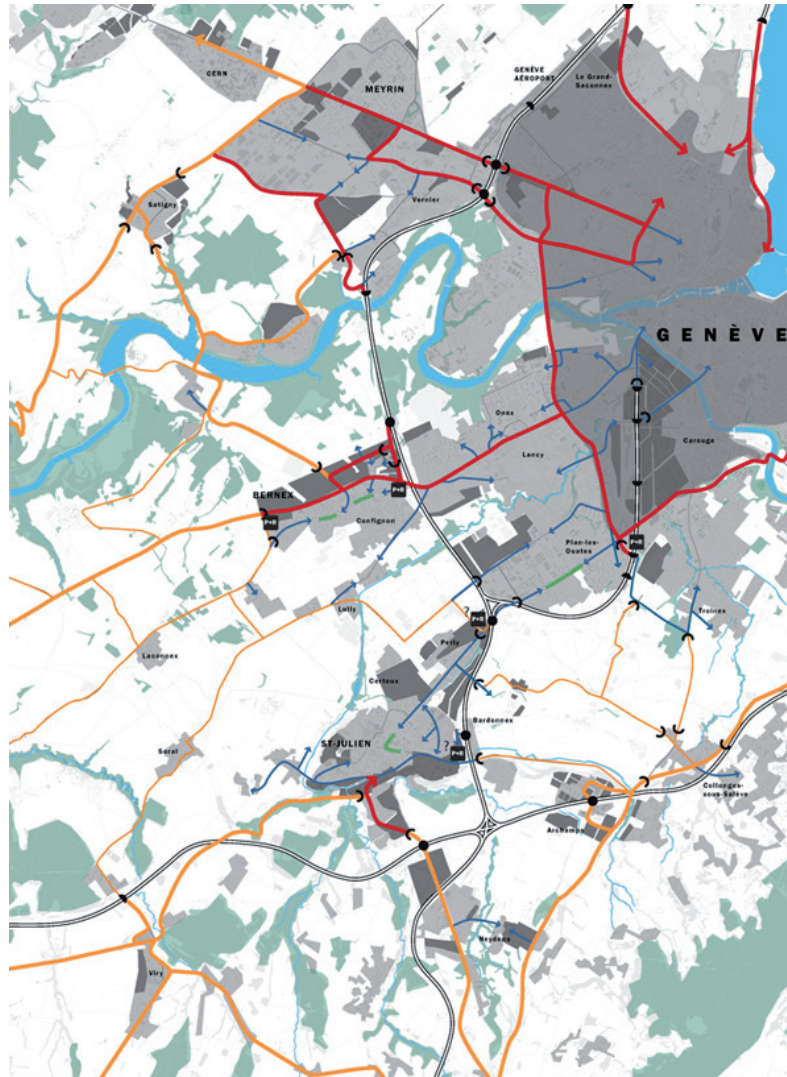
De la même manière, le secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV) poursuivra son développement. A terme, les périmètres identifiés pour le développement urbain dans le périmètre du PACA devraient permettre l'accueil de 47'000 nouveaux logements et 54'000 nouveaux emplois.



Concept TP, horizon 2030 et plus.



-  Réseau structurant suprarégional
-  Réseau structurant régional
-  Réseau de desserte régionale
-  Réseau structurant urbain
-  Accessibilité aux quartiers depuis le réseau structurant
-  Traversée de localité avec maîtrise du trafic
-  Porte de localité (début de gestion d'accès)
-  Park & Ride



Concept TIM, horizon 2030 et plus.



5.2. Le plan de mise en œuvre

5.2.1. Les périmètres de mise en œuvre

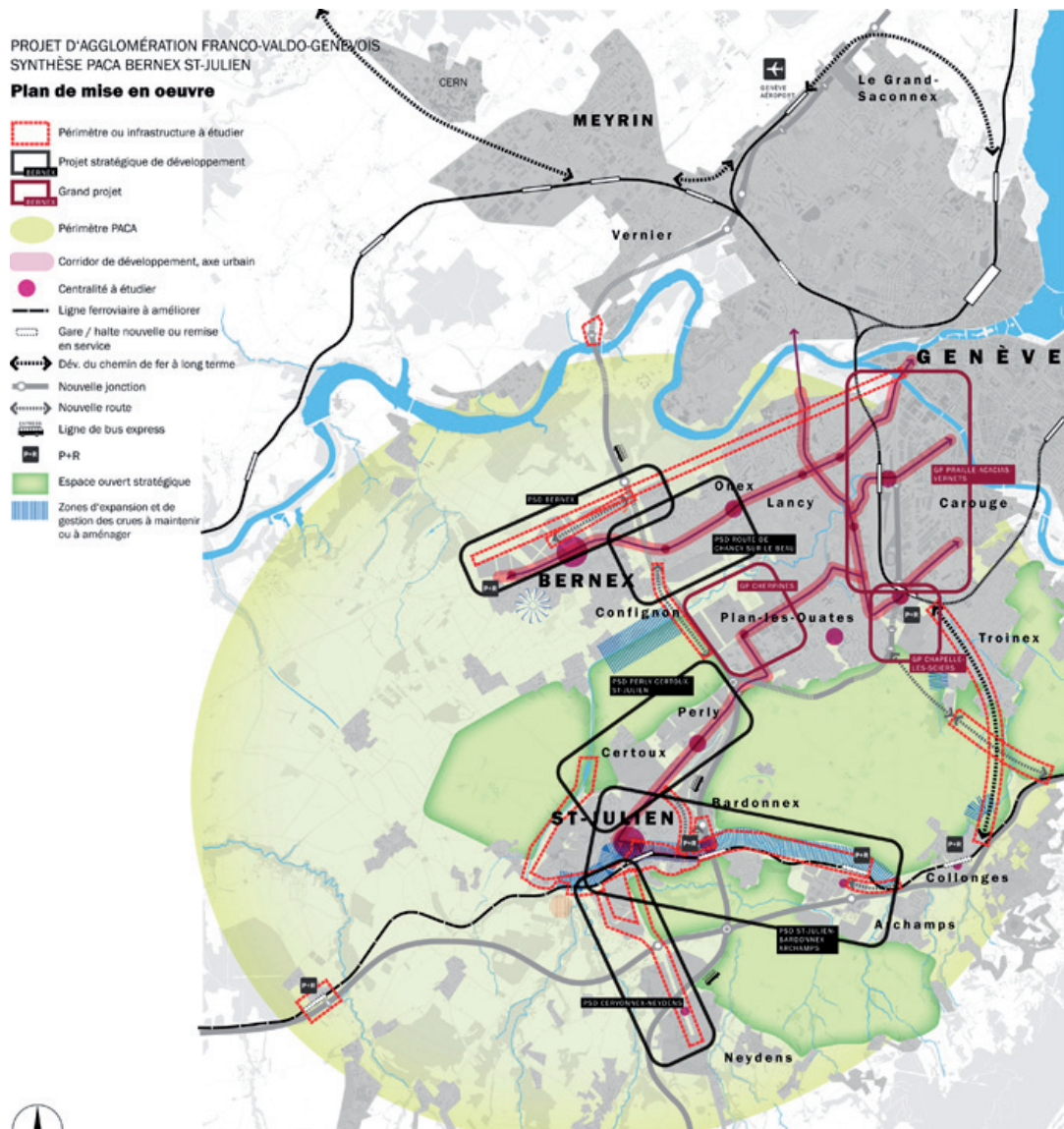
Ce plan doit servir de guide à la mise en œuvre des différentes mesures recommandées par le comité de pilotage du PACA Genève-Bernex-Saint-Julien, en mettant en évidence les différents niveaux d'intervention des collectivités :

- > l'échelle de l'ensemble du PACA correspond à un périmètre de suivi de la cohérence de réalisation des projets (environnementaux, de mobilité et d'urbanisation) pour s'assurer dans le temps que la conduite des différentes opérations va dans le sens souhaité collectivement,
 - o cette échelle des « Secteurs » de l'agglomération présente l'avantage d'être transfrontalière, ce qui garantit la poursuite du dialogue et le maintien d'un suivi des projets favorisant la négociation,
 - o le suivi de la coordination de la mise en œuvre en parallèle des mesures d'urbanisation, de mobilité et d'environnement devrait être concrétisé par la pérennisation du comité de pilotage politique sur le PACA (COFIL) associé au groupe technique des différentes collectivités (GRAD).
- > l'échelle des périmètres stratégiques de développement (PSD) et des grands projets déjà en cours de planification qui correspondent aux lieux où le pilotage des opérations devrait encore laisser la place à du partenariat (à contrario des lieux qui peuvent se satisfaire d'une « gestion courante »), mais avec des nuances selon les cas :
 - o de temporalité : certains secteurs sont en phase préliminaire d'étude (Bernex-nord ou Saint-Julien–Bardonnex) et d'autres nettement plus avancés (Cherpines, Bernex-est, PAV),
 - o d'objectifs : dans certains secteurs, c'est essentiellement la cohérence urbaine du futur quartier qui est visée, en raison de la multiplicité et de la complexité des enjeux à relever (PSD Saint-Julien–Bardonnex, PSD Route de Chancy-Sur-le-Beau, PSD Cervonnex–Neydens), alors que dans d'autres il s'agit d'abord de mettre en avant l'exemplarité du projet en lien avec les enjeux stratégiques du Projet d'agglomération qui sont construire des logements à Genève et développer l'activité côté français.



(PSD Bernex, PSD Perly-Certoux-Saint-Julien, PSD Archamps, Les Cherpines),

- o Les rôles des collectivités locales et des membres du Projet d'agglomération seront à discuter et adapter en fonction de la spécificité de chaque projet.
- > l'échelle des secteurs à étudier correspond à des objets déjà identifiés, pour leur caractère structurant (nouvelles infrastructures de transport) ou pour leur capacité à déclencher une dynamique urbaine (effet levier) ce sont par exemple les futures gares RER de Lancy-Pt-Rouge et du Bachet, le pôle multimodal de Bardonnex ou encore la voie verte Genève-Bernex-nord.



Le plan de mise en œuvre du PACA GEBEJU.



5.2.2. Les fiches

Une fiche est rattachée à chacun des périmètres stratégiques de développement, des grands projets et infrastructures à l'échelle du PACA. Elle contient de manière essentielle les informations suivantes :

- > les buts et enjeux,
- > la description du site et une illustration du projet,
- > les objectifs d'aménagement en termes d'urbanisation, de mobilité et d'environnement,
- > les contraintes,
- > les démarches et actions à mener,
- > les financements attendus,
- > les instruments d'aménagement concernés et la coordination nécessaire.

Les pages suivantes recueillent :

- > l'ensemble des fiches PSD du PACA Genève-Bernex-Saint-Julien, dont les études sont à lancer,
- > les fiches « grands projets »,
- > les fiches « infrastructures PACA »,
- > deux fiches concernant les centralités sur la Commune d'Onex.



MISE EN OEUVRE

fiches





**fiches PSD
du PACA Genève - Bernex - Saint-Julien**



COMMUNES CONCERNÉES

Bernex, Confignon

BUTS

Réalisation de quartiers d'habitation et d'activités d'une densité urbaine et création d'une centralité régionale sur l'axe Genève-Bernex

ENJEUX

Le périmètre de Bernex-Nord figure, depuis la mise à jour du plan directeur cantonal en 2010, comme l'un des sites dévolus à des extensions urbaines sur la zone agricole.

Bien desservi à l'avenir par les transports publics, ce projet stratégique de développement offre l'opportunité de créer un quartier mixte disposant d'une capacité d'accueil importante en logements et en surfaces d'activités et intégrant des services et des équipements d'agglomération. Il s'agit que Bernex atteigne la taille critique lui permettant d'assurer son rôle futur de centre régional.

Potentiel estimé à l'horizon 2030: 5000 logements-6000 emplois

DESCRIPTION DU PÉRIMÈTRE

Situé en zone agricole, d'une superficie totale d'environ 120 hectares dont 30 hectares pour le parc urbain sur la césure verte, le périmètre se situe au nord du village de Bernex. La route de Chancy, actuel contournement à fort trafic qui accueillera le prolongement du TCOB, articule Bernex-nord avec le village. Le périmètre comprend Bernex-est, secteur de développement identifié par le précédent plan directeur cantonal et dont les études sont en cours, et occupe des terrains cultivés correspondant pour l'essentiel à des surfaces d'assolement. Au nord et pour une faible partie à l'ouest du périmètre se situent des gisements de gravier destinés à être exploités.



OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

> Urbanisation

- o le programme mixte offrira une capacité élevée en logements (dont au moins 50% de logements d'utilité publique, subventionnés ou coopératifs) et en surfaces d'activités,
- o l'urbanisation sera compacte, avec une forte densité,
- o les deux centralités de Luchepelet et de Vailly, situées aux interfaces avec le tramway sur la route de Chancy, accueilleront les activités et certains équipements publics et permettront d'accrocher Bernex-Nord au village de Bernex et au PAC Bernex-Est,
- o la route de Chancy entre la croisée de Confignon et le giratoire de Laconnex sera requalifiée en avenue urbaine, intégrant le prolongement de la ligne de tramway,
- o un maillage d'espaces publics urbains hiérarchisé et structuré, accueillant des équipements de proximité ou d'agglomération, structurera Bernex-Nord

> Environnement

- o traitement de la limite urbanisation/espace ouvert en lien avec la voie verte,
- o gestion du voisinage avec les jardins familiaux, les gravières et la décharge de Châtillon,
- o maintien de la connexion biologique entre les bois de Saint-Victor et de Châtillon ainsi que la connexion entre les espaces ouverts de la plaine de Bernex-Nord et la Champagne à l'est,
- o réalisation d'un concept énergétique pour le périmètre du PSD.

> Mobilité

- o le réseau de mobilités douces sera connecté aux arrêts des transports publics, au village de Bernex, au quartier de Cressy et à la voie verte,
- o le «barreau nord», nouveau tronçon routier au nord du périmètre, assurera la desserte locale de Bernex-Nord et un accès direct à la bretelle autoroutière pour le trafic en provenance de la Champagne, ce qui permettra d'atténuer la charge routière de la route de Chancy.

> Paysage

- o une limite claire avec la campagne, correspondant à la voie verte Genève-Bernex, sera assurée,
- o le maillage des espaces verts intégrera la future voie verte et la césure verte reliant le parc des Eaux à la pénétrante de verdure de l'Aire, avec des ouvertures paysagères sur l'espace agricole.

CONTRAINTES

- > phasage de l'urbanisation: proposé par la commune de Bernex dans le plan directeur communal (en cours), à coordonner avec l'exploitation des gravières et la restructuration des exploitations agricoles,
- > foncier: les terrains sont pour la plupart en mains privées,
- > SDA: les terrains agricoles étant constitués presque en totalité de surfaces d'assolement, le quota cantonal devra être renégocié avec la Confédération,
- > stationnement: une politique restrictive en matière de parcage pour les pendulaires doit être envisagée (en rapport avec la politique générale du stationnement et les projets de P+R de Vailly et de Bernex),



- > mobilité : gestion du trafic poids lourds (dont trafic d'exploitation des gravières) dans le secteur,
- > relocalisation des jardins familiaux,
- > traitement de la zone agricole périphérique par aménagements afin de canaliser les futurs promeneurs via par exemple l'outil «réseaux agro-environnementaux»,
- > équipements: le projet de l'office cantonal des automobiles et de la navigation (OCAN) et le maintien du Stand de tir devront être étudiés en relation avec la route du « barreau nord »,
- > gestion des eaux: les solutions quant au rejet des eaux de surface dans le réseau eau pluviale (EP) seront évaluées dans le cadre du plan régional d'évacuation des eaux (PREE) et du plan général d'évacuation des eaux (PGEE), en cours d'élaboration. Le Nant de Goy ne peut recevoir aucun rejet d'eau pluviales
- > stationnement : une politique restrictive en matière de parcage pour les pendulaires doit être envisagée (en rapport avec la politique générale du stationnement et les projets de P+R de Vailly et de Bernex),
- > mobilité : gestion du trafic poids lourds (dont trafic d'exploitation des gravières) dans le secteur,
- > équipements: le projet de l'office cantonal des automobiles et de la navigation (OCAN) et le maintien du Stand de tir devront être étudiés en relation avec la route du « barreau nord »,
- > gestion des eaux: les solutions quant au rejet des eaux de surface dans le réseau eau pluviale (EP) seront évaluées dans le cadre du plan régional d'évacuation des eaux (PREE) et du plan général d'évacuation des eaux (PGEE), en cours d'élaboration. Le Nant de Goy ne peut recevoir aucun rejet
- > bruit : les nuisances sonores émanant de la route de Chancy et du futur barreau nord limitent sur une certaine profondeur la possibilité d'y construire des logements mais permet l'installation d'activités,
- > risques : distances de sécurité de part et d'autre de l'oléoduc et du gazoduc.

MISE EN ŒUVRE

> Phasage

La réalisation du prolongement du TCOB, déjà justifié par la desserte de l'agglomération de Bernex actuelle, est prévue pour fin 2013. Le PAC Bernex-Est constitue la 1ère étape du PSD. Un phasage sera établi pour les étapes suivantes.

> Démarche

- o étude sommaire d'aménagement: définition des périmètres, des étapes et établissement d'un programme,
- o modifications de zones,
- o réalisation d'une image directrice (plan guide) par le biais de mandats d'études parallèles,
- o définition des actions foncières des collectivités et des modalités de réalisation et de financement des équipements. Étude concernant les mesures de restructuration des exploitations agricoles touchées par le déclassement,
- o financement d'une amélioration foncière agricole pour les parcelles agricoles jouxtant l'aménagement projeté «vert et bleu»,
- o concours de projet par sous secteurs,
- o plans localisés de quartier.



> Actions à mener

- o étude de faisabilité du barreau nord et de sa connexion sur la bretelle autoroutière, en relation avec l'OFROU,
- o définir les orientations en matière de mobilité conjointement avec les projets voisins, notamment les Cherpines et le PSD Route de Chancy - Sur-le-Beau.

> Etat de la coordination

En cours.

AUTRES INFORMATIONS

> Planification cadre

Plan directeur communal de Bernex (en cours)

> Projets liés

- o PAC Bernex-Est,
- o prolongement du TCOB sur la route de Chancy,
- o projet de voie verte Genève-Bernex.

> Études directrices

- o schéma d'agglomération et ses mesures (décembre 2007), posant le principe du développement de Bernex,
- o étude-test à deux degrés du PACA Bernex (avril 2009): dans le cadre d'un large processus de concertation, donne des orientations pour le futur quartier,
- o plan de synthèse des PACA Bernex et Saint-Julien-Plaine de l'Aire qui développe les orientations à retenir dans les documents d'aménagement,
- o plan directeur communal de Bernex (en cours): prévoit l'urbanisation de Bernex Nord et en propose un phasage,
- o étude Politique foncière et aménagement du territoire (projet d'agglomération, 2009), dont les préconisations seront testées sur Bernex Nord.



COMMUNES CONCERNÉES

Perly-Certoux, Bardonnex, Saint-Julien.

BUTS

Réalisation des quartiers d'habitation et d'activités d'une densité urbaine significative de part et d'autre du futur tram de St-Julien.

ENJEUX

Le périmètre de Perly-Certoux a été identifié par les études du PACA Bernex-Saint-Julien comme l'un des sites dévolus à des extensions urbaines sur la zone agricole: il constitue un projet stratégique de développement. Bien desservi à l'avenir par les transports publics (tramway Genève-Plan-les-Ouates-Saint-Julien), ce périmètre offre l'opportunité de créer un quartier mixte disposant d'une capacité d'accueil importante en logements et en surfaces d'activités et intégrant des services et des équipements d'agglomération. L'enjeu pour Perly-Certoux est de coordonner et d'intégrer ce développement avec celui du futur centre régional voisin de Saint-Julien en Genevois (dont résidence privée). Potentiel théorique estimé : 3400 logements-3500 emplois.

DESCRIPTION DU PÉRIMÈTRE

Situé en zone agricole, d'une superficie totale d'environ 65 hectares, le périmètre se situe autour du village de Perly (y compris sur la commune de Bardonnex entre la route de Saint-Julien et l'autoroute A1) et entre le village de Certoux et Saint-Julien. Il occupe des terrains cultivés, notamment un secteur de vignoble au sud du village de Certoux.



OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

> Urbanisation

- o le programme mixte offrira une capacité élevée en logements (environ 3400 logements et en surfaces d'activités (environ 3'500 emplois),
- o l'urbanisation sera compacte, avec une forte densité,
- o les secteurs situés près de l'autoroute sont destinés à des activités denses et à forte valeur ajoutée (commune de Bardonnex),
- o le périmètre est caractérisé par l'existence de plusieurs centralités historiques ou futures (Perly-Village, Route de Saint-Julien, Certoux) qu'il s'agira de structurer et de mettre en réseau par des espaces publics de qualité,
- o l'extension urbaine située au sud du village de Certoux devra être connectée avec les urbanisations, les voiries et espaces publics situés au nord-ouest de la ville voisine de Saint-Julien.

> Mobilité

- o élaborer un plan de circulation à l'échelle de Perly et de Saint-Julien,
- o le réseau de mobilités douces sera connecté aux arrêts des transports publics, aux villages de Perly et de Certoux ainsi qu'à la ville de Saint-Julien,
- o les modalités de traversée de Perly par le futur tramway devront être précisées. En effet, la largeur de la route de Saint-Julien ne pourra vraisemblablement pas permettre la réalisation d'un site propre pour le tram,
- o la réalisation du tramway sur la route de Saint-Julien devra faire l'objet de mesures d'accompagnement, notamment pour éviter un report des TIM sur le chemin de la Mairie et sur la route de Certoux,
- o une nouvelle voirie devrait permettre de desservir les extensions (dominance d'activité) le long de l'autoroute sur la commune de Bardonnex. Son intégration au réseau existant est à préciser.

> Environnement

- o la limite de l'urbanisation entre Perly-village et la Plaine de l'Aire est définie par la topographie (Chemins du Quédan, des Mollex et des Crués), préservant le pied du coteau et favorisant l'intégration du nouveau quartier dans un contexte paysager élargi,
- o le maillage des espaces verts intégrera la césure verte entre le village de Perly et l'extension urbaine au sud de Certoux. Au sud, le maillage devra se connecter à celui de la ZAS (zone agricole spéciale),
- o le concept de gestion des eaux devra intégrer la possibilité de remise à ciel ouvert de la Lissole en amont ainsi que du tronçon aval du ruisseau des Crottets,
- o réalisation d'un concept énergétique pour le périmètre du PSD.

CONTRAINTES

- o le périmètre comprend un vignoble protégé au sud de Certoux,



- o conformément au projet agricole d'agglomération, le périmètre devrait accueillir le centre de l'union maraîchère de Genève ainsi qu'une plateforme de distribution de produits de la région,
- o stationnement: une politique restrictive en matière de parcage pour les pendulaires doit être envisagée (en rapport avec la politique générale du stationnement et le projet de P+R Bardonnex),
- o l'extension de Certoux doit s'intégrer à un quartier de résidences privées (voiries privées),
- o des mesures de gestion des eaux pluviales avant rejet dans l'Aire ou la Lissolle devront être prises selon les préconisations des PREE et PGEE. Des synergies avec la 3ème étape de renaturation et la mise à ciel ouvert de la Lissolle en amont de la route de Saint-Julien devront être étudiées. En outre, la gestion des eaux: conformément à l'étude d'aménagement de la ZAS, des corridors biologiques intégrant la fonction de gestion des eaux de surface sont prévus à travers la Plaine de l'Aire depuis Perly,
- o bruit: les nuisances sonores émanant de l'autoroute A1 limitent sur une certaine profondeur la possibilité d'y construire des logements mais permet l'installation d'activités.

MISE EN ŒUVRE

> Phasage

Le développement important envisagé sur la Commune de Perly–Certoux s'effectuera en plusieurs étapes.

Démarche

- o mise en place d'une organisation de projet, réunissant canton et communes, comprenant un comité de pilotage politique, un groupe de suivi technique et une direction de projet (avec la ville de St-Julien),
- o étude sommaire d'aménagement définition du périmètre des extensions urbaines et établissement d'un programme,
- o élaboration d'une image directrice (MEP/concours) et définition des étapes,
- o conduite des procédures de modification de zone et des plans localisés de quartier, là où ils sont nécessaires,
- o mise en place des outils fonciers pour assurer une maîtrise suffisante du secteur par les pouvoirs publics et favoriser la disponibilité des parcelles privées pour la construction,
- o étude concernant le financement des équipements communaux,
- o étude concernant les mesures de restructuration des exploitations touchées par le déclassement.

La démarche d'aménagement est accompagnée d'une Évaluation environnementale stratégique (EES).

> Actions à mener

Définir les orientations en matière de mobilité conjointement avec le PSD de St-Julien-Bardonnex-Archamps et le projet des Cherpines-Charrotons.



> Etat de la coordination

Information préalable.

> Planifications cadres

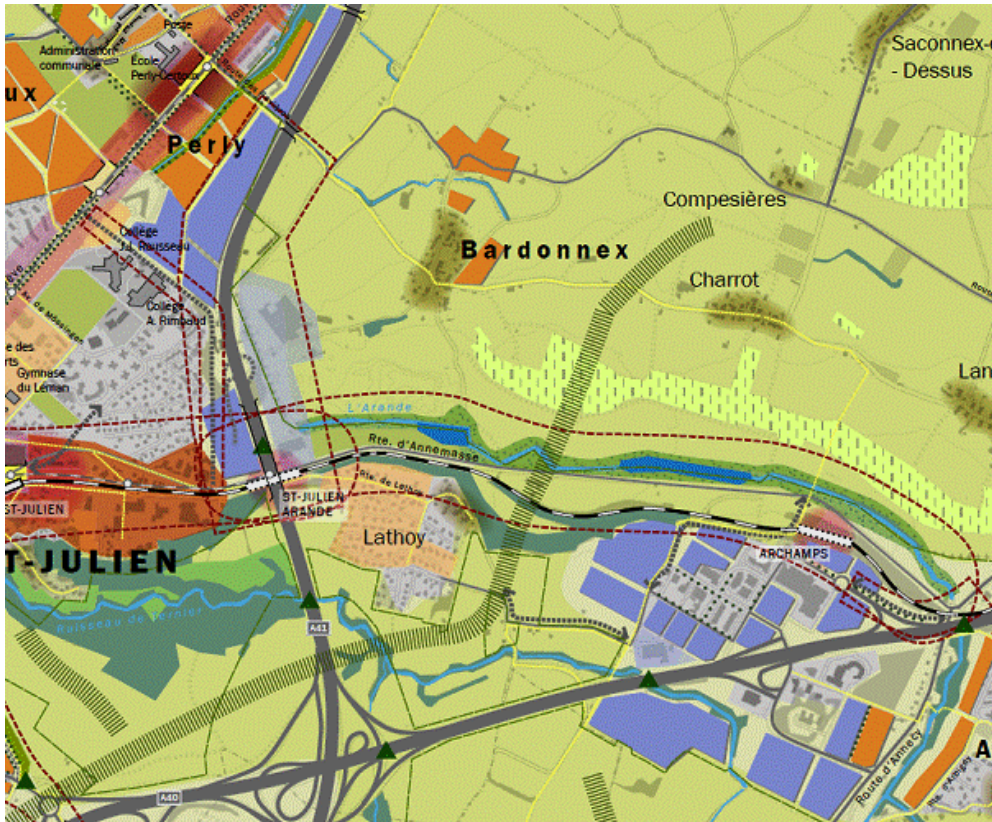
Plan directeur communal de Perly-Certoux (en cours), plan local d'urbanisme de Saint-Julien.

> Projets liés (mesures)

- o prolongement de tramway Genève – St-Julien,
- o zone agricole spéciale de la Plaine de l'Aire.

> Etudes directrices

- o schéma d'agglomération et ses mesures (décembre 2007), posant le principe du développement de Perly-Certoux,
- o étude–test à deux degrés du PACA Saint-Julien / Plaine de l'Aire (septembre 2009): dans le cadre d'un large processus de concertation, donne des orientations pour le futur quartier,
- o plan de synthèse des PACA Bernex et Saint-Julien–Plaine de l'Aire qui développe les orientations à retenir dans les documents d'aménagement,
- o plan directeur communal de Perly–Certoux,
- o image directrice de la ZAS
- o étude Politique foncière et aménagement du territoire (projet d'agglomération, 2009).



COMMUNES CONCERNÉES

Saint-Julien, Bardonnex, Archamps, Perly-Certoux

BUTS

Construire une porte d'entrée symbolique de l'agglomération. Développer un pôle intermodal entre l'autoroute, le tram et, à long terme, une halte RER. Lier la technopole d'Archamps avec le pôle de Saint-Julien. Coordonner ce projet avec les opérations de renouvellement urbain aux abords de la gare de Saint-Julien et développer le potentiel d'activités autour de la plate forme douanière. Développer une zone d'activités économique en synergie avec la France et la Suisse.

ENJEUX

Le projet transfrontalier est l'occasion de rechercher la cohérence entre plusieurs projets de part et d'autre de la frontière :

- > projet de création de bassins de gestion des inondations en amont de Saint-Julien,
- > les aménagements prévus pour la ligne de tram Genève- Saint-Julien,
- > le P+R de Bardonnex et l'aire autoroutière prévue près de la douane,
- > l'aménagement des zones d'accueil d'activités à la technopole d'Archamps, Bardonnex et à Saint-Julien,
- > l'installation du traitement des déchets (déchets inertes et déblais) à Bardonnex,
- > réaliser un quartier mixte et requalifier l'existant au Sud de la gare de Saint-Julien,
- > améliorer les liens de la technopole avec son tissu urbain environnant, avec la trame viaire locale, liaisons TC avec Genève et Saint-Julien,
- > approfondir la faisabilité de réouverture de la gare d'Archamps en lien avec le barreau sud, le projet de



- bassin de gestion des inondations à Bardonnex,
- > accès à la gare de Saint-Julien depuis le bassin de mobilité de la CGE,
- > accès au P+R de Bardonnex,
- > construction d'un site de qualité porteur d'identité pour l'agglomération
- > articulation des secteurs de Saint-Julien gare, de Bardonnex et de la technopole d'Archamps.

Le traitement de l'intermodalité est un des enjeux de ce territoire, ce qui nécessite d'articuler les gares - celle existante de Saint-Julien et celle de Bardonnex à plus long terme - et les P+R, la ligne de tram, les lignes de bus express et les lignes de bus locaux, en cours de définition. Le territoire du projet est la « porte d'entrée sud de l'agglomération de Genève » et son aménagement doit contribuer à cette image, valorisante et attractive:

Potentiel théorique estimé: 6000 emplois (part F), 600 emplois (part CH).

DESCRIPTION DU PÉRIMÈTRE

Le territoire concerné est traversé et desservi d'une part par l'autoroute, dont le rôle de contournement, de transits des grands flux et d'accès à Genève lui assure un trafic important (environ 49 000 véhicules/jour) et sur laquelle est implantée un poste de douane, d'autre part par la ligne ferroviaire Bellegarde-Annemasse, avec une gare à Saint-Julien.

Il accueille trois communes de taille et de structure très différentes, Archamps, Saint-Julien et Bardonnex. Avec environ 11000 habitants, Saint-Julien doit croître afin de jouer pleinement son rôle de pôle régional. La technopole d'Archamps comprend 1700 emplois, 20 ha, en plus des 50 déjà aménagés sont prévus pour des activités de recherche et de formation.

L'identité de Bardonnex est plutôt agricole, mais la commune possède une zone d'activité à la Tuilerie.

Un contrat rivière a été signé entre le canton de Genève et la communauté de communes du Genevois incluant des projets de gestion des eaux de l'Arande sur territoire suisse à l'amont de Saint-Julien.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

- > Urbanisation
 - o le projet d'aménagement concerne environ 9,5 ha à Bardonnex 20 ha à Archamps et 32,9 hectares à Saint Julien. Il s'agit de zones d'activités dont la localisation s'appuie sur l'accessibilité et « l'effet vitrine » qu'offre la proximité de l'autoroute,
 - o la création d'emplois est estimée à 600 en Suisse et 5000 en France pour les zones d'activités et 500 logements et 700 emplois pour la zone mixte, en France,
 - o une attention particulière doit être portée au traitement des espaces publics assurant les connexions entre les différents secteurs de projet qui se développeront par étapes.
- > Environnement
 - o la renaturation de l'Arande, à ciel ouvert, doit être l'occasion de réaliser des aménagements de prévention des crues, de valoriser le cours d'eau en secteur urbain et de contribuer à améliorer l'image de la ville et sa sécurité,
 - o une installation de traitement des déchets inertes et des déblais, envisagées à l'emplacement d'anciennes gravières, permettrait de produire des matériaux recyclés pour la construction



pouvant se substituer au gravier, dont les réserves sont limitées sur le canton,

- o réalisation d'un concept énergétique pour le périmètre du PSD.

> Mobilité

- o le développement de l'offre de TC doit permettre de limiter les déplacements en TIM,
- o un P+R accessible depuis l'autoroute serait desservi par l'éventuel prolongement prévu de la ligne de tram Genève-Saint-Julien et par des lignes de bus express sur l'autoroute, dont la faisabilité doit encore être vérifiée,
- o la construction d'une nouvelle bretelle d'accès et de sortie d'autoroute pourrait s'avérer nécessaire,
- o la desserte en MD permettra un accès aisé au pôle multimodal depuis les quartiers voisins,
- o à long terme, avec la réalisation d'une liaison ferroviaire Bachet-Saint-Julien, une nouvelle halte RER pourrait compléter le pôle multimodal,
- o accès à la gare de Saint-Julien.

CONTRAINTE

- > les zones à Bardonnex sont situées pour partie en zone agricole et pour partie en zone déjà industrielle,
- > gestion des eaux: des mesures de gestion des eaux pluviales devront être prises pour gérer la qualité et les débits rejetés dans l'Arande et l'Aire selon les préconisations des PREE et PGEE côté suisse ainsi que du schéma directeur des eaux pluviales côté français,
- > l'image directrice est nécessaire pour harmoniser les localisations des différents projets, leurs impacts réciproques et le maintien de l'image de « Porte Sud de l'agglomération »,
- > protection contre les crues: les aménagements situés le long de l'Arande doivent prendre en compte les ouvrages de gestion des crues du cours d'eau destinés à protéger la ville de Saint-Julien contre les inondations.

MISE EN ŒUVRE

> Phasage

Périmètre d'aménagement d'ensemble: impératif pour mi-2012 sur le quartier de la gare de St-Julien. L'élaboration d'une image directrice est un préalable nécessaire pour définir les périmètres des secteurs de développement, la programmation et le phasage dans le temps des opérations. La réalisation de la ligne de tram, dont l'échéance reste à préciser, jusqu'au futur P+R de l'autoroute, sera déterminante pour la mise en oeuvre d'une première étape du pôle multimodal. La ville de Saint-Julien et la Communauté de Communes du Genevois souhaitent pouvoir mettre rapidement en oeuvre la réalisation du quartier mixte prévu au sud de la gare de Saint-Julien. La commune de Bardonnex souhaite développer sa zone d'activités rapidement.

> Démarche

- o mise en place d'une organisation de projet transfrontalière,
- o lancement d'un appel d'offres à l'échelle du PSD visant à définir puis valider une image directrice (appel offre en 2011),
- o réalisation d'une étude de stratégie économique, d'une étude transports et des fiches d'action pour la mise en oeuvre,



- o projet d'aménagement pour Saint-Julien prévu en deux phases: quartier de la gare en priorité, extension zone d'activités dans une deuxième phase ,
- o coordination avec les études tram et autre infrastructures, projet du pôle multimodal.
- o modifications de zone, plan directeur de quartier et/ou plan localisé de quartier ou plan directeur de zone industrielle, schéma de secteur, orientations pour PLU/SCOT,
- o définition des actions foncières, notamment en lien avec la FTI.

> Actions à mener

Définir les orientations en matière de mobilité conjointement avec le PSD de Perly-Certoux-St-Julien et le projet des Cherpines-Charrotons.

> Etat de la coordination

En cours.

AUTRES INFORMATIONS

> Planification cadre

- o plan Directeur communal de Bardonnex,
- o SCOT du Genevois,
- o PLU de Saint-Julien, prévoit l'urbanisation de Saint-Julien et en propose un phasage.

> Projets liés (mesures)

- o prolongement du Tram de Genève-Saint-Julien,
- o P+R de Bardonnex,
- o aire autoroutière,
- o halte ferroviaire de Bardonnex,
- o aménagement de gestion des crues de l'Arande.

> Études directrices

- o schéma d'agglomération et ses mesures (décembre 2007), posant le principe du développement du Périmètre Stratégique de Développement de Saint-Julien- Bardonnex,
- o étude-test à deux degrés du PACA Saint-Julien (avril 2009): dans le cadre d'un large processus de concertation, donne des orientations,
- o plan de synthèse des PACA Bernex et Saint-Julien - Plaine de l'Aire qui développe les orientations à retenir dans les documents d'aménagement,
- o étude Politique foncière et aménagement du territoire (projet d'agglomération, 2009), dont les préconisations seront testées sur Bernex Nord,
- o SCOT de la CCG, en cours de révision,
- o plan directeur Cantonal, en cours de révision.



COMMUNES CONCERNÉES

Confignon, Onex, Bernex

BUTS

Densification des quartiers de villa autour de l'axe TCOB de la route de Chancy et réalisation de quartiers d'habitation au chemin Sur-le-Beau d'une densité urbaine significative.

ENJEUX

L'axe constitué par la route de Chancy sur les communes d'Onex et de Confignon accueillera la ligne de tramway TCOB dès décembre 2011. Actuellement composé essentiellement de zones villa, il s'agira de procéder progressivement à une forte densification de ces tissus urbains situés à 500m autour de l'axe de la route de Chancy qui sera réaménagé. Cet axe constitue un projet stratégique de développement. Cette densification sera également l'occasion de réduire en partie le déséquilibre emplois/logements de la commune d'Onex en privilégiant le développement d'activités en bordure immédiate de la route de Chancy requalifiée. L'opportunité et la faisabilité d'un développement en extension urbaine au lieu dit « Sur-le-Beau », inscrit dans un rayon de 500 au sud de la route de Chancy sur la zone agricole devra être vérifié. A noter que la direction générale de l'agriculture estime que la construction du secteur en extension ne prend tout son sens que si la mutation du secteur est effective.

Potentiel théorique estimé: 2400 logements-2000 emplois.

DESCRIPTION DU PÉRIMÈTRE

Situé essentiellement en zone villa (sauf sur le secteur « Sur-le-Beau » en zone agricole) 500 mètres autour de la route de Chancy entre la place des Deux-Églises à Onex et la Croisée de Confignon, le périmètre forme un rectangle centré sur l'axe du TCOB.



OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

> Urbanisation

- o le programme mixte de densification offre une capacité en logements (environ 1304 dont 326 à l'horizon 2030) et en surfaces d'activités (environ 2028 emplois dont 507 à l'horizon 2030),
- o le secteur en extension de Sur-le-Beau offre une capacité d'environ 1112 logements dont 909 à l'horizon 2030),
- o l'extension de Confignon (Cherpines, village, Cressy) a et va créer trois entités communales distinctes, la Croisée de Confignon peut devenir un lieu de reconnaissance central de la Commune. De la même manière, la place des Deux-Églises à Onex représentera une importante centralité locale et pourra accueillir commerces, équipements et services,
- o la densification du tissu au nord de la route de Chancy devra être réalisée de manière à ce que les espaces publics créés soient connectés au quartier existant de Cressy d'une part et à la route de Chancy d'autre part.

> Mobilité

- o l'accessibilité routière du secteur dit « Sur-le-Beau » devra être définie. Le pont de Mourlaz devant être démolé dans le cadre de la renaturation de l'Aire, il s'agit notamment de prévoir les modalités de connexion du quartier avec le secteur des Cherpines situé sur la Plaine de l'Aire et avec la croisée de Confignon. A ce sujet, la vocation de la nouvelle route parallèle à l'autoroute (chemin du contour d'Arare - nouvelle digue sur l'Aire - chemin de la Praletta) devra être précisée,
- o le réseau de mobilités douces devra être connecté aux arrêts des transports publics, principalement aux centralités de la Croisée de Confignon et de la place des Deux-Églises,
- o la densification du secteur sur la commune de Confignon devra prévoir la possibilité d'une desserte par TC et MD nord-sud permettant de relier le futur quartier des Cherpines au sud de l'Aire et le quartier existant de Cressy via la Croisée de Confignon.

> Environnement :

- o l'extension urbaine de Sur-le-Beau se situe en emprise sur la pénétrante de verdure de l'Aire assurant une continuité depuis le coteau de Bernex. Il s'agira de tenir compte de la fonctionnalité de ce corridor et de son évolution en relation avec le programme de renaturation de l'Aire,
- o réalisation d'un concept énergétique pour le périmètre du PSD.

CONTRAINTES

- o SDA: les terrains agricoles de sur le Beau étant constitués presque en totalité de surfaces d'assolement, le quota cantonal devra être renégocié avec la Confédération,
- o situation foncière du périmètre en densification composé de pavillons individuels (morcellement des parcelles),
- o gestion des eaux: des mesures de gestion des eaux pluviales doivent être prises pour gérer la qualité et les débits rejetés dans l'Aire selon les préconisations des PREE et PGEE.

MISE EN OEUVRE

> Phasage

- o MZ sur le secteur en zones villas avec, en parallèle, une étude directrice permettant de donner une



image d'ensemble et de définir les opérations prioritaires (court terme),

- o études de faisabilité Sur le Beau puis mise en place d'une organisation de projet (terme à définir).

> Démarche

- o définition du périmètre de MZ,
- o mise en place d'un groupe de suivi pour l'image directrice et les études de faisabilité Sur le Beau,
- o élaboration d'une image directrice, identification des opportunités foncières et des opérations prioritaires pour enclencher la mutation du quartier,
- o définition des actions foncières des collectivités et des modalités d'équipement,
- o en parallèle ou successivement, lancement des études de faisabilités Sur le Beau puis, le cas échéant, définition d'un processus de mise en œuvre,
- o conduite des procédures de modification de zone et des plans localisés de quartier, là ou ils sont nécessaires,

la démarche d'aménagement est accompagnée d'une Évaluation environnementale stratégique (EES).

> Actions à mener

- o condition de faisabilité de la tranche « Sur-le-Beau »,
- o mise en place des outils fonciers pour assurer une maîtrise suffisante du secteur par les pouvoirs publics et favoriser la disponibilité des parcelles privées pour la construction,
- o mettre en place des outils pour la planification des équipements et des espaces publics ainsi que leur financement,
- o étude concernant les mesures de restructuration des exploitations touchées par le déclassement,

> Etat de la coordination

Information préalable.

> Planifications cadres

- o plan directeur communal d'Onex,
- o plan directeur communal de Confignon,
- o plan directeur communal de Bernex.

> Projets liés (mesures)

- o PACA de Bernex-est,
- o prolongement du TCOB sur la route de Chancy,
- o PSD Bernex Nord.



> Etudes directrices

- o schéma d'agglomération et ses mesures (décembre 2007), posant le principe du développement de Bernex, de Confignon et D'Onex,
- o étude-test à deux degrés du PACA Bernex (avril 2009) : dans le cadre d'un large processus de concertation, donne des orientations pour le futur quartier,
- o plan directeur de quartier du PAC Bernex-Est,
- o plan de synthèse des PACA Bernex et Saint-Julien – Plaine de l'Aire qui développe les orientations à retenir dans les documents d'aménagement.



COMMUNES CONCERNÉES

Saint-Julien, Neydens

DESCRIPTION DE PERIMETRE

L'entrée sud de Saint-Julien est aujourd'hui caractérisée par une route départementale traversant un tissu diversifié de noyaux villageois, de zone artisanale et de loisirs et d'exportation agricole. Les développements futurs vont permettre de structurer et de requalifier l'entrée de ville de Saint-Julien depuis le carrefour Les Mouilles de Neydens. Les communes souhaitent maîtriser l'implantation des bâtiments par rapport à la voie de façon à constituer un boulevard urbain qualitatif.

Un certain nombre d'éléments doivent être précisés : les règles de composition entre le boulevard et les constructions, la continuité de l'espace public, l'architecture et l'implantation des bâtiments, les vocations économiques des ZAE, etc.



ENJEUX

Restructuration de l'entrée sud de la ville de Saint-Julien

- continuité urbaine et articulation avec le tissu existant (y compris la zone artisanale et de loisirs de Neydens)
 - composition de la future Zone d'activité économique de Porte-sud Cervonnex
 - composition des futurs quartiers d'habitat au sud de Saint-Julien
 - composition du quartier mixte de Neydens à densifier
 - articulation de l'espace public et de la circulation des modes doux
- Potentiel théorique estimé : 1600 logements, 2800 emplois



PRÉCAUTIONS

Ne pas compromettre la restructuration du boulevard urbain avec l'urbanisation courante à court terme.
Préserver le corridor du Nant de la Folle et le corridor ZAP - Plaine de Thairy

LIENS

Etude "approche environnementale" de l'urbanisme - développement de la zone d'activité économique Porte-sud Cervonnex

- Une typologie d'activités à accueillir : celles pressenties concerneraient les loisirs, les cleantech et le commerce (hors grande distribution)

- Un mode d'aménagement avec un cahier des charges très strict en matière de paysage, biodiversité, gestion de l'eau, qualité architecturale et énergétique, et déplacement. Pour ce faire, le conseil communautaire a engagé, en novembre 2010, une étude AEU concernant toute la zone Cervonnex-Neydens. Le rendu final est prévu pour octobre 2012.

Opération de marketing, concernant surtout les cleantech dans le but de constituer un pôle régional de référence, en complémentarité avec Genève (rendu prévu en octobre 2012.)

Projet d'itinéraire modes doux en cours de Neydens à St-Julien

Etudes mobilité en cours concernant l'accessibilité de Porte-sud, le réseau multimodal du sud de l'agglomération et le maillage des P+R.

PLANNIFICATION CADRE

SCOT de la CCG (en cours de révision)

POS et PLU de St-Julien (en cours d'élaboration)

PLU de Neydens (Projet de PLU arrêté en décembre 2009)

Directive paysagère du Salève

Périmètre de la ZAP St-Julien-Archamps-Neydens

ACTIONS

A partir des résultats des études liées, lancer une démarche similaire à l'étude d'approche environnementale de l'urbanisme (AEU) sur la ZAE Porte sud Cervonnex, sur les tronçons restants en intégrant une programmation sur l'ensemble : quartiers d'habitat sud de St-Julien, Zone artisanale et de loisirs et quartier mixte à densifier de Neydens.

Modifier les documents d'urbanisme règlementaires des communes pour assurer la mise en oeuvre des règles communes de composition du boulevard urbain sur l'ensemble des secteurs de développement de l'axe Sud de St-Julien.

Mettre en place le processus légal pour modifier le périmètre de la Zone Agricole Protégée (ZAP) St-Julien-Archamps-Neydens.

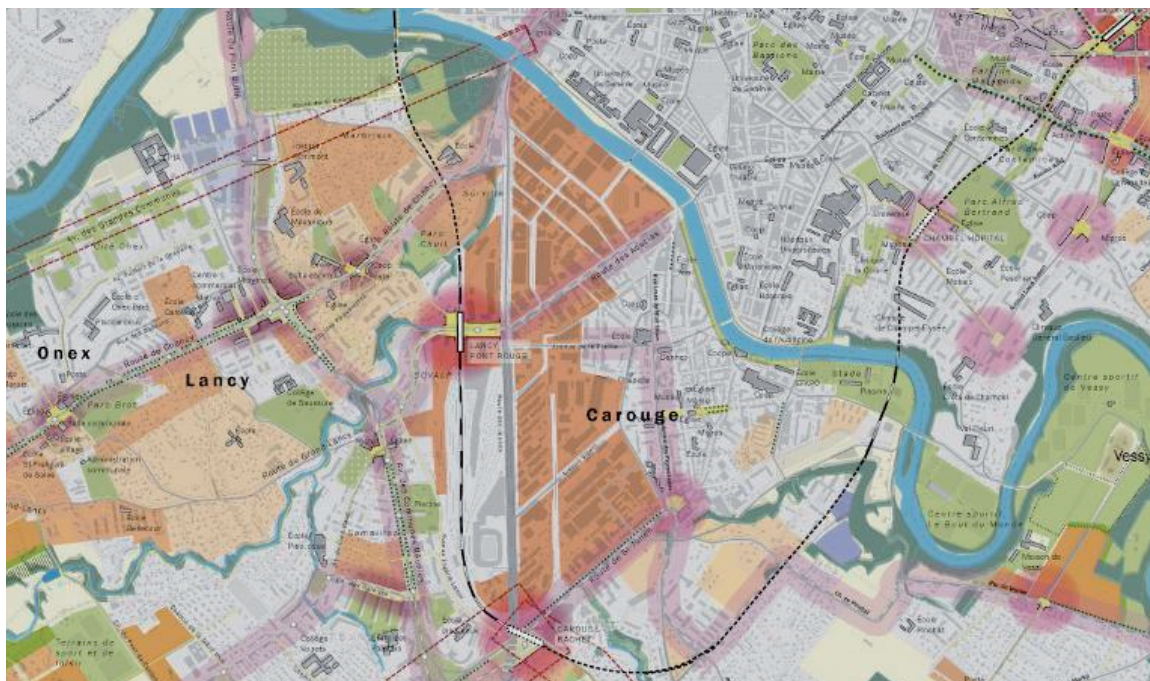
ENTITÉS

Département, Région, CCG, communes et privés





**fiches « grands projets »
du PACA Genève - Bernex - Saint-Julien**



COMMUNES CONCERNÉES

Genève, Carouge et Lancy.

BUTS

Extension importante du centre urbain dense et mixte par renouvellement urbain et aménagement des espaces publics.

ENJEUX

Inscrit dans un cadre paysager de qualité et bénéficiant d'une excellente desserte tant pour les transports collectifs (deux gares CEVA, trois lignes de tram) que pour le transport individuel (autoroute), le périmètre Praille – Acacias – Vernets (PAV) représente une opportunité exceptionnelle de renouvellement urbain, en extension du cœur de l'agglomération. L'enjeu est, par une mutation progressive du tissu industriel et en visant une capacité d'accueil très importante en logements et surfaces d'activités, de construire des quartiers avec de fortes densités et des gabarits élevés, bénéficiant d'une mixité fonctionnelle et sociale équilibrée. La réalisation des équipements et espaces publics, de quartier et d'intérêt cantonal, doit garantir la qualité urbaine et l'attractivité du périmètre.

DESCRIPTION DU PÉRIMÈTRE

Délimité au nord-est par l'Arve, à l'ouest par la moraine de Lancy, au sud par la route de Saint-Julien, au sud-est par les quartiers des Noirettes et des Tours de Carouge, le périmètre Praille – Acacias - Vernets est une ancienne plaine alluvionnaire parcourue par deux rivières aujourd'hui enterrées, l'Aire et la Drize. La morphologie du bâti organisé en arêtes de poisson à partir de l'axe nord-sud de la route des Jeunes tient son origine des installations ferroviaires et de l'interface rail/route, constitutifs de la zone artisanale.

Développée à partir de la 2ème moitié du XXe siècle, cette zone industrielle et artisanale qui accueille plus de 1600 entreprises en pleine activité est loin d'être une friche industrielle. En continuité directe des



centres villes de Genève et Carouge, elle évolue vers une tertiarisation et une certaine diversification des activités: un stade, un centre commercial, des activités commerciales et bancaires s'y sont récemment établies.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

> Urbanisation

- o l'objectif est, à l'échelle de l'ensemble du périmètre, de créer un nouveau logement pour chaque nouvel emploi, et de maintenir un équilibre entre activités secondaires et tertiaires,
- o le programme mixte offrira une capacité élevée en logements (environ 11'000 logements, dont 53 % de logements d'utilité publique -LUP-, subventionnés ou coopératifs) et en surfaces d'activités (environ 11'000 nouveaux emplois, auxquels s'ajoutent environ 13'500 emplois maintenus et/ou relocalisés dans le périmètre). Sur les parcelles en mains publiques (actuellement 82%), seront construits des logements locatifs, la PPE pouvant se développer sur les parcelles privées,
- o l'urbanisation sera compacte et mixte, avec une forte densité, tout particulièrement au centre du périmètre, dans le secteur de l'Étoile, où compte tenu de la proximité de la gare Lancy Pont-Rouge, important interface de transports, des bâtiments de très grande hauteur seront favorisés,
- o le secteur situé entre l'arrivée de l'autoroute et le faisceau ferroviaire interne est destiné prioritairement à des activités mixtes, technologiques, industrielles et artisanales, et, tout particulièrement, à de la logistique urbaine intégrée,
- o le secteur Acacias - Bords de l'Arve est destiné à accueillir notamment des activités d'enseignement universitaire et des équipements publics,
- o les relations avec les quartiers environnants et entre les quartiers qui composent le périmètre seront particulièrement soignées,
- o la mutation progressive du territoire sera structurée à partir du «vide», soit de la charpente des espaces publics :
 - une coulée verte ponctuée d'équipements de proximité ou d'agglomération traversera le périmètre du nord au sud,
 - une séquence forte d'espaces publics plus minéraux reliera la gare de Lancy Pont-Rouge à la place d'Armes en passant par SOVALP et le quartier de l'Etoile,
 - un boulevard urbain ponctué d'institutions, issu de la revalorisation de la rue François-Dussaud et de l'avenue Vibert, reliera le Bois de la Bâtie au stade.

> Environnement

- o de manière générale, l'objectif est de développer un quartier exemplaire sur le plan de l'environnement. Sur le plan énergétique, l'ambition est de réaliser un quartier à bilan positif,
- o une ou plusieurs installations de géothermie profonde implantées sur le périmètre pourraient produire de l'électricité et de la chaleur (installation de cogénération) qui seront distribuées jusqu'aux divers bâtiments par un réseau artériel souterrain - voire aérien - en profitant du réseau des espaces publics,
- o les volumes excavés pour créer les parties enterrées des infrastructures et bâtiments du PAV seront, dans la mesure du possible, réutilisés sur place pour remodeler le terrain ou valorisés sous forme de matériaux de construction recyclés,



- o l'urbanisme et la mobilité seront conçus dans la mesure du possible dans le strict respect des normes OPB et OPAIR (pas de dérogation),
- o dans la mesure du possible, les rivières de l'Aire et de la Drize seront partiellement remises à ciel ouvert, sur le tracé de la coulée verte, afin de pallier le risque d'inondation en cas de crue centennale et en même temps de conférer une identité aux espaces publics. La gestion des eaux de surface pourrait se faire en relation avec cette remise à ciel ouvert.

> Mobilité

- o l'accessibilité routière au périmètre étant garantie par la desserte autoroutière et par des axes urbains forts, l'enjeu sera de la réorganiser, de la fluidifier et de la distribuer, tout en s'assurant de la bonne gestion des répercussions à grande échelle de cette extension du centre urbain,
- o plusieurs carrefours supplémentaires, essentiellement sur la route des Jeunes, ainsi que quelques nouveaux tronçons de rue seront construits afin d'améliorer les possibilités de desserte interne et de mieux exploiter le réseau routier existant,
- o comme la modification de zones étendra les limites du centre urbain, une partie de l'actuel trafic de transit sera redirigé en amont de façon à privilégier le trafic propre au PAV,
- o tablant sur la proximité entre emploi et logement, une réglementation rigoureuse en termes de places de parc sera appliquée, assurant au fur et à mesure des mutations du quartier une répartition équitable entre les différents usagers,
- o au fur et à mesure de l'amélioration et de l'augmentation de l'offre en transports publics, conçue en fonction l'évolution de la population dans et hors PAV, les alternatives à la voiture seront renforcées, afin d'atteindre progressivement les parts modales du centre ville actuel,
- o les transports collectifs desserviront le PAV principalement à partir de quatre interfaces que sont le rond-point de la Jonction et le rondou de Carouge ainsi que les gares de Lancy Pont-Rouge et de Carouge Bachet. A l'intérieur du quartier, ils seront nettement renforcés sur un boulevard passant de la rue François-Dussaud à l'avenue Vibert et de l'Etoile à Carouge par l'avenue de la Praille. Des améliorations importantes seront aussi prévues sur la rampe du Pont-Rouge pour un accès direct au centre du PAV des habitants d'Onex, Bernex et Chancy,
- o les grandes parcelles d'origine industrielle seront rendues perméables par un réseau de cheminements dont la maille ne dépassera pas 100 m pour les piétons et 300 m pour les vélos. Plusieurs passerelles supplémentaires sont envisagées pour faciliter le franchissement de l'Arve et des voies de chemin de fer. De nouveaux parcours seront connectés aux grands tracés de mobilité douce conçus à l'échelle du périmètre: promenade des crêtes sur la moraine, voie verte le long de l'Arve, séquence d'espaces publics reliant Carouge à l'Etoile dans le sens est-ouest et coulée verte de l'Arve à l'Etoile puis jusqu'au Bachet dans le sens nord-sud.

> Paysage

- o une limite claire avec la campagne, correspondant à la voie verte Genève-Bernex, sera assurée,
- o le maillage des espaces verts intégrera la future voie verte et la césure verte reliant le parc des Evaux à la pénétrante de verdure de l'Aire, avec des ouvertures paysagères sur l'espace agricole.

CONTRAINTE

- > si la plus grande partie des terrains sont en mains publiques, ils sont pour la plupart grevés de droits de superficie dont l'échéance se situe entre 2030 et 2050. La mutation du territoire ne pourra se faire



qu'à travers une démarche de concertation et négociation avec les acteurs fonciers en place, pour les reloger à l'intérieur ou à l'extérieur du PAV,

- > le coût de la dé- ou re-localisation d'entreprises devra être absorbé par la valorisation des terrains ou par des fonds spéciaux,
- > compte tenu du passé industriel du périmètre, le sol d'un certain nombre de parcelles est pollué,
- > la mutation des infrastructures ferroviaires est déterminante pour la réalisation d'un quartier urbain mixte dans la moitié sud du périmètre. Le coût de cette mutation et les nombreux partenaires fonciers et institutionnels impliqués rendent cette tâche particulièrement complexe,
- > le changement d'usage du site, notamment en termes de mobilité, devra se faire progressivement pour éviter toute situation de blocage,
- > compte tenu de la problématique du relogement des entreprises, le phasage du renouvellement est difficile à prévoir de même que la planification et la réalisation des équipements publics et des éléments structurants (maillage des espaces publics, nouvelles voiries...), dont il faut garantir dès aujourd'hui la faisabilité,
- > pour prendre en compte le temps long de la mutation, il faut concevoir l'urbanisation d'une façon souple et évolutive, tout en garantissant une équité de traitement dans le temps et la qualité urbaine,
- > collaboration avec trois communes concernées par le périmètre: Genève, Carouge et Lancy.

MISE EN ŒUVRE

> Phasage

Mutation progressive au fur et à mesure de la mise à disposition du foncier en fonction du relogement des superficiaires. Quelques opérations emblématiques devront être rapidement menées pour entamer le processus de mutation (construction d'hôtels d'entreprises, de logements, d'espaces et d'équipements publics...).

> Démarche

- o modifications des limites de zones,
- o en parallèle, études par thèmes et par secteurs permettant d'élaborer :
 - un plan directeur de quartier PAV (PDQPAV), à réaliser pour l'ensemble du périmètre dans un délai de 2 ans après l'entrée en vigueur de la modification de zones,
 - un plan localisé de quartier PAV (PLQPAV), pour chacun des 7 secteurs prévus dans le projet de loi de modification de zones.

Ces études d'urbanisme (concours, mandats d'études parallèles) sont organisées en trois secteurs opérationnels (Acacias, Etoile et Praille), à partir d'une étude «espaces publics et mobilité» portant sur l'ensemble du périmètre. Les résultats intermédiaires des études sont testés sur la base de projets développés par des acteurs fonciers privés et publics. La démarche de projet est menée en intégrant des exigences environnementales, qui anticipent l'Évaluation environnementale stratégique (EES) qui sera produite avec le PDQPAV.

- o en collaboration avec des directions de l'Etat et/ou différentes institutions, organisation de concours de réalisation pour des bâtiments et/ou des espaces publics déterminants ,
- o en parallèle, études foncières et économiques,



- o en parallèle, communication et promotion de projet. Démarche Art'in PAV pour stimuler et anticiper la création d'une identité partagée du futur quartier avant le démarrage des chantiers. Points de rencontre et d'information réguliers.

> Actions à mener

- o études liées au sous-sol (sondages profonds),
- o études sur la gestion des marchandises, en lien avec l'étude menée sur le même sujet à l'échelle de l'agglomération,
- o études liées à l'implantation et à la construction de tours,
- o études d'hydrologie : faisabilité de la remise à ciel ouvert des rivières.

> Etat de la coordination

En cours.

AUTRES INFORMATIONS

> Planification cadre

- o plans directeurs communaux de Genève, Carouge et Lancy,
- o masterplan (Ernst, Niklaus & Fausch, 2007).

> Projets liés

- o construction du CEVA,
- o projet de voie verte d'agglomération.

> Études directrices

- o plan de synthèse d'agglomération et ses mesures (décembre 2010), posant le principe de l'extension du centre urbain par renouvellement de quartiers denses.
- o en collaboration avec des directions de l'Etat et/ou différentes institutions, organisation de concours de réalisation pour des bâtiments et/ou des espaces publics déterminants ,
- o en parallèle, études foncières et économiques,
- o en parallèle, communication et promotion de projet. Démarche Art'in PAV pour stimuler et anticiper la création d'une identité partagée du futur quartier avant le démarrage des chantiers. Points de rencontre et d'information réguliers.

> Actions à mener

- o études liées au sous-sol (sondages profonds),
- o études sur la gestion des marchandises, en lien avec l'étude menée sur le même sujet à l'échelle de l'agglomération,
- o études liées à l'implantation et à la construction de tours,
- o études d'hydrologie : faisabilité de la remise à ciel ouvert des rivières.

> Etat de la coordination

En cours.





COMMUNES CONCERNÉES

Confignon, Plan-les-Ouates

BUTS

Réalisation de quartiers d'habitation et d'activités d'une densité urbaine

DESCRIPTION DU PÉRIMÈTRE

Située initialement en zone agricole, d'une superficie totale d'environ 58 hectares, la MZ 29'711 adoptée par le Grand Conseil le 24 septembre 2010 prévoit 42 hectares en ZD3 dont env. 5 hectares pour l'extension du centre sportif de Plan les Ouates, 13 hectares en ZDIA et 3 hectares en ZDEP.

Le périmètre occupe l'espace délimité au sud par la route de Base, à l'ouest par l'autoroute de contournement A1, au nord par le cours de l'Aire et à l'est par le quartier de villas des Verjus. Il constitue un territoire homogène, incliné vers le cours de l'Aire, encadré par les coteaux de Bernex/Confignon au nord et de Bardonnex au sud.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

> Urbanisation

- o favoriser la création d'un nouveau quartier mixte principalement destiné au logement et doté d'activités commerciales et administratives formant à terme un quartier à caractère urbain doté de nombreuses commodités,
- o inclure à cette conception de nouveaux équipements publics de sports et de loisirs souhaités par la commune de Plans-les-Ouates pour l'extension du centre sportif communal des Cherpines. Réserver au minimum à cet effet la surface de terrain de 5 hectares prévue dans le plan directeur cantonal sur le territoire de Plan-les-Ouates,



- o réaliser sur les terrains proches de l'autoroute un ensemble de bâtiments d'activités à caractère industriel orienté vers les secteurs de la haute technologie, mais également pour reloger des entreprises présentes à La Praille. Ces implantations sont conçues comme complémentaires à celles de la Zone de développement Industriel de Plan-Les-Ouates (ZIPLO) et contribueront à pallier au déficit croissant en terrains industriels disponibles que connaît le canton depuis plusieurs années déjà;
- o réserver les terrains nécessaires pour la réalisation d'un établissement scolaire de culture générale au centre du périmètre. Selon les prévisions scolaires effectuées par le département de l'instruction publique, l'établissement projeté fera dans un très proche avenir défaut dans ce secteur de l'agglomération.

> Environnement

- o tendre vers un quartier à énergie positive (étude en cours sur la géothermie, utilisation de biomasse,...)
- o créer un maillage d'espaces verts à caractère naturel en lien avec les milieux voisins,
- o intégrer harmonieusement fonctions biologiques et activités de loisirs,
- o créer un quartier à énergie positive,
- o revitalisation sur place, dans la mesure du possible, des matériaux d'excavation pour le remodelage du terrain.

> Mobilité

- o relier le quartier par les transports en commun directement au centre ville, aux localités riveraines (Plan-les Ouates, Confignon, Bernex, Onex, Lancy, Perly-Certoux) ou à d'autres équipements ou services régionaux,
- o viser une identité générale faisant sens à l'échelle de l'agglomération, par exemple en termes de réseaux viaires (continuités cyclables, circuits de promenade, accompagnement des réseaux naturels, etc).

CONTRAINTES

- > OPAM - analyse des risques majeurs liés aux installations des Laiteries réunies,
- > risques liés à la conduite Gaznat qui se trouve de l'autre côté de l'autoroute,
- > foncier : les terrains sont pour la plupart en mains privées,
- > SDA : les terrains agricoles étant constitués presque en totalité de surfaces d'assolement, le quota cantonal devra être vérifié avec la Confédération,
- > gestion et évacuation des eaux : des mesures de gestion des eaux pluviales devront être mises en œuvre, conformément à la contrainte de rejet définie dans le cadre du plan régional d'évacuation des eaux (PREE) Aire-Drize. L'évacuation des eaux usées se conformera au concept du réseau primaire du PREE.



MISE EN ŒUVRE

> Phasage

> Démarche

- o étude sommaire d'aménagement : étude de faisabilité,
- o modifications de zones,
- o mandats d'études parallèles : concours de projet,
- o plans directeurs de quartier,
- o plans localisés de quartier,
- o politique foncière.

La démarche d'aménagement est accompagnée d'une Évaluation environnementale stratégique (EES).

> Actions à mener

- o constitution d'un groupe économique et foncier, formé de représentants des communes de Plan-les-Ouates et Confignon, FZAS, FTI, et des directions concernées de l'Etat de Genève, chargé notamment de préparer la nouvelle structure foncière, d'évaluer les coûts d'équipement et leur financement, et de coordonner les contacts avec les propriétaires,
- o acquisition des terrains, en zone industrielle (FTI) notamment,
- o étude concernant les impacts économiques pour les exploitations agricoles touchées par le déclassement et mesures de relocalisation,
- o quota SDA: négociation avec la Confédération (?)Etat de la coordination.

> Financement

xxx

> Etat de la coordination

En cours.

> Planification cadre

- o plan directeur communal de Confignon,
- o plan directeur communal de Plan-les-Ouates Projets liés.

> Planification cadre

- o projet de renaturation de l'Aire,
- o projet d'école de culture générale Ella Maillard - ECG3,
- o projet du TPLO par la route de Base Études directrices.

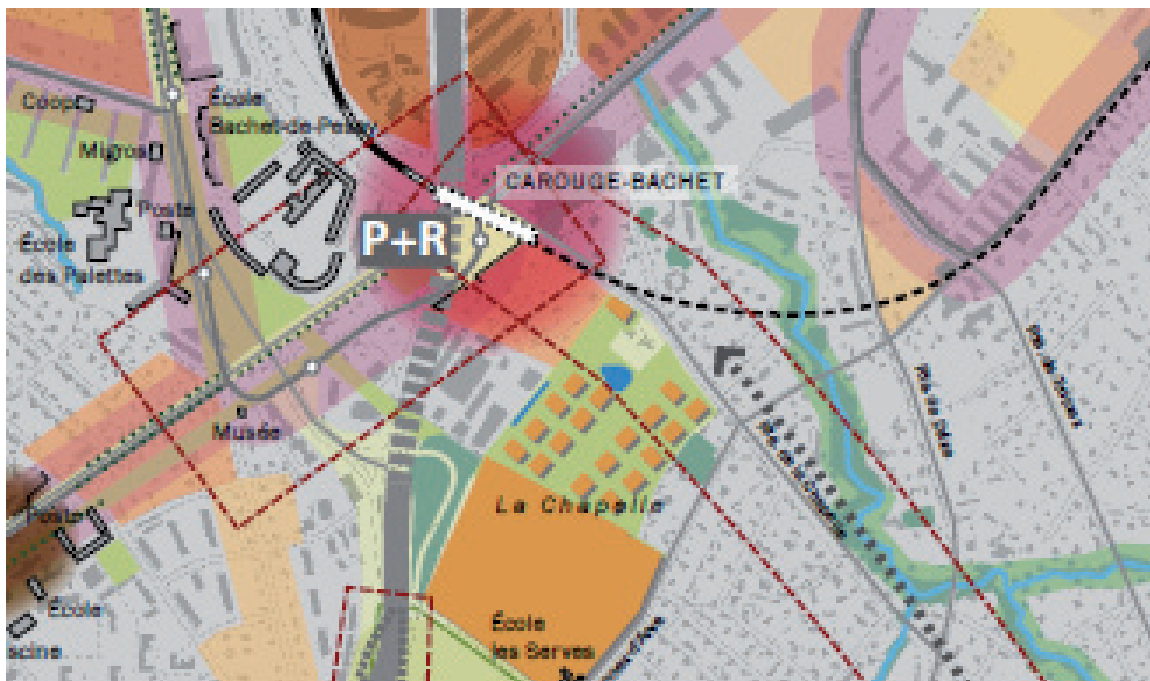
> Etudes directrices

- o schéma d'agglomération et ses mesures (décembre 2007), identifiant le périmètre comme pôle stratégique de développement mixte (logements / commerces / activités),
- o études-test des Périmètres d'Aménagement Coordinés d'Agglomération (PACA)



Genève-Onex-Bernex et Genève-St-Julien,

- o plan de synthèse des PACA Genève-Onex-Bernex et Genève-St-Julien qui développe les orientations à retenir dans les documents d'aménagement,
- o plan directeur communal de Confignon,
- o plan directeur communal de Plan-les-Ouates.



COMMUNES CONCERNÉES

Lancy et Plan-les-Ouates.

BUTS

Réalisation de quartiers d'habitation et d'activités d'une densité urbaine.

ENJEUX

Le secteur de La Chapelle Les Sciars se situe sur les communes de Lancy et Plan-les-Ouates. Il est désigné dans le plan directeur cantonal (PDCant 2001) comme une extension urbaine sur la zone agricole. Bien desservi à l'avenir par les transports publics, ce périmètre offre l'opportunité de créer un quartier d'environ 1100 logements.

DESCRIPTION DU PÉRIMÈTRE

Située initialement en zone agricole, les terrains sont déclassés en ZD3 la MZ N° 29299 est adoptée alors que la MZ n° 29728 est à l'examen au Grand-Conseil.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

> Urbanisation

- o favoriser la création d'un nouveau quartier principalement destiné au logement et doté d'activités commerciales et administratives formant à terme un quartier à caractère urbain doté de nombreuses commodités,
- o réserver les terrains nécessaires pour la réalisation d'un établissement scolaire primaire. Selon les prévisions scolaires effectuées par le département de l'instruction publique, l'établissement



projeté sera lancé après la définition d'une image directrice d'aménagement.

> Environnement

- o mettre en œuvre la coulée verte qui forme un maillage d'espaces verts à caractère naturel en lien avec les milieux voisins,
- o intégrer harmonieusement fonctions biologiques et activités de loisirs.

> Mobilité

- o relier le quartier par les transports en commun directement au centres de Carouge, ou à d'autres équipements ou services régionaux;
- o viser une identité générale faisant sens à l'échelle de l'agglomération, par exemple en termes de réseaux viaires (continuités cyclables, circuits de promenade, accompagnement des réseaux naturels, etc).

CONTRAINTE

- > déplacement des jardins familiaux en cours de préparation,
- > convention entre SIG et constructeur pour le chauffage à distance,
- > charges de trafic et nuisances sonores à l'horizon des réalisations sont contestés par les opposants. Ces recours sont en cours d'examen.

MISE EN ŒUVRE

> Phasage

Les 10 premiers immeubles de la Chapelle sont en procédures d'autorisation de construire. Le dossier d'autorisation de construire de la première étape de l'école primaire est en préparation. Le PLQ du secteur les Sciers est en phase de consultation technique auprès des services cantonaux.

> Démarche

Suivi de autorisation de construire des premiers immeubles et du groupe scolaire primaire.

> Actions à mener

Poursuite de la mise en œuvre du déplacement des jardins familiaux et du chauffage à distance

> Etat de la coordination

En cours.

AUTRES INFORMATIONS

> Planification cadre

Plan directeur cantonal et PDQ 29 adopté

> Projets liés

Demi-jonction de la Milice piloté par l'OFROU.

> Études directrices

Ces études sont terminées.





**fiches infrastructure
du PACA Genève - Bernex - Saint-Julien**



FICHE 1 AXE TRAM GENEVE / BERNEX



PACA Genève / Bernex / St-Julien

CONTEXTE

L'axe fort Genève Bernex constitue l'armature principale pour les développements urbains de cette portion du territoire. Il permet un renforcement important des capacités de transports à destination du coeur d'agglomération et le long de l'axe entre les quartiers traversés. La ligne de tram constituant l'axe fort emprunte la route de Chancy depuis le pont de St-Georges jusqu'à la croisée de Confignon. Elle se poursuit ensuite sur la route de Chancy jusqu'au terminus situé à Bernex-Vailly.

Notamment par la requalification de l'espace public qu'il permet et la génération de flux importants, l'axe fort permet la création de centralités fortes.

Dans le centre régional de Bernex, des rabattements sont à organiser sur la ligne de tram. Ces rabattements s'organisent par les lignes de bus tangentielles desservant les centres régionaux voisins (notamment St-Julien) ainsi que par des cheminements de mobilité douce attractifs et sûrs.

L'axe fort offre un point de correspondance important avec la ligne tangentielle suburbaine circulant sur la route du pont Butin. Les transbordements dans cette interface sont à faciliter.

CENTRALITES

Centre régional de BernexThèmes.

THEMES

La centralité régionale de Bernex est connectée au coeur d'agglomération par un axe fort TP. Sur cet axe fort, une ligne de tram est construite en deux étapes. Des espaces publics généreux et de haute qualité sont réalisés de part et d'autre de l'axe fort.

L'axe fort constitue l'armature des densifications et extensions urbaines. Il est ponctué de centralités principales, secondaires et de quartiers qui s'organisent autour des arrêts de la ligne de tram.



VOCATION

L'axe, à caractère urbain, doit devenir un lieu de vie et de centralité pour les quartiers adjacentsactions.

PRIORITE

En cours de réalisation jusqu'à la croisée de Confignon.

Horizon 2013 pour le tronçon croisée de Confignon–Bernex Vailly.

ACTIONS

Etudes définitives pour le tronçon Bernex–Vailly. Réalisation.

ENTITLES

Canton de Genève (DIM, DCTI) et Commune.



FICHE 2 AXE TRAM GENEVE / SAINT-JULIEN



CONTEXTE

L'axe fort Genève St-Julien constitue l'armature principale pour les développements urbains de cette portion du territoire. Il permet un renforcement important des capacités de transports à destination du coeur d'agglomération et le long de l'axe entre les quartiers traversés.

Cet axe fort se concrétise par la réalisation d'une ligne de tram sur la route de Base, la route de St-Julien puis l'Avenue de Genève à Saint-Julien. Elle se poursuit jusqu'au pôle d'échange de St-Julien-Aranda après avoir desservi la gare de St-Julien.

L'axe fort permet de desservir le nouveau quartier des Cherpines à Plan-les-Ouates.

Dans le centre régional de St-Julien, des rabattements sont à organiser sur la ligne de tram. Ces rabattements s'organisent par des lignes de bus à mettre en place progressivement vers les bourgs et villages ainsi que par de cheminements de mobilité douce attractifs et sûrs.

L'axe fort offre un point de correspondance important au Bachet avec la ligne tangentielle suburbaine ainsi qu'avec le CEVA. Les transbordements au sein de cette interface sont à faciliter. mobilités Transports publics tangentiels.

CENTRALITES

Centre régional de St-Julien.

THEMES

La centralité régionale de St-Julien est connectée au coeur d'agglomération par un axe fort TP.

PACA Genève / Bernex / St-Julien



PRECAUTIONS

Générer des espaces publics de part et d'autre de l'axe fort. Requalifier de manière importante les espaces publics dans les centralités.

L'axe fort constitue l'armature des densifications et extensions urbaines. Il est ponctué de centralités principales, secondaires et de quartiers qui s'organisent autour des arrêts de la ligne de tram.

VOCATIONS

L'axe à caractère urbain doit devenir un lieu de vie et de centralité pour les quartiers adjacents. entités Canton, Communes, Communauté de Communes.

PRIORITES

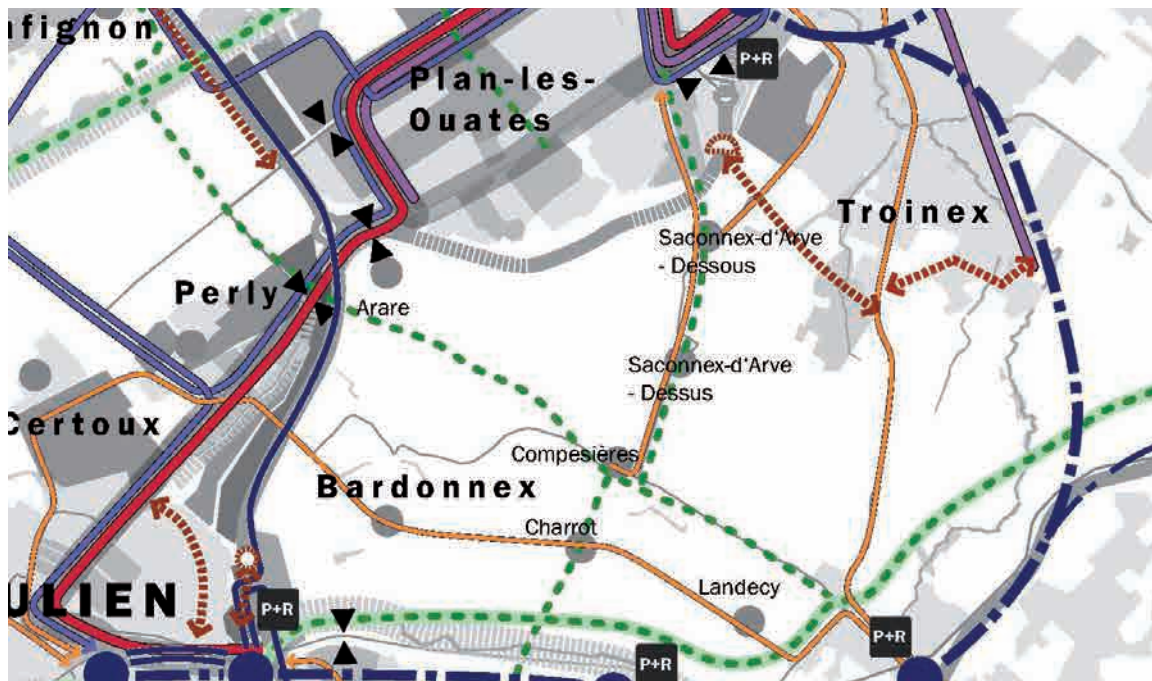
Horizon 2020 pour l'entier du tronçon Bachet–St-Julien-Arande.

ACTIONS

- > étude d'insertion urbaine / espaces publics,
- > étude AVP avec demande de concession,
- > étude du projet définitif (avec dossier PAP).

ENTITES

Canton de Genève (DIM, DCTI), Département de la Haute-Savoie, Communauté de communes et Communes.



CONTEXTE

Pour permettre l'insertion de St-Julien dans le système RER d'agglomération, une connexion est nécessaire entre la ligne du pied du Salève et la liaison CEVA. Seule cette liaison permet des temps de trajet efficaces entre le centre régional et la gare de Cornavin (le passage par Annemasse avec changement de train reste réhébitoratoire).

Cette connexion permettrait également de desservir Collonges, Archamps et le pôle de St-Julien-Ararde. Elle compléterait l'axe fort dans la mesure où les deux systèmes ne répondent pas aux mêmes fonctions.

Toutefois, en raison des bassins de population encore relativement faibles de ce secteur de l'agglomération, l'opportunité de cette liaison ne peut être envisagée qu'à long terme. Il n'en reste pas moins que d'une part des investigations complémentaires doivent être menées pour réserver les emprises nécessaires à une telle future liaison et, d'autre part, la forme de l'urbanisation de cette portion du territoire doit être orientée vers une desserte ferroviaire (densité, importantes autoroute des futures gares, limitation de la dispersion des constructions).

MOBILITÉ

Transports publics.

THÈMES

Les centres régionaux sont connectés au cœur d'agglomération par des liaisons rapides.

LIENS

Mise en oeuvre des lignes de bus rapides d'agglomération.



VOCATIONS

Les lignes ferroviaires rapides d'agglomération renforcent le rôle des centres régionaux dans l'organisation de l'agglomération.

PRIORITE

Long terme, au-delà de 2030.

ACTIONS

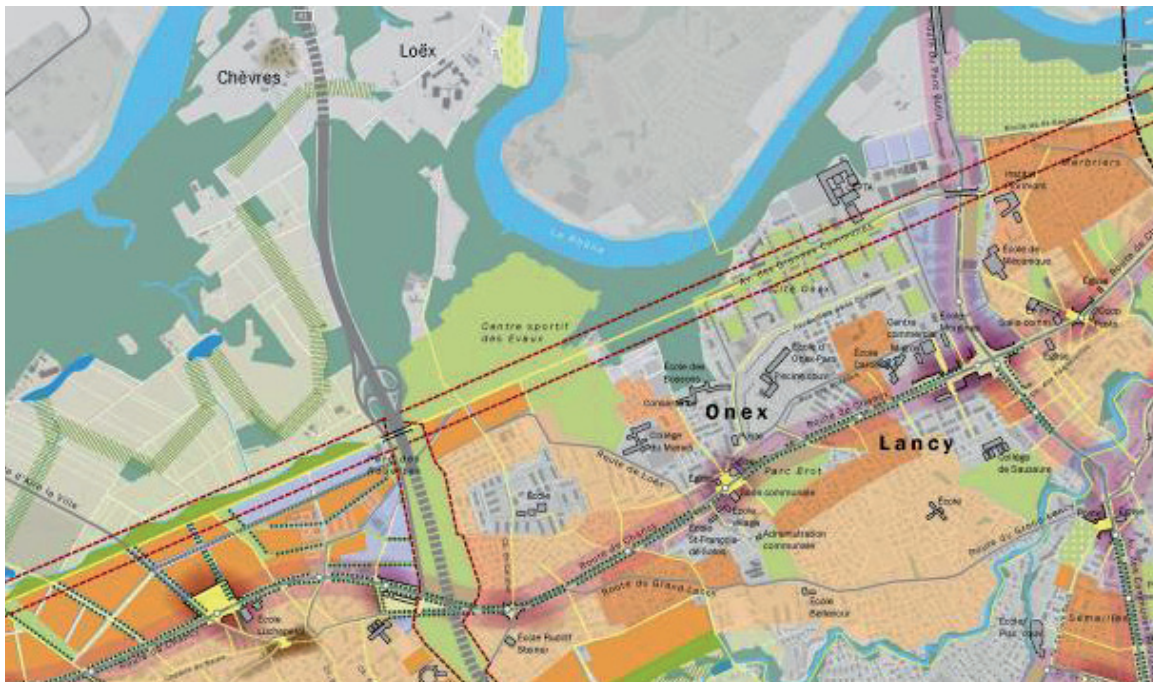
Poursuivre l'évaluation de l'opportunité dans le cadre des démarches d'agglomération

Réserver les emprises nécessaires pour la réalisation de gares.

Evaluer la faisabilité du tracé ferroviaire entre la ligne du pied du Salève et le tracé du CEVA, ainsi que les besoins d'augmentation en capacité de réseau existant.

ENTITES

Région, Communes, Canton, Confédération, CFF, SNCF, RFF, Etat français.



CONTEXTE

Le plan de synthèse retient le principe de réalisation d'une «voie verte» reliant Bernex au coeur d'agglomération. Celle-ci emprunte pour partie des rues existantes, comme l'avenue des Grandes-Communes et pour partie de nouveaux aménagements à réaliser.

Cette voie verte propose également une desserte du secteur des Evaux et du bois de la Bâtie nécessitant cependant certains aménagements spécifiques.

Dans le secteur de Bernex, cette liaison permet, outre la liaison pour les modes doux, de marquer clairement la limite entre les secteurs bâtis et la plaine agricole à préserver.

Dans ce secteur, le parcours s'accompagnera complètement ou partiellement d'une épaisseur qui peut comprendre la gestion de l'eau et des plantations en créant ainsi une zone de transition entre la zone agricole et l'extension urbaine.

Pour les liaisons de mobilité douce, le parcours doit aboutir au carrefour entre les routes de Laconnex et de Chancy afin d'être connectés aux aménagements existants.

PARCOURS

Parcours pour la mobilité douce.

THEMES

Mobilité douce : ce parcours représente une nouvelle liaison pour la mobilité douce entre Bernex, la Champagne et le centre ville.

Limite : ce parcours représente aussi la limite et la zone de transition entre la zone agricole et l'extension de Bernex Nord.



Le rôle de parcours et d'espace de transition passe par un traitement en épaisseur du parcours.

PRECAUTIONS

Réserver le tracé sur une certaine épaisseur afin de pouvoir étudier le parcours et l'aménagement de la zone de frottement.

LIENS

Un réaménagement global du secteur, avec le déclassement de la zone agricole, la gestion de l'eau et futur tram.

PRIORITE

Court terme.

ACTIONS

Lancer un concours sur l'espace paysager, la position, le tracé du parcours et sur les aménagements qui l'accompagneront.

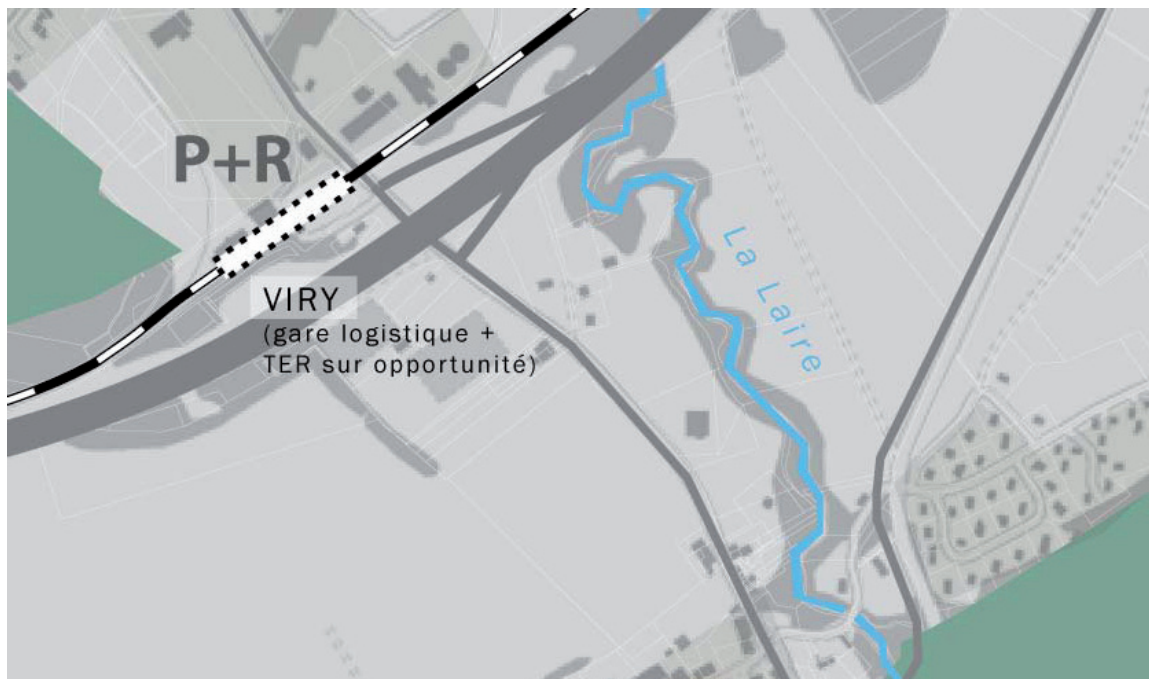
ENTITES

Canton, Communes et privés.



FICHE 6 JONCTION OU DEMI-JONCTION AUTOROUTIÈRE DE VIRY

PACA Genève / Bernex / St-Julien



CONTEXTE

Actuellement, il n'existe aucune jonction autoroutière entre St-Julien et le tunnel du Vuache. Pour cette raison, les flux routiers en provenance de la moitié ouest de la communauté de communes du Genevois et se rendant vers le cœur d'agglomération ne peuvent pas emprunter l'ossature autoroutière.

La réalisation d'une demi-jonction à Viry en direction de St-Julien et du cœur de l'agglomération permet de pallier à cet état de fait.

Pour accéder à la demi-jonction, une réorganisation du réseau routier est nécessaire dans le but d'éviter aux flux de traverser le cœur du bourg de Viry.

Dans l'optique du développement d'une plateforme logistique dans le secteur de Viry, il peut également être opportun de permettre un accès direct à la plateforme logistique depuis l'autoroute pour les poids lourds. Les études précises de cette plateforme logistique devront en démontrer le besoin.

MOBILITES

Transports individuel et poids lourds.

THEMES

Optimisation de l'utilisation de l'autoroute pour les flux d'agglomération.

LIENS

Contournement de Viry Plateforme logistique de Viry.



VOCATIONS

Accès à l'autoroute depuis le réseau routier local.

PRIORITES

Horizon 2020.

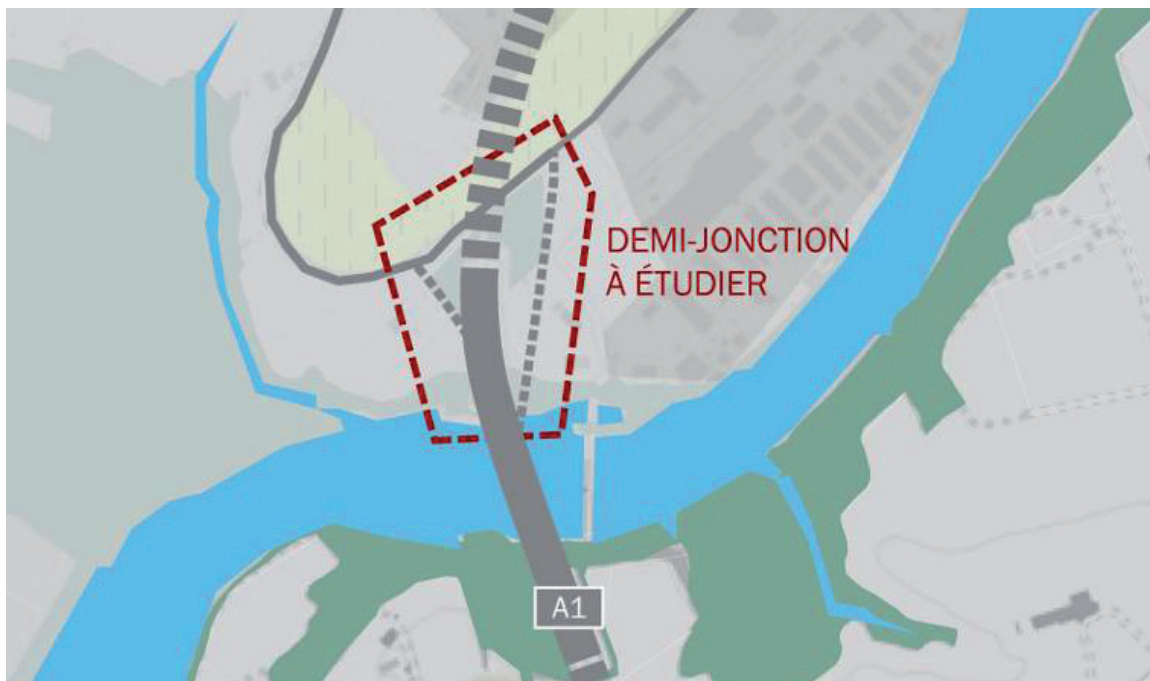
ACTIONS

Etude préliminaire.

Etude définitive.

ENTITES

Etat, Département, Commune.



CONTEXTE

Actuellement, les flux de marchandises en provenance de la ZIBAY et à destination du cœur de l'agglomération transitent soit par Bernex, soit par les routes de Vernier ou de Meyrin. La création d'une demi-jonction à Vernier, entre le tunnel de Vernier et le pont d'Aigues-Vertes, permet d'offrir une alternative à ces flux sans transiter par Bernex.

De plus, la réalisation d'une telle demi-jonction permettrait d'offrir aux bus rapides d'agglomération, assurant la liaison entre Bernex et l'aéroport, la possibilité de desservir le secteur en développement de Vernier (Tête GVA) et apporterait une connexion avec la ligne ferroviaire de la Plaine avant d'accéder à l'aéroport. Cela permet également d'éviter d'avoir à réaliser des aménagements dédiés aux bus sur les jonctions autoroutières de Vernier et Meyrin.

D'autres utilisations, en lien avec le développement des secteurs d'activité de la zone industrielle de Meyrin-Satigny, sont traitées dans le plan de synthèse Ferney-Meyrin.

La configuration des lieux, pont et tunnel rendent la réalisation d'une telle semi-jonction très complexe.

MOBILITES

Transports poids lourds et TP.

THEMES

Optimisation de l'utilisation de l'autoroute pour les déplacements d'agglomération, notamment de marchandises et TP.



LIENS

Mise en service de bus rapides d'agglomération et accès plus directs à la zone d'activité de Vernier-Satigny et Peney.

VOCATIONS

Accès à l'autoroute depuis le réseau routier local actions.

PRIORITES

Horizon 2025-2030.

ACTIONS

Contacts avec l'OFROU.

Etude préliminaire.

Etude définitive.

ENTITES

OFROU, Canton, Communes.





**fiches centralités Onex
du PACA Genève - Bernex - Saint-Julien**





**FICHE 1 ONEX
PLACE DES DEUX- EGLISES**

PACA Genève / Bernex / St-Julien



CONTEXTE

La Place des Deux-Eglises est un lieu particulier puisque il est déjà un lieu identifié au cœur d'Onex. Si la venue du tram ne modifiera pas ce carrefour et cette place, par contre la proximité du parc Brot, la présence de la clinique d'Onex, des Eglises, de la salle communale et de la Mairie donnent déjà à ce lieu une symbolique bien marquée.

La salle communale est un lieu culturel reconnu. En se fondant sur l'hypothèse qu'elle nécessite une rénovation importante, voire une démolition reconstruction, il y aurait l'opportunité de créer un espace public reliant ces différents bâtiments.

CENTRALITÉS

Une place.

THÈMES

L'espace public à réaménager permettra d'améliorer l'identité du lieu.

PRÉCAUTIONS

Réserver toutes les parcelles pour ce réaménagement et s'il y a lieu pour l'agrandissement de la salle communale.

LIENS

Avec le réaménagement de l'espace rue et la création de la ligne de tram.



VOCATIONS

Espace public et équipements.

PRIORITES

A voir selon les opportunités.

ACTIONS

Lancer un concours.

ENTITES

Commune et privés.

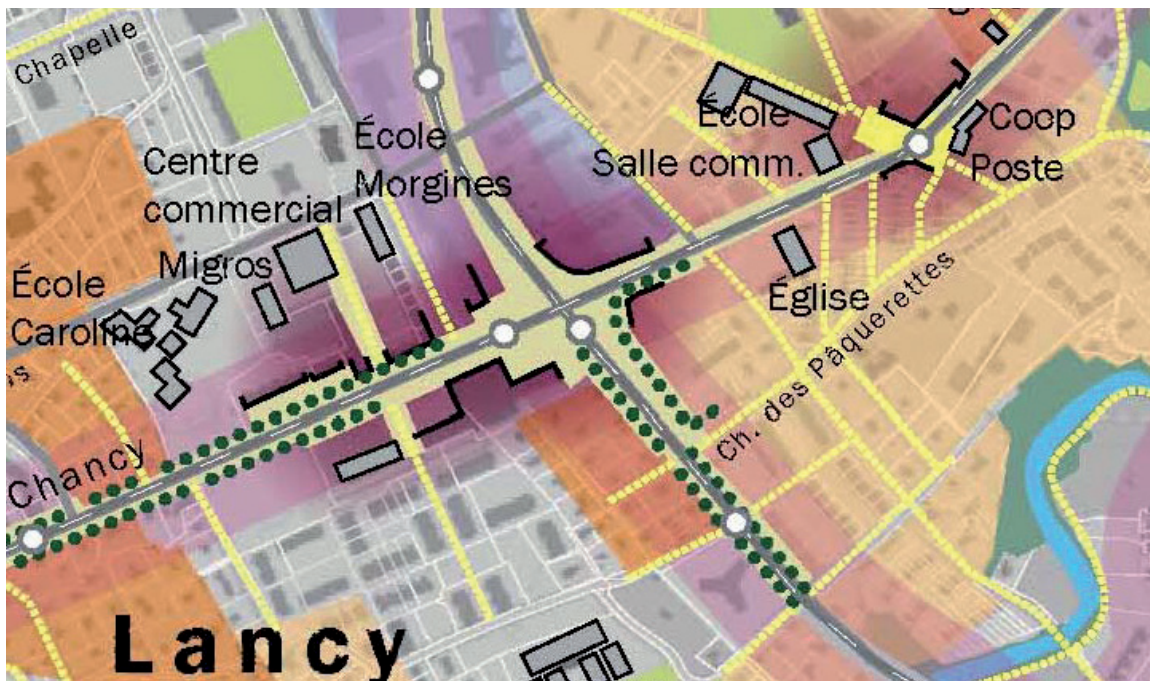
**FICHE 1 ONEX
PLACE DES DEUX-ÉGLISES**

PACA Genève / Bernex / St-Julien



FICHE 2 LANCY - ESPACE RUE ENTRE LES MOUILLES ET LES ESSERTS

PACA Genève / Bernex / St-Julien



CONTEXTE

Le secteur se situe sur la future rue de Chancy entre les Mouilles et les Esserts. Il offre l'opportunité de réaménager et de revoir l'ensemble des espaces publics, en lien avec l'espace rue et le prolongement immédiat des commerces comme des bâtiments administratifs.

Lors de leur réalisation, les bâtiments ont été conçus de manière à tourner le dos à la route. Une étude pour vérifier et réaliser un espace public traversant de part et d'autre de la rue donnera une relation et un dialogue ouvert entre les différents commerces, bureaux et logements. L'approche devrait permettre une dilatation dans l'épaisseur, dans la profondeur du bâti de l'espace rue et de l'espace public.

La Ville de Lancy a déjà pris occasion des travaux de réalisation du tram pour réaménager la place des Ormaux, via une MEP. Cette même approche et démarche devrait être exécutée sur ce secteur.

CENTRALITÉS

Fonctionnelle et espace rue.

THÈMES

Espace rue – le réaménagement de la route et sa transformation en rue offrent la possibilité de dilater ce réaménagement et de créer une liaison d'espaces publics de part et d'autre de la rue de Chancy.

PRÉCAUTIONS

Réserver les parcelles et tous les aménagements afin de pouvoir étudier ce secteur dans une épaisseur plus importante.



LIENS

Avec le futur tram et un réaménagement global du secteur.

VOCATIONS

Espace public.

PRIORITES

A voir selon les opportunités.

ACTIONS

Lancer un concours sur l'espace public en coordination avec les projets privés.

ENTITES

Canton, Commune et privés.





Les tableaux de mise en oeuvre

Les tableaux ci-dessous synthétisent les principales recommandations du COPIL contenues dans le présent rapport et la démarche de mise en oeuvre des mesures et des futures études à conduire.

Mesure	Secteur	Type de mesure	Echéance réalisation	Démarche à mener	Cadre de la démarche	Autorité compétente	Echéance de l'investigation
RE2							
Corridor biologique Rhône – Champagne	Bernex	Environnement		Identifications des mesures pour la mise en oeuvre	Élaboration contrats corridors	État Ge, DGNP DGA	Fin 2011
Corridor ZAP de Neydens – Bardonnex	St-Julien - Bardonnex - Archamps	Environnement		Identifications des mesures pour la mise en oeuvre	Élaboration contrats corridors	CCG / Ville de Saint-Julien /ARC	Fin 2011
Corridor biologique ZAP-Champagne	Cervonnex - St-Julien sud	Environnement		Identifications des mesures pour la mise en oeuvre	Élaboration contrats corridors	CCG /ARC	Fin 2011
Réseaux agro-environnementaux Bernex, Champagne et Compsières	Bernex	Environnement		-	-	État Ge, DGNP DGA	Réalisé
Réseau agro-environnemental du Genevois	CCG	Environnement		Étude de faisabilité RAE du Genevois	Projet régional agricole	CCG / ARC	oct.11
Corridors de la ZAS (réseaux bleus-verts)	Plaine de l'Aire	Environnement		à déterminer	à déterminer	État Ge, DGNP DGA	
RE3							
Parc urbain de Cressy	Bernex	Environnement	2016	Image directrice PSD Bernex	PSD Bernex	État Ge, OU	Début 2012
Percées paysagères de Bernex nord	Bernex	Environnement	2016	Image directrice PSD Bernex	PSD Bernex	État Ge, OU	Début 2012
Césure verte de Perly-Certoux	Perly-Certoux - St-Julien	Environnement	2019-2021	Étude aménagement PSD Perly-Certoux - St-Julien	PSD Perly-Certoux	Etat Ge, OU	2013
La traversée urbaine de l'Arande	St-Julien	Environnement	2020	Image directrice PSD Saint-Julien	PSD St-Julien - Bardonnex - Archamps	CCG / Ville de Saint-Julien	2012
RE4							
3ème étape de la renaturation de l'Aire	Plaine de l'Aire	Environnement			SPAGE et programme de renaturation	Etat Ge, DGEau	2011
4ème étape de la renaturation de l'Aire	Plaine de l'Aire	Environnement			SPAGE et programme de renaturation	Etat Ge, DGEau	2011
Rétention des eaux à ciel ouvert du sud de Bernex, de Confignon, de Perly et de la ZAS en synergie avec la 3 ^e étape de renaturation de l'Aire	Plaine de l'Aire	Environnement			PREE et programme de renaturation	Etat Ge, DGEau	2011
Rétention à ciel ouvert au nord de St-Julien (lien avec 4 ^e étape renat. Aire)	Plaine de l'Aire	Environnement			PREE et SDEP	Ville Saint-Julien / Etat GE, DGEau	2011
Rétentions prévues en France dans le schéma directeur des eaux pluviales	?	Environnement			SDEP	CCG	
Gestion et rétention de l'eau à ciel ouvert au nord de Bernex	Bernex	Environnement		Image directrice PSD Bernex	PSD Bernex	État Ge, OU, DGEau	Début 2012
Gestion et rétention à ciel ouvert de l'extension de Perly en lien avec la ZAS de la Plaine de l'Aire	Perly-Certoux	Environnement		Image directrice aménagement	PSD Perly-Certoux - St-Julien et SPAGE, PREE - étude d'aménagement de la ZAS	Etat Ge, DGEau, DGA, OU, FZAS	2013
Renaturation et remise à ciel ouvert de la Lissolle et du Maraichet intégrant la gestion et la rétention des eaux	Perly-Certoux	Environnement	2019-2021	Image directrice aménagement	PSD Perly-Certoux - St-Julien et PREE	Etat Ge, DGEau	2013
Gestion et rétention à ciel ouvert de Certoux avec remise à ciel ouvert du ruisseau des Cottets	Perly-Certoux - St-Julien	Environnement	2019-2021	Image directrice aménagement	SPAGE	Etat GE, DGEau, commune de Perly-Certoux	2016
Remise à ciel ouvert de la Lissolle en aval de Perly et/ou création d'un corridor biologique et paysager le long de l'autoroute	Perly-Certoux	Environnement		Image directrice aménagement	PSD Perly-Certoux - St-Julien et SPAGE et étude d'aménagement de la ZAS	Etat Ge, DGEau, OU, DGNP	2011
Gestion des eaux pluviales Cherpines / ZIPLO	Cherpines-Charrotons	Environnement	2016	Image directrice aménagement	Gd projet Cherpines et SPAGE, PREE - étude d'aménagement de la ZAS	Etat Ge, DGEau, OU	2011
RE5							
Zones de gestion des crues (3ème étape de renaturation de l'Aire)	Plaine de l'Aire	Environnement			SPAGE et programme de renaturation	Etat Ge, DGEau	2011
Bassins de rétention des crues de l'Arande en amont de Saint-Julien	St-Julien - Bardonnex - Archamps	Environnement		Étude d'aménagements hydrauliques et paysagers Arande et Ternier. (Confluence Ternier/Arande à confluence Gd-Nant/Folle/Ternier)	PSD St-Julien - Bardonnex - Archamps	CCG / Ville de Saint-Julien / Etat GE, DGEau	2012
Aménagement pour la gestion des crues dans la traversée de Saint-Julien (Gare – confluence Ternier/Gd-Nant/Folle)	St-Julien - Bardonnex - Archamps	Environnement		Étude d'aménagements hydrauliques et paysagers Arande et Ternier. (Confluence Ternier/Arande à confluence Gd-Nant/Folle/Ternier)	PSD St-Julien - Bardonnex - Archamps	CCG / Ville de Saint-Julien / Etat GE, DGEau	2012
Gestion des risques d'inondation du PAV par la mise à ciel ouvert de l'Aire et de la Drize	PAV	Environnement			Grands projets PAV	Etat Ge, DGEau	



Mesure	Secteur	Type de mesure	Échéance de réalisation	Démarche à mener	Cadre de la démarche	Autorité compétente	Échéance de l'investigation
RM1							
Barreau-sud et nouvelles gares à réactiver	PACA GEBEJU	Mobilité	2030 +	Opportunité et faisabilité du barreau sud ferroviaire	Prospective ferroviaire d'agglomération	État Ge, DGM / RRA	Fin 2011
Amélioration capacité axe Bellegarde - Annemasse	SA2	Mobilité	?	Opportunité et faisabilité	Prospective ferroviaire d'agglomération	État Ge, DGM / RRA	Fin 2011
Bus express	PACA GEBEJU	Mobilité	2018 (CEVA)	Étude de faisabilité	Schéma d'agglomération n°2	État GE, DGM / CG74	2011-2012
RM2							
Trams TCOB prolongement Vailly	PACA GEBEJU	Mobilité	2013	Dossier PAP	H1-50	État GE, DGM	2012
Tram Lancy-Perly - St-Julien - (Bardonnex)	PACA GEBEJU	Mobilité	2018	Étude d'insertion urbaine /espaces publics	Mise en œuvre transfrontalière du tram	État GE, DGM / CCG / Ville de Saint-Julien	Début 2012
RM3							
Trolleybus Onex - Cressy - Bernex	PACA GEBEJU	Mobilité	2015-2018	Demande concession? Dossier PAP?	Plan directeur TC 2014	État Ge, DGM	?
Desserte parc Evaux	Bernex	Mobilité	2014	Choix du tracé définitif?	Plan directeur TC 2014	État Ge, DGM	?
Ligne Saint-Julien - Bernex - ZIMEYSA	PACA GEBEJU	Mobilité	2015/2018		Plan directeur TC	État GE, DGM	nc
Ligne TC Cherpines - Confignon	Confignon	Mobilité	2015/2018	Étude accessibilité multimodale secteur Cherpines	Plan directeur TC	Etat Ge, DGM	oct.11
Renforcement de l'axe Lancy - Pt-Butin - Vernier (Gd ceinture)	PACA GEBEJU /PACA GE3	Mobilité	2018/2021		Plan directeur TC	Etat Ge, DGM	nc
RM4							
Liaison Croix-de-Rozon - Perly	PACA GEBEJU	Mobilité	2014		Plan directeur TC 2014	Etat Ge, DGM	Réalisé
Rabattement TC sur pôle St-Julien (Viry, Archamps, Collonges, Neydens)	St-Julien - Bardonnex - Archamps	Mobilité	2015-2018	Étude accessibilité multimodale Perly-Certoux-Saint-Julien	PSD Saint-Julien - Bardonnex / Archamps	CCG / St-Julien	2011-2012
Liaison TC Archamps - Genève	Archamps/Collonges	Mobilité	2016	Étude d'accessibilité multimodale	PSD Saint-Julien - Bardonnex - Archamps	DGM / CCG	2012
RM5							
Capacité du réseau autoroutier	Agglo	Mobilité	-	Modélisation dans le cadre du projet de traversée du lac Léman	SA2?	État GE, DGM	?
Complément de jonction de la Milice	PACA GEBEJU/GAS	Mobilité	2018	Validation définitive des études	Infrastructures routières Genève sud	État GE, DGM OFROU	2011?
Branchement autoroutier de Bernex nord et est	PACA Bernex	Mobilité	2015-2018	Étude accessibilité multimodale Bernex et barreau nord	PSD Bernex	État GE, DGM OFROU	2011
Nouvelle jonction de Viry (ou demi-)	PACA GEBEJU / Bellegarde	Mobilité	?	Test MMT	PGD - CCG (validation)	CG74 / CCG	?
Amélioration jonction Archamps	PSD St-Julien - Bardonnex - Archamps	Mobilité	?	Étude de faisabilité technique	PSD Saint-Julien - Bardonnex - Archamps	CCG / ATMB	2011-2012
Demi-jonction de Vernier-Canada	PACA GE3	Mobilité	2030	Étude de faisabilité technique	?	État GE, DGM / OGC / OFROU	?
Système de gestion des accès autoroutiers	Agglo	Mobilité	?	Étude de faisabilité	?	État GE, DGM OFROU / ATMB	



Mesure	Secteur	Type de mesure	Échéance réalisation	Démarche à mener	Cadre de la démarche	Autorité compétente	Échéance de l'investigation
RU1 / RU2							
Extension urbaine de Bernex-est	Bernex	Urbanisation	2016-2030	Image directrice aménagement	PSD Bernex	État Ge, OU	2011
Extension urbaine de Bernex-nord	Bernex	Urbanisation	2020-2030	Image directrice aménagement	PSD Bernex	État Ge, OU	2011
Extension urbaine de Cressy-nord	Bernex	Urbanisation	2020-2030	Image directrice aménagement	PSD Bernex	État Ge, OU	2011
Densification urbaine autour de l'axe TCOB à Onex et à Confignon	rte Chancy-Sur-le-Beau	Urbanisation	2016-2030+	Image directrice aménagement	PSD rte Chancy -Sur-le-Beau	État Ge, OU	2013
Extension urbaine de Sur-le-Beau	rte Chancy-Sur-le-Beau	Urbanisation	2020-2030	Faisabilité de l'extension urbaine	PSD rte Chancy -Sur-le-Beau	État Ge, OU	2013
Renouvellement quartier Saint-Julien-gare	St-Julien - Bardonnex - Archamps	Urbanisation	2016-2020	Image directrice aménagement ZAC	PSD St-Julien - Bardonnex - Archamps	CCG / Ville de Saint-Julien	2011-2012
Extension du technopole d' Archamps	St-Julien - Bardonnex - Archamps	Urbanisation	2016-2030+	Stratégie de développement des secteur d'activité économiques	PSD St-Julien - Bardonnex - Archamps	CCG / Saint-Julien, Archamps	2012
Plateforme de Bardonnex : secteur d'activités	St-Julien - Bardonnex - Archamps	Urbanisation	2020-2030	Image directrice aménagement	PSD St-Julien - Bardonnex - Archamps	CCG / Ville de Saint-Julien	2011-2012
Extensions urbaines de Perly-Certoux	Perly-Certoux - St-Julien	Urbanisation	2020-2030	Image directrice aménagement	PSD Perly-Certoux - St-Julien	Etat Ge, OU	2013
Densification Perly autour du tram	Perly-Certoux - St-Julien	Urbanisation	2016-2030+	Image directrice aménagement	PSD Perly-Certoux - St-Julien	Etat Ge, OU	2013
Zone activité au nord et à l'est de Perly	Perly-Certoux - St-Julien	Urbanisation	2020-2030	Image directrice aménagement	PSD Perly-Certoux - St-Julien	Etat Ge, OU	2013
Extension urbaine de St-Julien-sud	Cervonnex - St-Julien sud	Urbanisation	2016-2030	Schéma de secteur?	"urbanisation courante"	St-Julien	2010 - 2014
Secteur d'activité de Cervonnex	Cervonnex - St-Julien sud	Urbanisation	2016-2030+	Stratégie de développement des secteur d'activité économiques	PSD Cervonnex - Neydens	CCG / St-Julien	mi-2011
Urbanisation de Neydens	Cervonnex - St-Julien sud	Urbanisation	2016-2030	Schéma de secteur	PSD Cervonnex - Neydens	Neydens	2011 à 2030
Extension urbaine des Cherpines- Charottons	Cherpines-Charottons	Urbanisation	2016-2030	Image directrice aménagement	Gd Projets Cherpines	Etat Ge, OU	2011
Zone d'activités des Cherpines - Charottons	Cherpines-Charottons	Urbanisation	2016-2030	Image directrice aménagement	Gd Projets Cherpines	Etat Ge, OU	2011
Extension urbaine La Chapelle-les-Sciars	PLO-Lancy	Urbanisation	2016-2030	PLQ	Gd Projets La Chapelle-les-Sciars	Etat Ge, OU	
Renouvellement urbain PAV	PAV	Urbanisation	2020-2030+	Image directrice aménagement	Gd Projets PAV	Etat Ge, OU	
Densification axe route de St-Julien PLO	PACA GEBEJU	Urbanisation	2016-2030+		Urbanisation courante	Etat Ge, OU	
Densification axe route de Chancy	PACA GEBEJU	Urbanisation	2016-2030+		Urbanisation courante	Etat Ge, OU	
RU3							
Voie verte de Bernex	PACA GEBEJU	Urbanisation	2015-2018	Image directrice aménagement	PSD Bernex	Etat Ge, OU	2011
Chemin violet de St-Julien	- St-Julien sud	Urbanisation	2020	Schéma de secteur - Modification tracé ZAP	PSD Saint-Julien - Neydens	Saint-Julien	2010-2014
Traitement limite Sur-le-Beau - Aire	Sur le-Beau	Urbanisation	2018-2021	opportunité extension Sur-le-Beau	PSD rte de Chancy - Sur le Beau	Etat Ge, OU	2013
Traitement limite Perly - Plaine de l'Aire	Perly -Certoux	Urbanisation	2018-2021	Image directrice aménagement	PSD Perly - St-Julien	Etat Ge, OU	2013
Traitement limite Cherpines - Aire	Cherpines-Charottons	Urbanisation	2015-2018	Image directrice aménagement	Gd Projets Cherpines	Etat Ge, OU	2011



6. Glossaire

ARC SM	Association régionale de coopération syndicat mixte
BHNS	Bus à haut niveau de service
CCG	Communauté de Communes du Genevois
CEVA	Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (liaison ferroviaire)
CFF	Chemins de fer fédéraux
CG74	Conseil général de Haute-Savoie
COPIL	Comité de pilotage du PACA
COS	Coefficient d'occupation du sol
CRFG	Comité régional franco-genevois
DARES	Département des affaires régionales, de l'économie et de la santé (Canton de Genève)
DCTI	Département des constructions et des technologies de l'information (Canton de Genève)
DDT	Direction départementale du territoire (FR)
DGA	Direction générale de l'agriculture (Canton de Genève)
DGAT	Direction générale de l'aménagement du territoire (Canton de Genève)
DGM	Direction générale de la mobilité (Canton de Genève)
DGNP	Direction générale nature et paysage (Canton de Genève)
DIM	Département de l'intérieur et de la mobilité (Canton de Genève)
DSPE	Département de la sécurité. De la police et de l'environnement (Canton de Genève)
GEBEJU	Genève - Bernex - Saint-Julien
GLCT	Groupement local de coopération transfrontalière
GRAD	Groupe d'appui de l'administration
IUS	Indice d'utilisation du sol
LUP	Logements d'utilité publique (Canton de Genève)
MAP	Mesure d'accompagnement paysagère
MD	Mobilité douce
MED	Maison de l'économie et du développement (74)
MEEDDM	Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du développement durable et de la Mer (Etat Français)
MEP	Mandat d'études parallèles
OFROU	Office fédéral des routes (CH)
OPAIR	Ordonnance sur la protection de l'air (CH)
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit (CH)
OQE	Ordonnance sur la qualité écologique (CH)
OROEM	Ordonnance sur les réserves d'oiseaux d'eau et de migrateurs d'importance internationale et nationale (CH)



OU	Office de l'urbanisme du Canton de Genève (ex DGAT)
PACA	Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PAFVG	Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise
PAV	Praille-Acacias-Vernets
PDCCom	Plan directeur communal (GE)
PDQ	Plan directeur de quartier (GE)
PDU	Plan de déplacements urbains (FR)
PLQ	Plan localisé de quartier (GE)
PLU	Plan local d'urbanisme (FR)
P+R	Park & Ride (parking d'échange)
PDCn	Plan directeur cantonal
PPDE	Politique des pôles de développement économique
PREE	Plan régionaux d'évacuation des eaux
PSD	Projet stratégique de développement
PSYN	Plan de synthèse
RE	Recommandations sur l'environnement
RM	Recommandations sur la mobilité
RP	Recommandations sur les principes
RU	Recommandations sur l'urbanisation
RER	Réseau express régional
RFF	Réseau ferré de France
RRA	Région Rhône-Alpes
SA2	Schéma d'agglomération n°2
SAU	Surface agricole utile
SCE	Surfaces de compensation écologique
SCOT	Schéma de cohérence territoriale (FR)
SDEP	Schéma directeur des eaux pluviales
SPAGE	Schéma de protection, d'aménagement et de gestion des eaux
SNCF	Société nationale des chemins de fer (FR)
TCOB	Tramway Cornavin - Onex - Bernex
TIM	Transports individuels motorisés
TP	Transports publics
TPG	Transports publics genevois
ZIPLO	Zone industrielle de Plan-les-Ouates
ZNIEFF	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (FR)
ZAC	Zone aménagement concerté (FR)
ZAP	Zone agricole protégée (FR)
ZAS	Zone agricole spéciale (GE)



7. Annexes

7.1. Environnement

7.1.1. Les données

Bruit

Mesures proposées pour préserver et valoriser la biodiversité dans le périmètre du PACA Bernex-St-Julien :






Figure 1
Immissions sonores diurnes sur un tronçon de la route de Chancy. Cette figure présente la situation au droit de récepteurs sensibles (18, 19 et 29 Bernex-en-Combes) pour lesquels les VA sont atteintes.




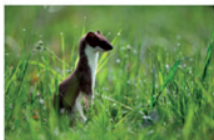

Figure 2
Immissions sonores diurnes sur un tronçon de la route de Saint-Julien. Avec près de 15'000 vhc/jour, la situation est similaire pour la route de Saint-Julien, la figure ci-contre présente les importants dépassements des VLI pour différents récepteurs sensibles (149 à 159 route de Saint-Julien par exemple).





ENJEUX MAJEURS POUR LA NATURE	ESPÈCES CONCERNÉES (PRÉSENTES, POTENTIELLES)		
	Espaces agricoles ouverts	Massifs boisés et forestiers	Cours d'eau, fossés et plans d'eau
<p>Préserver les grandes entités agricoles, cas de Bernex nord</p> 	<p>Lièvre brun, Hermine, Belette, Alouette des champs, Perdrix, Tarier pâtre, Bruant zizi, Lézard vert, Melitea phoebe, Grillon des champs</p>	<p>Chevreuil, Blaireau, Lorient d'Europe, Rossignol philomène</p>	<p>Putois, Grenouille agile, Tritons, Crapaud calamite, Odonates</p>
<p>Mesures : limiter l'urbanisation sur un axe linéaire, gestion à ciel ouvert des eaux superficielles, aménagement, fossés, bandes abris,...), sécuriser le franchissement de la route d'Aire-la-Ville pour la faune</p>			
<p>Préserver la valeur bocagère de Cervonnex et de Neydens</p> 	<p>Hermine, Belette, Chevêche d'Athéna, Pie-grièche écorcheur, Rougequeue à front blanc, Rossignol</p>	<p>Chevreuil, Muscardin</p>	
<p>Mesures : interdire le développement urbain sur la ZAP, développer les MAET, aménagement de structures bocagères (haies, vergers), valorisation des lisières, désenclaver le secteur (étude faune trafic, corridor biologique aérien)</p>			
<p>Enrichir les réseaux agro-environnementaux de corridors aquatiques et amphibies</p> 	<p>Hermine, Hypolaïs polyglotte, Rossignol philomène, Calamite</p>		<p>Putois, Musaraignes, limicoles (ex : Pluvier doré), échassiers, Couleuvre vipérine, Couleuvre à collier, Sonneur à ventre jaune, Grenouille agile, tritons, Odonates sp,</p>
<p>Préserver et renforcer les corridors aquatiques (ex : Aire, Lissolle, Arande)</p> 	<p>Hermine, Rossignol philomène</p>	<p>Chevreuils, Blaireau, chauve-souris</p>	<p>Putois, Castor, Musaraigne, Martin-pêcheur, Cingle plongeur, tous les amphibiens, Truite des rivières, Spirilin, Odonates</p>
<p>Mesures : Renaturation de l'Aire, de la Lissolle (mise à ciel ouvert), du ruisseau des Crottets (mise à ciel ouvert), des nants du Bois de Châtillon (mise à ciel ouvert), renaturation de l'Arande et du Terrier</p>			
<p>Préserver et valoriser les grandes entités naturelles en front d'urbanisation (ex : zone alluviale de l'Aire, vallon de Cervonnex)</p> 	<p>A définir en fonction du site. Etudier les opportunités de réintroduction d'espèces localement disparues.</p>		
<p>Mesures : Identifier un périmètre de protection et définir un statut pour ces entités naturelles sensibles, établir un plan de gestion (inventaire faune-flore, catalogue de mesures, gestion du public, ...), achat de foncier (état, commune, associations)</p>			



Mesures : gestion à ciel ouvert des eaux superficielle avec création de bassins de rétention			
<p>Créer des corridors biologiques urbains (ex : Bernex nord, Cressy-Confignon, Perly, Chabloux)</p> 	<p>Renard, Hérisson, Ecureuil, Fouine, petits rongeurs, chauve-souris, petits passereaux des jardins (ex : rougequeue à front blanc, fauvettes), lézards, abeilles, papillons</p>		
Mesures : Aménager des refuges pour la petite faune dans les espaces verts publics, adapter les méthodes et les périodes de tontes, planter des espèces indigènes (programme à l'échelle du quartier), gestion à ciel ouvert des eaux superficielle (noues, fossés)			
<p>Maintenir des corridors biologiques dans la ZAS de la plaine de l'Aire</p> 	<p>Lièvre, Bergeronnette printanière, Alouette</p>		<p>Hermine, Hérisson, Musaraigne, Couleuvre à collier, Grenouille agile, tritons, Odonates sp.</p>
Mesures : gestion à ciel ouvert des eaux superficielle avec création de bassins de rétention (créations de fossés avec rives en petits saules)			
<p>Conserver et restaurer les corridors biologiques à travers les routes de Chancy et d'Aire-la-Ville</p> 	<p>Lièvre, Hermine, Belette, Perdrix</p>	<p>Chevreuil, Sanglier, Blaireau</p>	<p>Putois, Couleuvre à collier, Coronelle lisse, tous les amphibiens</p>
Mesures : Etude complémentaire des obstacles et points de conflits faune/trafic locaux, aménagement de mesures de franchissement (pont/passages souterrains,) ou canalisation de la faune (barrières de protection, bordures infranchissables), mesures de sécurité routière.			

7.1.2. SPAGE - PREE - PGEE

SPAGE

Le SPAGE est un outil cantonal destiné à planifier la gestion intégrée des eaux par bassin versant. Son concept est inscrit dans la loi cantonale sur les eaux (L 2 05 art. 13) depuis le 11 janvier 2003 ainsi que dans son règlement d'exécution (L 2 05 01 art. 7).

Le canton de Genève, au travers du SPAGE, tient à coordonner les actions dans le domaine de la gestion des eaux. Il a la volonté de confronter ainsi les différents enjeux que sont les usages, la protection contre les crues, l'assainissement, les pratiques agricoles et la protection des cours d'eau.



Le SPAGE est l'outil mis en place afin de pouvoir agir tant au niveau de la planification que de l'élaboration des plans d'actions. Son élaboration se fait en plusieurs étapes. Premièrement le canton est divisé en 6 bassins versants hydrologiques. Ces bassins versants sont basés sur des critères hydrologiques et dépassent les frontières cantonales. Chaque bassin versant s'étend sur le territoire français et/ou vaudois dans sa partie amont. Des passerelles avec la France sont réalisables au travers des contrats de rivière et des SAGE. Chaque bassin versant fait l'objet d'un rapport comprenant un diagnostic, une évaluation de l'état futur, des objectifs par cours d'eau et un plan d'actions.

Le SPAGE est un processus itératif, il s'établit en l'espace d'un an sur un bassin versant puis est revu après un cycle de 6 ans. Chaque phase permet de vérifier si les objectifs sont atteints, de compléter les éléments qui manquent et d'ajuster les actions. L'élaboration se fait en partenariat avec les intéressés, tant les services de l'Etat que les associations et les communes.

Le SPAGE est approuvé par le Conseil d'Etat après avoir été préavisé par le conseil du développement durable. Ils ont ensuite force obligatoire pour les autorités.

PREE - PGEE

Les outils de gestion et planification intégrés des eaux de demain sont actuellement en cours d'élaboration sur l'ensemble du territoire genevois et remplaceront, à un horizon de 2 à 3 ans, les outils actuels devenus pour la plupart obsolètes. Le plan cantonal d'assainissement pour l'Etat et les plans directeurs des égouts (PDE) pour les communes, réalisés il y a plus de 20 ans, ne tiennent en effet pas compte des nouvelles exigences légales et techniques en matière de gestion, évacuation et protection des eaux, pas plus que de l'évolution du territoire genevois en termes de démographie et d'occupation du sol.

C'est l'article 7 de la loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux) du 24 janvier 1991 qui introduit la nécessité de mise en œuvre de nouveaux outils de gestion des eaux en mentionnant que «les cantons veillent à l'établissement d'une planification communale et, si nécessaire, d'une planification régionale de l'évacuation des eaux». L'ordonnance d'application de cette loi (Ordonnance sur la protection des eaux du 28 octobre 1998) précise cette notion en nommant ces outils dans ses articles 4 et 5 : plans régionaux et généraux d'évacuation des eaux (PREE et PGEE). La loi cantonale



sur les eaux (L 2 05) du 5 juillet 1961 a également été adaptée en conséquence en 2001.

Les plans régionaux d'évacuation des eaux, pilotés et financés par l'État de Genève, étudient les 6 grands bassins versants hydrographiques du territoire genevois : Seymaz, Aire-Drize, Nant d'Avril, Allondon-Champagne, Lac Rive Droite et Lac Rive Gauche. Compte tenu de son caractère régional, c'est le PREE qui fixe des exigences et objectifs globaux sur lesquels devront s'appuyer les PGEE, notamment pour ce qui concerne la protection des milieux récepteurs.

A une échelle plus fine, et dans le même temps, les communes élaborent leurs plans généraux d'évacuation des eaux, strictement limités aux frontières communales et par conséquent pas toujours cohérents d'un point de vue hydrologique et hydraulique, l'eau ignorant les frontières politiques. L'élaboration des PGEE en groupements de communes permet cependant de rétablir une certaine cohérence, tout en présentant d'autres avantages telles une diminution des coûts d'étude par effet d'économie d'échelle et de concurrence ainsi qu'un suivi plus aisé et rationnel des études par nos services.

De manière très simplifiée, le PREE traite du réseau primaire d'assainissement ainsi que des cours d'eau cantonaux tandis que le PGEE étudie le réseau secondaire d'assainissement ainsi que les cours d'eau communaux ou privés (principales différences entre PREE et PGEE.



7.2. Mobilité

7.2.1. Les données

	hypothèses				
	déplacements / hab.	déplac. / emp. 2aire	déplac. / emp. commerciaux	déplac. / emp. 3aire	part déplacements motorisés
Onex	3.3	5.00	20	3.50	0.60
Bernex	3.3	5.00	20	3.50	0.70
PLO	3.3	5.00	20	3.50	0.60
St-Julien	3.3	5.00	20	3.50	0.70
Genevois	3.3	5.00	20	3.50	0.70

Pour évaluer les principes et mesures du concept de mobilité, une approche quantitative permet de fournir des approximations de volumes de déplacements pour les modes motorisés.

Cette approche quantitative se base, d'une part sur les données du modèle multimodal transfrontalier, agrégées par secteurs, d'autre part sur les potentiels de croissance d'habitants et emplois. Sur la base des potentiels de population et emplois, les générations de déplacements suivants ont été appliquées :

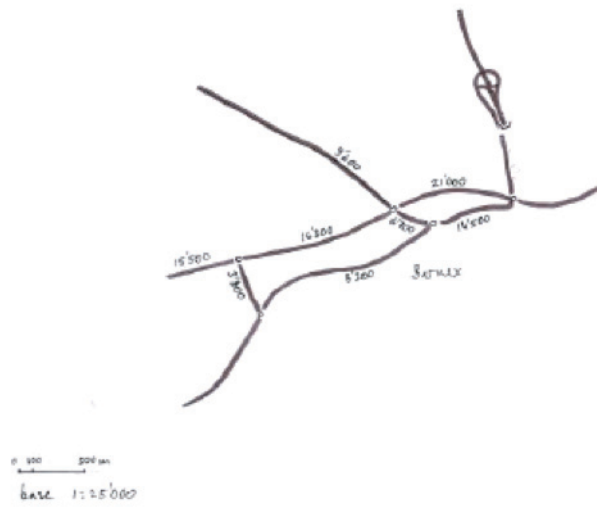
Générations de déplacements du plan de synthèse

Les nouveaux déplacements ont alors été affectés aux destinations sur la base des origines-destinations actuelles, en intégrant toutefois les modifications relatives de poids des secteurs compte tenu des futurs développements.

Cette approche rapide et non exhaustive (elle n'intègre pas les croissances des autres PACA) est donc à considérer comme fournissant des ordres de grandeurs permettant de vérifier certaines propositions en matière de structuration des réseaux.

Elle ne peut pas être considérée comme suffisamment stable pour des études ultérieures.

Les résultats de cette évaluation sont présentés sur les schémas ci-dessous.



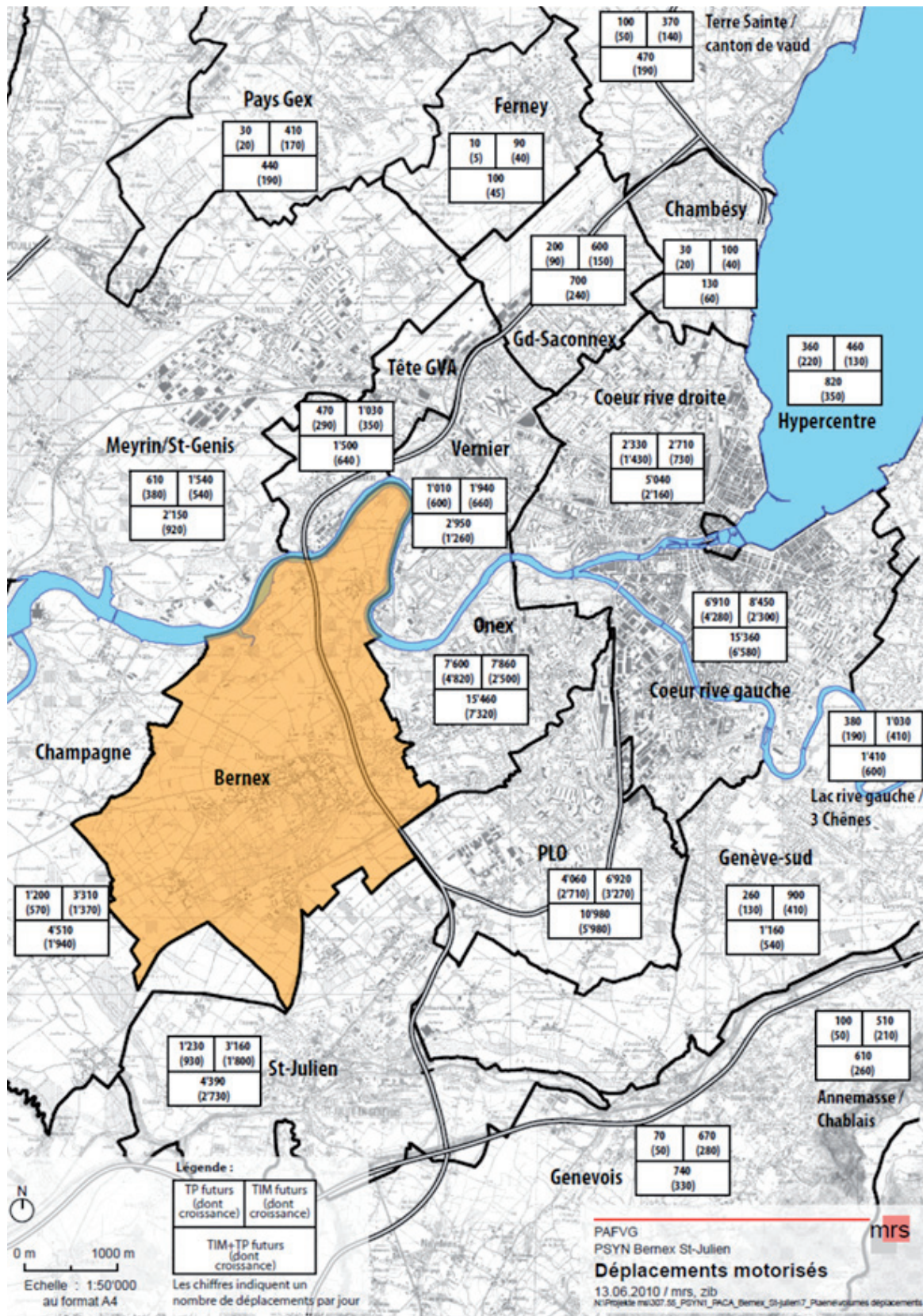
PSYN PACA Bernex + St-Julien
Bernex : charges journalières 2008
7300t actuels
0.0110 / m² / zib, fer

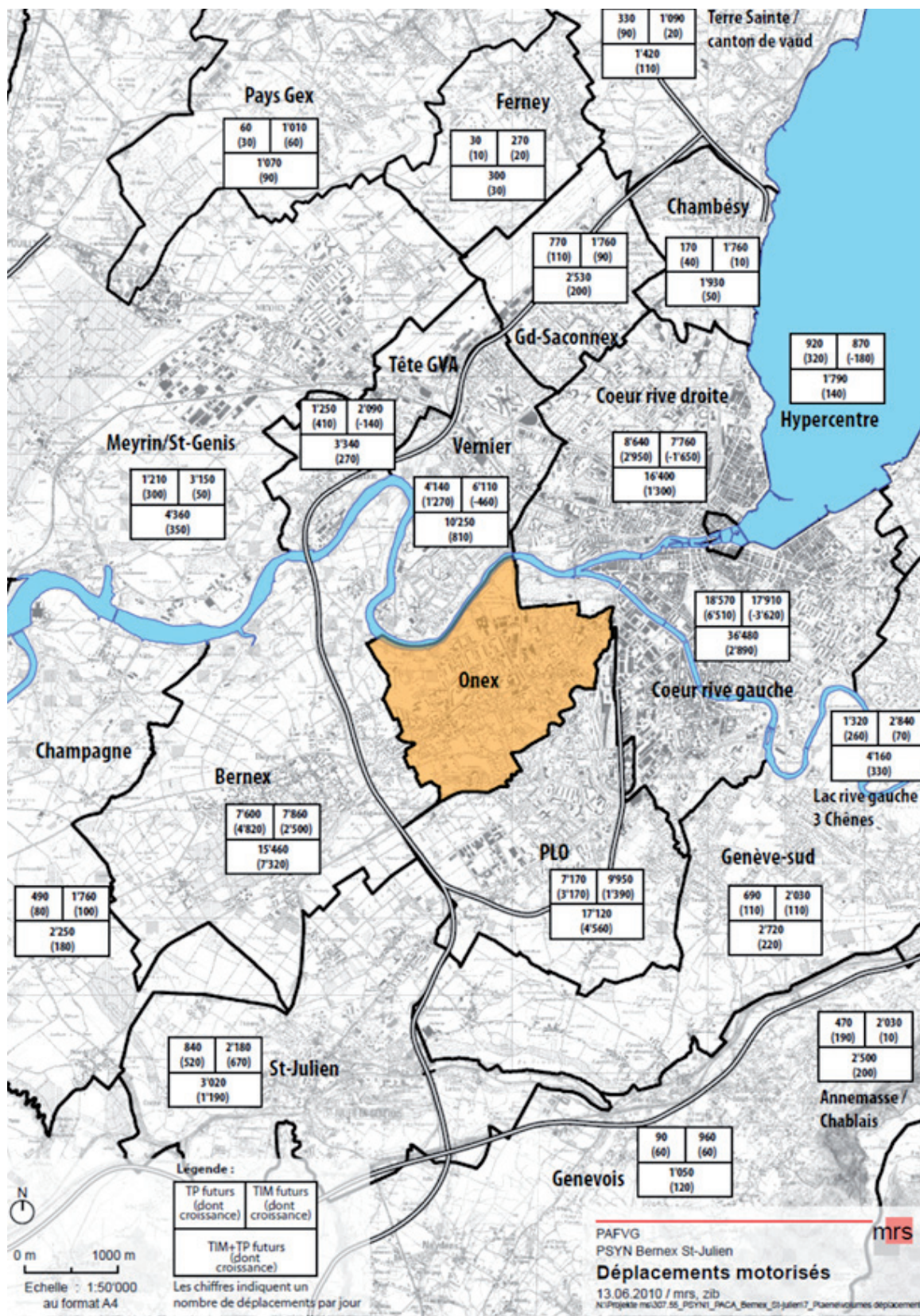


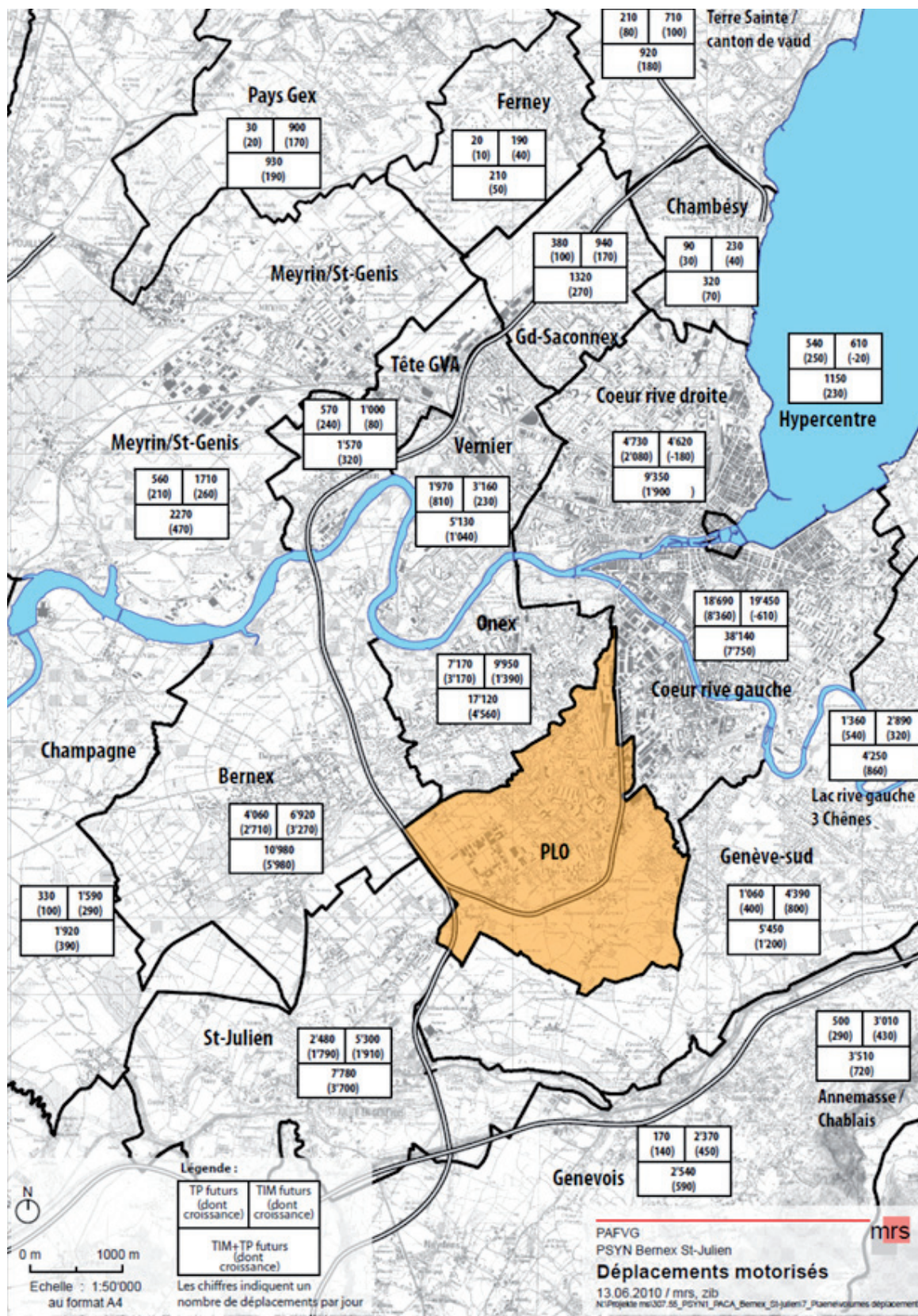
PSYN PACA Bernex + St-Julien
Bernex : charges journalières 2008
1200t théoriques avec busseau Nord
0.0110 / m² / zib, fer

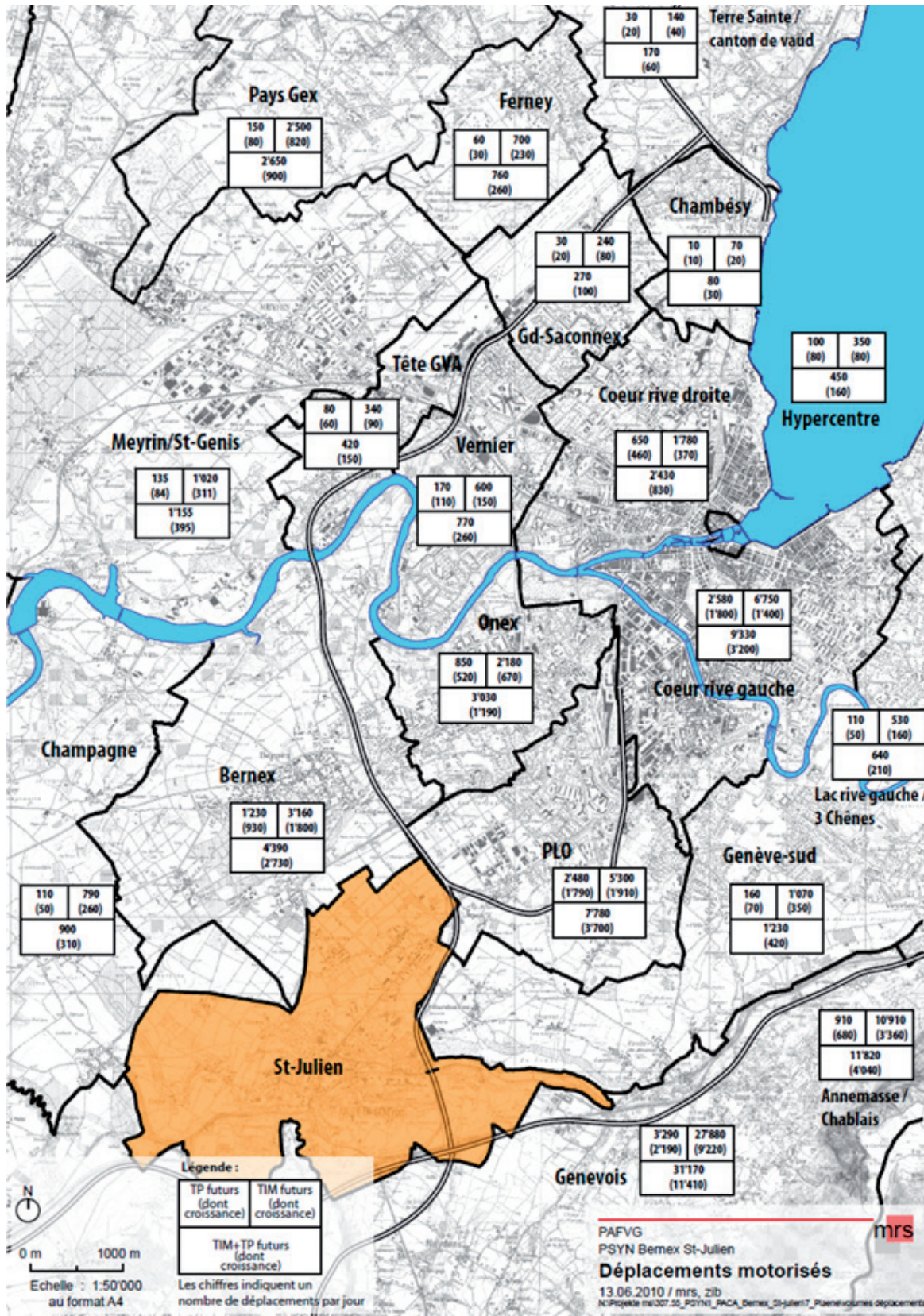


PSYN PACA Bernex + St-Julien
Bernex : charges journalières 2008
7300t avec croissance liabs
sur développement
de l'habitat du PSYN
0.0110 / m² / zib, fer











7.2.2. Conclusions du test multimodal transfrontalier

Rapport PSYN conclusions tests MMT

Suite au Projet de rapport de recommandations du PACA Genève-Bernex-St Julien (cahier 41.1, version juin 2010), les partenaires ont souhaité avoir une aide à la décision sur les projets d'infrastructure et de transport inscrits dans le rapport précité, en les comparant aux alternatives locales (faire référence au chapitre où elles sont inscrites). A cette fin, un test partenarial avec les cinq scénarios ci-dessous a été réalisé au moyen du modèle multimodal transfrontalier. Le Modèle Multimodal Transfrontalier est un outil franco-suisse, d'aide à la décision. Grâce à la réalisation de tests, il fournit à un horizon donné :

- > une demande de déplacements par mode de transport,
- > des flux sur un réseau de voirie et de transports en commun.

Les résultats varient en fonction des hypothèses définies (hypothèses démographiques, économiques, comportementales de mobilités, d'offre de transport (voirie, transport collectif, modes doux). Après une phase importante de recueil et d'intégration de données, de structuration et enfin de calage, le Modèle Multimodal Transfrontalier est opérationnel depuis mi-2010. L'utilisation du modèle permettra d'en améliorer la fiabilité.

Les hypothèses du test partenarial

		2020		2030		
		Sc 1	Sc 2	Sc 1	Sc 2	Sc 3
TC	Prolongement du tram genevois et tram de Saint Julien fréquence= 9 min entre le terminus et la station « Au contour »	St Julien (Gare)	St Julien (Gare)	Bardonnex P+R	St Julien (Gare)	Bardonnex P+R
	Ligne TC Viry - Saint Julien (Plan de synthèse par Soral)			X		X
	Bus express Annecy - Genève Cornavin via Bardonnex P+R f=60 min vers Genève et f=30 min vers Annecy en PPS			X		X
	Bus express Annecy - Genève Aéroport via Bardonnex P+R f=60 min vers Genève et f=30 min vers Annecy en PPS			X		X
VP	Bernex - Barreau Nord capacité=1500 véh/h, vitesse=50 km/h		X	X	X	
	Jonction milice + Genève Sud liaison 1	X	X	X	X	X
	Genève Sud liaison 2 c=900 véh/h, v=70 km/h		X		X	X
	St Julien - Tranchée Couverte c=700 véh/h, v=50 km/h		X		X	X
	St Julien - Entrée Ouest c=800 véh/h, v=50 km/h		X		X	X
	St Julien - Boulevard Urbain c=1200 véh/h, v=50 km/h		X	X	X	
	Viry - Demi échangeur à péage (1,7€)			X		
	Viry - Echangeur complet à péage sur la section Est					X
	Viry - Déviation (Est - Ouest) c=1500 véh/h, v=70 km/h			X		X
	Viry - Contournement (Nord - Sud) c=1500 véh/h, v=70 km/h					X

Les données socio-économiques sont définies à partir des données du PACA Genève-Bernex-St Julien et celles du Projet d'Agglomération Franco-valdo-genevoise (2007) sur le reste de l'agglomération.



Pour plus d'informations, le rapport tests. MMT pourrait être transmis sur demande. Lors de la lecture des informations ci-après, il conviendra de considérer qu'il s'agit de :

- > résultats contextualisés qui dépendent des hypothèses posées préalablement,
- > de résultats à approfondir. En effet, il s'agit d'un premier niveau d'analyse, portant uniquement sur le volet mobilité. Les autres critères comme l'urbanité, la prise en compte d'enjeux environnementaux ou encore le volet financement des projets devront être traités dans le cadre d'étude complémentaire,
- > les P+R et l'éventuelle fin de la gratuité de l'A40 au pied du Salève n'ont pas été modélisés à ce jour.

Projets de transport en commun

Sur le plan du réseau de transport en commun, deux projets majeurs ont été étudiés : le tram de Saint Julien en prolongement du tramway de Genève, le P+R de Bardonnex.

Résultats de tests partenariaux

Le tram de Saint Julien Plan les Ouates, en remplacement de la ligne de bus D, permet un gain fort d'attractivité et de fréquentation du réseau dans ce secteur. En effet, les échanges avec le canton de Genève voient leur part modale TC gagner d'environ 3 points. Au sein de Saint Julien, les déplacements en marche à pied progressent du fait de l'amélioration de la qualité urbaine : réduction de capacité de voirie, réaménagement d'espace public suite à l'arrivée du tram. Le niveau de fréquentation estimé serait de l'ordre de 350 voyages en période de pointe du soir vers la France en 2020 (de l'ordre de 470 voyages en 2030), soit un trafic d'environ 35 voyages par rame dans Saint Julien, un niveau pouvant être considéré honorable sachant qu'il s'agit d'un bout de ligne.

Le P+R à Bardonnex crée une vraie intermodalité entre la voiture et le réseau de transport en commun (bus express et tram prolongé à Bardonnex). Sur la seule zone de chalandise limitée aux communes de la CCG, la demande potentielle, estimée à 230 personnes environ en période de pointe du soir, demeure à condition de développer complètement l'offre en transport collectif. En effet, la demande se répartit pour moitié entre le bus express et le tram.



Résultats de tests – approfondissement CCG

La Communauté de Communes du Genevois a souhaité approfondir ces résultats en réalisant une étude complémentaire à partir d'un test du Modèle Multimodal, sur le P+R de Bardonnex et sa liaison avec la gare de St Julien, dont voici le résultat :

A l'échelle globale, l'analyse a montré que, grâce aux flux de transit traversant la douane de Bardonnex quotidiennement, la demande potentielle dans un P+R était très forte. Un P+R de 1 000 places seraient rempli à l'horizon 2020. Par contre, au niveau de l'efficacité des temps de parcours, le prolongement du tram n'apparaît pas comme concurrentiel vis-à-vis des transports individuels motorisés. La mise en place d'un système hectométrique permettrait de mettre le P+R de Bardonnex à 4 minutes de la gare SNCF.

Résultats de tests – approfondissement CCG

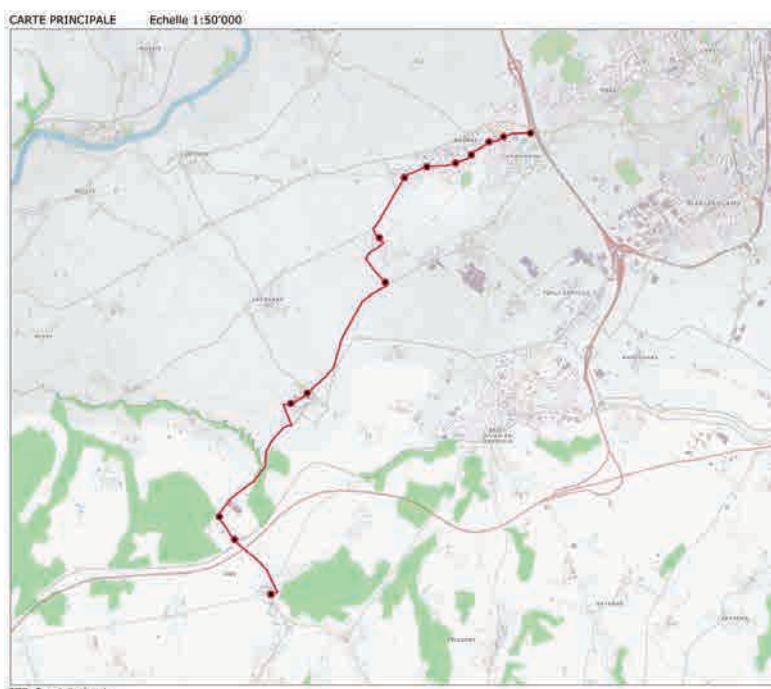
La Communauté de Communes du Genevois a commandé un test complémentaire de façon à comparer une alternative aux recommandations du Projet de rapport de recommandation du PACA (cahier 41.1, version 2010). Ainsi, le test a porté sur l'implémentation d'une ligne de bus entre Viry et Bernex avec une fréquence de 20 minutes en heure de pointe et une vitesse moyenne de 30 km/h, selon les hypothèses suivantes :

- > fermeture des douanes de Soral, de Crache et de Sézegnin sauf pour les bus,
- > modification de la tarification du péage du demi-échangeur Est de Viry,
 - o scénario à péage (1,7€ pour les VP, 5.7€ pour les PL),
 - o scénario sans péage.

A l'heure de pointe du soir, la ligne de transport en commun Viry-Soral-Bernex permettrait une amélioration de l'accessibilité en TC sur Bernex depuis le secteur de Viry. Avec la nouvelle ligne, 20 minutes suffiraient pour rejoindre le centre de Viry au P+R de Bernex-Est (contre environ 1h10 en TP via Saint Julien).



Tracé testé :



Projets de voirie

Concernant le réseau de voirie, plusieurs projets ont été testés et les fonctionnalités de chacun ont été étayées et mises en évidence. Le réseau actuel avec la demande future risque de conduire à des saturations à plusieurs endroits sur le territoire de la CCG (rue Berthollet, avenue de Genève, RD1201), aux niveaux des douanes et dans le secteur de Genève Sud.

Résultats de tests partenariaux

Les projets de voirie proposés apportent des améliorations aux conditions de circulation dans le secteur de Saint Julien et Genève Sud.

L'entrée ouest de Saint Julien présente surtout un intérêt pour la commune et permet de décharger l'entrée actuelle de Saint Julien (RD1201). Elle est principalement utilisée par des automobilistes en échange avec Saint Julien. Toutefois on observe une part d'échange (environ 30% du trafic) entre A40 et Sorat. Cette part d'échange diminue cependant avec la création de l'échangeur de Viry.



Le boulevard urbain décharge le trafic de l'avenue de Genève mais génère un nouveau trafic qui aggrave la situation sur la route de Saint Julien entre la douane de Perly et l'autoroute de contournement alors que l'objectif est de canaliser le trafic sur les voies express. En effet, un transfert de trafic de Bardonnex sur le boulevard urbain est observé, certains automobilistes shuntent la douane de Bardonnex en passant par l'échangeur d'Archamps et ensuite le boulevard urbain. C'est un phénomène à proscrire en circulation dans le secteur.

La tranchée couverte permet également d'éviter le centre ville mais elle agit à une échelle inférieure, plus locale. Elle permet de réduire le trafic sur la route de St Julien, par rapport au boulevard urbain, et induit une augmentation de trafic sur l'avenue de Genève pour arriver à une homogénéisation sur l'ensemble de l'axe transfrontalier.

*Les projets de voirie sur Viry (uniquement à l'horizon 2030) permettent essentiellement de décharger le trafic de transit du centre de la commune sur la déviation et le contournement. Le demi-échangeur Est attire du trafic de longue distance et a un niveau d'utilisation raisonnable (650 véhicules sur les 2 bretelles en heure de pointe du soir) malgré la présence d'un péage (1.7€ par véhicule). La modulation du tarif du péage à 0,5€, permet de faire progresser très fortement (*x 2 à 3) la fréquentation du demi-échangeur.*

Le demi-échangeur Ouest n'est quant à lui que très peu utilisé en heure de pointe du soir pour les flux domicile – travail. Son attractivité semble devoir davantage être liée au développement économique du secteur.

Cet échangeur est davantage utilisé d'une part par des usagers en relation avec le canton de Genève et d'autre part par des usagers de longues distances (Pays de Gex, Nangy). Ce projet a aussi pour effet de décharger davantage les voiries parallèles à l'autoroute. Enfin, certains automobilistes empruntent ce demi-échangeur pour des trajets Pays de Gex – Annemasse et au-delà au lieu du contournement de Genève à cause de la sur-saturation de ce dernier en 2030, générant ainsi plus de trafic au niveau des douanes secondaires.



7.3. Prises de position des collectivités

France

- > Communauté de Communes du Genevois (doc 1)
- > Communes (docs 2, 3, 4)
- > Région (doc 5)
- > Etat Français (doc 6)

Suisse

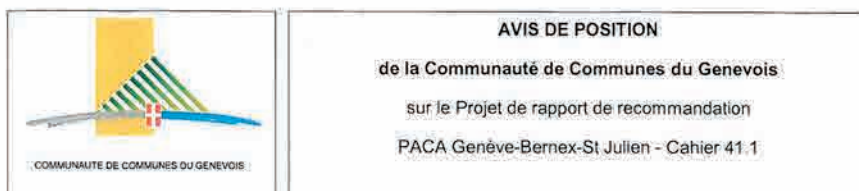
- > Canton de Genève (directions) (docs 7, 8, 9, 10, 11, 12)
- > Communes (docs 13, 14, 15)



France

Communauté de Communes du Genevois (doc 1)

Archamps, le 03/11/2010



INTRODUCTION

Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois : l'organisation sociale et l'organisation spatiale

En préliminaire, la Communauté de Communes du Genevois (CCG) tient à rappeler la finalité du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois : construire ensemble un développement durable. L'organisation spatiale et l'organisation sociale sont indissociables. Les dix thématiques doivent être prises en compte dans l'élaboration du projet urbain PACA Genève-Bernex-St Julien.

« L'agglomération franco-valdo-genevoise a les atouts d'une métropole internationale dynamique, attractive et agréable à vivre. Son développement est un enjeu de première importance pour la Région Rhône-Alpes, pour la Suisse comme pour ses habitants. En s'engageant dans le Projet d'agglomération, les collectivités partenaires visent à surmonter le handicap de la frontière, maîtriser l'étalement urbain, mieux répartir l'habitat et l'emploi et construire ensemble un développement durable. Cette finalité est partagée dans tous les territoires. Elle se décline en cinq volets complémentaires :

- **Solidarité, cohésion, équité** : assurer un développement équilibré, pour accueillir 200'000 habitants et 100'000 emplois supplémentaires, il s'agit de promouvoir un espace de vie commun en rapprochant les populations et en rééquilibrant l'emploi et l'habitat
 - **Développement** : entretenir la vocation et l'image internationale de Genève, renforcer son attractivité et son rayonnement métropolitain et améliorer sa capacité d'accueil
 - **Qualité de l'environnement** : maintenir et favoriser des conditions de vie de qualité pour la santé de la population et préserver le climat
 - **Efficiences** : favoriser les investissements publics en matière de transports publics pour qu'ils profitent au plus grand nombre d'habitants de l'agglomération
 - **Gouvernance coordonnée** : assurer un pilotage politique coordonné des enjeux transfrontaliers »
- « Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois est multithématique. Il ne porte pas seulement sur une politique coordonnée d'urbanisation, de mobilité et d'environnement (les espaces et les réseaux nécessaires à l'habitat, aux activités économiques, y compris agricoles, aux équipements), mais aussi sur des politiques de services à la population, afin d'améliorer la cohésion sociale et les conditions de vie des habitants de l'agglomération dans des domaines quotidiens. Dix domaines sont recensés : la formation, le social, la santé, la culture, l'économie, l'agriculture, le logement, l'environnement, la mobilité et l'urbanisation. »

Extraits de la Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, décembre 2007.

L'espace rural

Deuxièmement, la CCG tient à souligner l'importance des liens entre l'espace rural et l'espace urbain de l'agglomération. A l'issue des travaux du Plan de synthèse, la principale interrogation qui se pose au sein de la CCG est la suivante : **quel est l'impact de ce projet urbain sur l'espace rural ?** Quel rôle pour l'espace rural, quelles fonctions, quels devenir en terme de développement, de réseau de mobilité ?

En effet, la CCG est composé de dix-sept communes, trois sont directement concernées par les travaux du PACA Genève-Bernex-St Julien et les mesures qui en découlent : il s'agit du secteur moteur de la CCG, Porte Sud de Genève. Avant toute validation, la CCG a besoin de consolider une vision sur l'ensemble de son territoire, son fonctionnement et l'articulation entre l'espace rural et Porte Sud de Genève.

En ce sens, l'énergie est un axe principal de développement. La CCG porte un projet de développement d'un pôle de formation et d'excellence dans le domaine de l'énergie renouvelable et de l'habitat durable, à Porte Sud de Genève. En ce sens, l'arrière pays rural a tout son rôle en terme de producteur d'énergie renouvelable.



SOMMAIRE

1. DEMARCHE

2. MISE EN ŒUVRE DU PROJET

- 2.1 Le schéma de mise en œuvre
- 2.2 Le schéma des projets moteurs
- 2.3 Les schémas de phasage de réalisation
- 2.4 Les schémas de mise en œuvre par étape - mobilité

3. MOBILITE

3.1 Hiérarchie et usages du réseau viaire

- 3.1.1 Réseau autoroutier et réseau structurant d'agglomération
- 3.1.2 Diffuseur complet de Viry
- 3.1.3 Genève Sud / Collonges
- 3.1.4 Réseau de desserte du pôle de St Julien

3.2 Réseau de transport en commun et P+R

- 3.2.1 Le réseau RER
- 3.2.2 Les Bus rapides d'agglomération
- 3.2.3 Pôle d'échanges de St Julien-Bardonnex - tramway
- 3.2.4 P+R Arare et Bardonnex
- 3.2.5 La liaison TC directe Viry Bernex
- 3.2.6 La desserte des pôles secondaires de Porte Sud
- 3.2.7 La desserte directe de la Technopole d'Archamps à Genève

3.3 Mobilité Douce

- 3.3.1 La « voie jaune »
- 3.3.2 Itinéraire Modes doux Neydens-St Julien
- 3.3.3 La « frontalière »

4. URBANISATION

4.1 Habitat

4.2 Economie

4.3 PSD

- 4.3.1 PSD St Julien et PSD Bardonnex
- 4.3.2 PSD Archamps
- 4.3.3 PSD Cervonnex
- 4.3.4 PSD Certoux

5. ENVIRONNEMENT

- 5.1 Corridors biologiques - financement
- 5.2 Corridor La Folle et Le Grand Nant
- 5.3 Gestion des inondations dans St Julien
- 5.5 Gestion de l'eau
- 5.7 Energie
- 5.7 Directive Paysagère Salève
- 5.8 Les arbres remarquables



La présente contribution porte sur le projet de rapport de recommandations du PACA Genève-Bernex-St Julien remis fin juin 2010 et mis en débat de juillet à septembre dans les collectivités territoriales.

De nombreux échanges ont eu lieu au cours de la démarche d'élaboration du Plan de synthèse. La Communauté de Communes du Genevois (CCG) est globalement satisfaite des principes et des objectifs poursuivis ainsi que du projet territorial établi. Il reste néanmoins des points de blocage essentiels pour le développement territorial de ce secteur Sud de l'agglomération. Le présent avis de position réitère la position de la CCG sur ces points essentiels, exprime les approfondissements nécessaires à la validation du projet, propose des pistes devant aboutir à des réponses et orienter la décision, et formule les modifications et corrections à effectuer sur le rapport.

1. DEMARCHE

De façon générale, il est primordial que l'avis des autorités compétentes apparaisse dans le projet territorial. Le portage politique du projet, du plan de synthèse, est essentiel pour sa mise en œuvre.

La CCG souhaite que le Projet de Rapport du Plan de synthèse – Cahier 41.1 soit :

- introduit par une préface des co-présidents du Comité de Pilotage
- complété, en introduction, par un chapitre des recommandations du Comité de pilotage, définies à l'issue de la séance prévue le 05/11/2010 : points nécessitant une pesée d'intérêt, approfondissements nécessaires à effectuer à la suite du plan de synthèse, ...
- corrigé au niveau du rapport et des documents graphiques en fonction des recommandations du Comité de Pilotage
- poursuivi par la mise en œuvre d'un plan guide, document évolutif intégrant au fur et à mesure les opérations réalisées du Plan de synthèse ainsi que les objectifs à atteindre de façon phasée.

2. MISE EN ŒUVRE DU PROJET

De façon générale, les travaux du plan de synthèse n'ont pas assez traité la dimension de mise en œuvre du projet. L'image projetée à l'horizon 2030 nécessite une stratégie de développement, une programmation de mise en œuvre équilibrée et simultanée de part et d'autre de la frontière tant pour le logement que pour les emplois. Un travail de hiérarchisation des recommandations doit encore être réalisé pour permettre la décision.

La planification du développement des zones d'activités économiques en France ne s'appréhende pas en terme de quantité d'emplois potentiels. L'aménagement d'une zone d'activités économiques en France est directement lié à une stratégie de développement économique, à un marketing territorial. Ce volet reste à faire.

2.1 Le schéma de mise en œuvre

Le schéma de mise en œuvre est recouvert de Périmètre Stratégique de Développement (PSD). La CCG estime qu'une hiérarchisation des périmètres opérationnels est nécessaire, de façon à donner du sens aux véritables secteurs stratégiques du secteur sud de l'agglomération.

Les fiches PSD et les Fiches actions par secteur à étudier ne prennent pas suffisamment en compte les investigations existantes (planification et opérationnel). Ces fiches offrent finalement bien peu de clef de démarrage.

2.2 Le schéma des projets moteurs

Le schéma des projets moteurs de développement est à revoir. Les projets phares environnementaux sont certes importants mais difficilement déclencheurs de développement. Les projets de tramway, ou l'implantation d'un équipement sont assurément plus moteur pour le développement territorial.

2.3 Les schémas de phasage de réalisation

Les schémas de phasage de réalisation manquent de clarté, de lisibilité et d'explications.

2.4 Les schémas de mise en œuvre par étape - mobilité

Les schémas de mise en œuvre du réseau de mobilité manquent de précisions sur le plan de fonctionnement, en particulier sur le phasage du développement des lignes de réseau TC et la création d'un réseau hiérarchisé de P+R. Le court terme devrait être davantage étayé : quelle offre (temps de parcours, stationnement, destinations, coût), pour quelle clientèle ?



3. MOBILITE

3.1 Hiérarchie et usages du réseau viaire

3.1.1 Réseau autoroutier et réseau structurant d'agglomération

Le plan de synthèse recommande l'optimisation du réseau routier avec une utilisation accrue des réseaux supérieurs d'agglomération existants (essentiellement le réseau autoroutier) et une redistribution de l'espace public dans les centralités en faveur des transports en commun et des modes doux. Cet objectif induit le rabattement des flux de transit sur le réseau autoroutier et la réalisation de nouveaux accès sur le réseau.

La CCG doute fortement de la capacité d'absorption du réseau autoroutier sur lequel on constate déjà actuellement des encombrements en heure de pointe. La congestion actuelle du secteur de la douane de Bardonnex induit des modifications d'itinéraires pour les flux pendulaires. Une proportion non-négligeable se rabat sur les petites douanes. Ce phénomène ira en s'accroissant compte tenu de l'augmentation de la population attendue dans l'agglomération et si nous organisons le réseau routier en ne misant que sur le réseau autoroutier.

A noter qu'en France, le réseau autoroutier est utilisé pour les flux de transit inter cités. Le principal enjeu pour le réseau autoroutier est de garantir la fluidité du trafic et la sécurité du réseau ce qui implique la limitation des usages et des accès. La question de marge de capacité d'absorption doit être précisée au regard de cet usage français du réseau autoroutier.

Position

La CCG est favorable à l'organisation d'une porte d'entrée principale sur le secteur de la douane de Bardonnex mais demande à ce que les flux percolant déjà aujourd'hui par les petites douanes soient canalisés sur une voirie secondaire structurée. Concrètement, la CCG demande à ce que :

- l'axe Viry-Bernex soit intégré dans le réseau structurant régional.

La CCG demande un approfondissement de la question d'absorption de réseau autoroutier à l'échelle du Schéma d'agglomération, que des simulations soient présentées aux partenaires du PA-FVG.

Pistes

F - CCG

L'élaboration du Plan Global des Déplacements de la CCG est en cours. Ces travaux apporteront des éléments de réponse à la question du nombre d'accès du Canton de St Julien au Canton de Genève. Ces résultats sont attendus pour la fin de l'année 2010. Les partenaires du Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise (PA FVG) concernés seront consultés.

CH – Office Fédéral des Routes

Etude de la traversée lacustre

Etude sur les goulets d'étranglement du réseau routier

3.1.2 Diffuseur complet de Viry

Le Plan de synthèse recommande la création d'un demi-diffuseur à Viry, orienté vers St Julien et le cœur d'agglomération.

Position

Suite aux échanges avec le Conseil Général de Haute-Savoie, la CCG souhaite l'intégration d'un diffuseur complet pour les raisons suivantes :

- Les investissements et la lenteur de ce type de projet révèlent qu'il est plus intéressant de conduire un projet de diffuseur complet plutôt qu'un demi-diffuseur qui risque de nécessiter un complément par la suite.
- Assurer les conditions maximales pour l'extension des zones logistiques de Valleiry et Viry.

Ce projet de diffuseur est lié aux projets suivants : la déviation Nord-Est de Viry de la RD118 à la RD 1206, l'axe de voirie structurante Viry-Bernex et une liaison TC directe Viry (bourg) – Bernex en lien avec un P+R au niveau de la gare. D'autre part, la CCG souhaite évaluer la faisabilité d'un P+R dédié au covoiturage au niveau de la gare, en lien avec le diffuseur et la ligne TC Viry-Centre/Bernex. Cette mesure, accompagnée d'actions de communication, permettrait d'organiser et de limiter les flux sur l'axe routier Viry-Bernex.

Pistes

Test commandé à travers le Modèle Multimodal

3.1.3 Genève Sud

La CCG reste attentive au projet Genève Sud qui devra être particulièrement traité dans le cadre du Plan de Synthèse du PACA Genève-Annemasse-Salève. Le complément de jonction de la Milice vise à favoriser l'utilisation de l'autoroute pour les flux générés par le développement des communes de Troinex, Collonges et Veyrier. Il risque d'avoir un impact sur l'accroissement des flux provenant du bassin de mobilité annecien



et sur la traversée de Collonges. La CCG souhaite être concertée, en tant qu'institution voisine, sur les avancées de ce projet.

3.1.4 Réseau de desserte du pôle de St Julien

Dans le schéma du réseau routier proposé dans le plan de synthèse, le projet d'entrée ouest de St Julien n'est pas pris en compte.

La Ville de St Julien compte aménager une nouvelle entrée à l'ouest du centre ville. Il s'agit de créer un nouveau franchissement de la voie ferrée par la RD1206 de façon à désengorger l'entrée de St Julien et mieux desservir le lycée, les commerces, l'hôpital et le quartier Châbloux.

Le CG74 se dit techniquement très favorable au projet d'entrée Ouest de St Julien.

Position

- La CCG demande que ce projet de nouvelle entrée ouest du centre ville de St Julien soit intégré dans le plan de synthèse.
- Pour ce qui concerne le contournement des flux de transport individuel dans St Julien, au stade actuel, la CCG souhaite que la question reste ouverte sur le type d'infrastructure à réaliser : le barreau de contournement ou la tranchée couverte.

Piste

Des échanges avec la Ville de St Julien sont à prévoir dans l'élaboration du rapport final du plan de synthèse. Un désaccord persiste notamment sur les hypothèses quantitatives de base.

Réponses à venir :

Test commandé à travers le Modèle Multimodal Test (diffuseur de Viry et l'entrée Ouest de St Julien)

3.2 Réseau de transport en commun

3.2.1 Le réseau RER d'agglomération – la ligne Bellegarde/Annemasse

La CCG souhaite que, dans le plan de synthèse, soient intégrés les projets suivants :

- doublement sur certains tronçons de la voie ferrée Bellegarde Annemasse et renforcement de la fréquence de desserte,
- renforcement des gares existantes, réactivation de certaines gares entre Bellegarde et Annemasse et mise en place de P+R au niveau des gares.
- Gare TGV à St Julien

Ces projets permettraient d'offrir un système de transport en commun efficace et concurrentiel (en terme de report modal) pour le bassin de mobilité de la CCG et ses alentours.

3.2.2 Les Bus rapides d'agglomération

Le Plan de synthèse recommande la mise en place d'une offre de transports rapides des pôles vers le cœur et entre les pôles. Cette offre rapide se traduit par le développement de bus rapides d'agglomération, empruntant l'autoroute, aux arrêts et horaires cadencés et coordonnés avec le réseau RER.

Cette proposition est directement liée à la problématique de capacité d'absorption du trafic sur le réseau autoroutier. Cette offre de transport en commun rapide ne peut être efficace qu'à condition de prévoir un couloir en Site Propre sur le réseau autoroutier.

Position

La CCG est favorable au développement de bus rapides d'agglomération à condition de prévoir un itinéraire en site propre.

3.2.3 Pôle d'échanges de St Julien-Bardonnex – tramway – P+R flux de la CCG

Le plan de synthèse recommande d'établir une plateforme multimodale d'agglomération sur le secteur de la douane de Bardonnex comprenant :

- le P+R principal pour le secteur Sud de l'agglomération
- le terminus du tramway
- les bus rapides d'agglomération
- une nouvelle gare RER

La CCG n'est pas convaincue sur le fonctionnement du pôle d'échanges de Bardonnex.

De nombreuses questions freinent la compréhension du concept et la validation des recommandations :

- Quel fonctionnement et quel phasage entre l'arrivée du tramway à la gare actuelle de St Julien, le P+R à Bardonnex et le prolongement du tramway jusqu'à la douane de Bardonnex ?
- Quelle utilité de la gare RER sur la plateforme douanière de Bardonnex, à si peu de distance de la gare actuelle de St Julien ?
- Quelle localisation du P+R pour le bassin de mobilité du genevois dans l'attente du diffuseur de Viry ? quelle desserte ?



Position

La CCG estime que :

- la gare RER dite « St Julien-Ararde » n'a d'intérêt qu'avec le barreau RER Sud, c'est-à-dire au-delà de 2030.

- le bus rapides d'agglomération n'est pertinent qu'à condition d'être en site propre sur le réseau autoroutier et d'une fréquence importante. Reste à considérer le coût d'investissement pour cette mesure qui voit sa justification dans l'attente du barreau RER Sud.

- la problématique de stationnement (P+R) à court et moyen terme pour le bassin de mobilité du Genevois mérite d'être clarifiée. L'itinéraire à effectuer est dès aujourd'hui congestionné depuis la RD 1206 en entrée de St Julien pour accéder à l'échangeur A40/A41 puis l'accès au futur P+R de Bardonnex. Le transfert modal dans ces conditions paraît peu probable.

De plus, on peut estimer que la mise œuvre d'un projet tel que la sortie autoroutière au niveau de la Plateforme de Bardonnex et la création d'un P+R peut prendre un certain temps. C'est-à-dire qu'à court et moyen terme, l'offre TC et de stationnement n'est pas résolue efficacement pour le bassin de mobilité du Genevois, en particulier depuis les RD 1206 et 1201.

La CCG n'exclue pas l'idée de mettre en place un chapelet de P+R mettant à profit les zones d'activités économiques et leur espace de stationnement existant : Macumba, Vitam'Parc, Casino, Technopole d'Archamps, Buffalo.

Correction

L'appellation de la gare « St Julien-Ararde » porte à confusion pour les élus locaux :

- remplacer « la gare St Julien-Ararde » par « la gare St Julien Bardonnex »

3.2.4 P+R Arare et Bardonnex

Dans le cadre de l'étude sur le tramway de St Julien, le Bureau d'étude Citec a montré un certain intérêt pour l'implantation d'un P+R au niveau de l'échangeur d'Arare.

Position

La CCG souhaite l'approfondissement des questions de faisabilité et d'opportunité de P+R sur les sites d'Arare et de Bardonnex, en prenant en compte les dimensions transport, urbanisation et environnement.

3.2.5 La liaison TC directe Viry Bernex

Le Plan de synthèse recommande des liaisons TC Viry-St Julien via la RD1206 et via Soral et Thairy. L'objectif est de rabattre les flux du bassin de mobilité de la CCG vers St Julien de façon à garantir l'efficacité du tramway et du pôle d'échanges St Julien-Bardonnex.

Or la CCG affirme que l'itinéraire le plus direct pour les habitants de Viry et du bassin de mobilité Ouest de la CCG est l'axe Viry-Bernex. Ainsi pour garantir un transfert modal il paraît judicieux de proposer une liaison directe Viry-Bernex, d'autant plus que la commune de Viry a lancé les travaux de son écoquartier devant accueillir 1600 habitants supplémentaires à l'horizon 2020.

Position

La CCG réitère sa position affirmée à maintes reprises dans le cadre des échanges du plan de synthèse : elle demande à ce que soit intégrée une liaison TC directe Viry (bourg) – Bernex en lien avec un P+R (covoiturage ?) au niveau de la gare, le diffuseur et une déviation Nord-Est de la RD118 à la RD 1206.

3.2.6 La desserte des pôles secondaires de Porte Sud

Le Plan de synthèse recommande la mise en place de bus de rabattement des zones d'activités d'Archamps et de Cervonnex vers le pôle de St Julien.

Position

La CCG est favorable à ces propositions de rabattement mais n'exclut pas une desserte en tramway aérien de St Julien, à la Technopole d'Archamps jusqu'à Cervonnex. Ce mode de transport original en plaine pourrait permettre de forger une image et une attractivité à Porte Sud.

3.2.7 La desserte directe de la Technopole d'Archamps à Genève

Position

La CCG est favorable et porte le projet d'extension de la ligne 44 de Croix de Rozon - Collonges-sous-Salève - Technopole d'Archamps. Néanmoins le tracé de l'itinéraire représenté dans le plan de synthèse ne correspond pas aux ambitions de la CCG. La CCG recherche un accès direct de Genève à la Technopole d'Archamps.

La CCG demande donc la modification de l'itinéraire 44 du Plan de synthèse qui dessert les villages de Collonges – bourg d'en haut et d'Archamps, de le faire passer par la douane de Croix de Rozon au Rond point du bas de Collonges puis le Pont de Combe et la RD 18 jusqu'à la Technopole d'Archamps.

La CCG demande à ce que la ligne 44 soit connectée au pôle d'échanges de Bachet de Pesay.



La desserte du village de Collonges coordonnée au prolongement de la ligne 44 devrait être traitée dans le cadre du Plan de Synthèse du PACA Genève-Annemasse-Salève.

Recommandations réseau de transport en commun

La CCG recommande de faire une étude de mise en œuvre du bus express sur autoroute (coût global, faisabilité, phasage avec le RER Sud).

La CCG souhaite l'approfondissement de la desserte et le stationnement des pôles secondaires de Porte Sud vers les transports en commun structurants (hiérarchisation, phasage, visibilité de fonctionnement entre TC)

3.3 Mobilité Douce

3.3.1 La « voie jaune »

Sur l'entrée sud de St Julien, le plan de synthèse recommande notamment la mise en œuvre d'une piste cyclable dans le secteur de transition entre les quartiers d'habitat et la ZAP.

Correction

L'itinéraire mode doux appelé « la voie jaune » dans le plan de synthèse porte un nom localement « la voie violette ». La CCG demande à ce que l'appellation locale soit reprise.

3.3.2 Itinéraire Modes doux Neydens-St Julien

Le Conseil Général de Haute-Savoie conduit actuellement un projet d'itinéraires doux de Neydens à St Julien.

Position

La CCG demande à ce que ce projet soit intégré dans le plan de synthèse et notamment pris en compte dans le PSD de Cervonnex.

3.3.3 La « frontalière »

Le schéma de mobilité douce intègre le projet d'itinéraire « la Frontalière » de St Julien vers Annemasse.

Position

La CCG demande à ce que cet itinéraire soit pris en compte sur tout son tracé en direction de Valleiry, en intégrant l'éco quartier de Viry en cours de réalisation.

4. URBANISATION

4.1 Habitat

Concernant les zones d'urbanisation à dominante habitat, la CCG est globalement favorable à :

- l'urbanisation projetée sur le Chef-lieu de Neydens, en cohérence avec le Projet de PLU arrêté fin 2009.
- L'urbanisation recommandée sur le pôle de St Julien y compris sur St Julien-Bardonnex
- Concernant le Sud du centre ville de St Julien entre la Voie violette et la RD 1201, l'urbanisation recommandée modifie sans réduire le périmètre de la ZAP et permet en outre une meilleure lisibilité entre la zone urbaine et la zone agricole. La CCG y est ainsi favorable.

4.2 Emploi

Concernant les zones d'urbanisation à dominante économie, le Plan de synthèse quantifie un potentiel en nombre d'emplois supplémentaires par secteur en fonction du foncier disponible.

Côté France de l'agglomération FVG, l'effet frontière freine le développement des zones d'activités. La mise en place de conditions-cadre relevant de l'aménagement du territoire risque d'être insuffisante. Pour assurer le développement de ces zones, il est essentiel de mettre en place une stratégie de développement économique franco-suisse, un véritable marketing territorial de l'agglomération transfrontalière. Ce volet relève certes des missions du CRFG mais il paraît essentiel de le relever pour la mise en œuvre effective du projet territorial.

Piste

Dans le cadre de l'élaboration du Projet d'agglomération 2, cette problématique sera un enjeu majeur.

4.3 PSD

4.3.1 PSD St Julien et PSD Bardonnex

Le plan de synthèse propose des recommandations sur les PSD de St Julien et de Bardonnex.

La CCG entre dans une démarche de coordination avec les partenaires suisses en charge d'une opération d'aménagement d'une zone d'activité économique au niveau des tuileries. En effet, la CCG et la Ville de St Julien préparent une étude pré-opérationnelle sur le secteur autour de la gare jusqu'à la plateforme



douanière de Bardonnex. Il s'avère primordial dans la mise en œuvre de ces opérations d'assurer une coordination étroite entre partenaires suisses et français pour garantir les objectifs du plan de synthèse et pour assurer la prise en compte des enjeux de part et d'autre de la frontière.

Position

La CCG tient à mettre en œuvre une continuité urbaine et un projet cohérent entre le pôle St Julien Bardonnex et l'attractivité du centre ville de St Julien. Il s'agit de renforcer le pôle d'équilibre de St Julien et de constituer une véritable porte d'entrée d'agglomération, comprenant les enjeux de mobilité, d'économie et d'environnement. La CCG rappelle l'importance de son projet de gestion des inondations au sud des tuileries sur les carrières de Bardonnex, condition de développement de St Julien. De plus, dans le cadre de cette coopération étroite qui se dessine, la CCG souhaite la mise en place d'une stratégie de développement économique sur ce secteur en lien étroit avec le développement de Porte Sud et de la ZIPLO.

4.3.2 PSD - Archamps

La CCG réaffirme que le périmètre de la ZAC d'Archamps reste inchangé et que l'extension Ouest de la ZAC prévue dans le PLU de St Julien-en-Genevois est non-négociable. Il est envisageable de prévoir une urbanisation phasée de la zone d'activités comme tel : phase 1 - Sud de la ZAC, phase 2 – Ouest de la ZAC. Ce compromis permet un maintien plus long de la fenêtre paysagère.

Concernant la question de la compacité et de la densification de la zone autour de la gare, la CCG réaffirme le statut de zone périurbaine d'agglomération de la Technopole d'Archamps. En ce sens, ses atouts sont ses espaces verts, son foncier, son accessibilité en transports individuels ainsi que la disponibilité de places de stationnement. La CCG souhaite offrir davantage d'attractivité à la Technopole d'Archamps en la dotant de dessertes TC reliées à St Julien et à Genève.

La CCG est favorable au principe de densification plus élevée qu'actuellement sur les zones à urbaniser de la Technopole d'Archamps. Elle relève néanmoins que la potentielle réactivation de la gare d'Archamps est étroitement liée à la réalisation du barreau RER Sud, c'est-à-dire à l'horizon au-delà de 2030.

4.3.3 PSD Cervonnex

La CCG informe qu'un projet inscrit dans une démarche d'Approche Environnementale de l'Urbanisme est en cours sur la zone économique de Cervonnex. Cette étude permettra d'identifier les règles d'aménagement de la zone contribuant à la constitution d'un boulevard urbain en entrée sud de St Julien.

4.3.4 PSD Certoux

La CCG souhaite une coordination entre les Communes de Perly-Certoux et de St Julien pour l'aménagement du nouveau quartier d'extension de Certoux au quartier des Cyclades. Le réseau de voirie privée de la résidence des Cyclades devra être traité avec attention.

5. ENVIRONNEMENT

5.1 Corridors biologiques - financement

La CCG est globalement favorable aux Schémas thématiques Environnement mais la validation des mesures dépend des accords à trouver dans le cadre de programmes de financement. Les contrats de territoire corridors biologiques de la Région Rhône Alpes sont en cours d'élaboration, ils apporteront une hiérarchisation et une meilleure visibilité des mesures à entreprendre pour la validation du schéma environnement.

5.2 Corridor La Folle et Le Grand Nant

Le Plan de Synthèse identifie deux principaux corridors dans le secteur de Porte-Sud :

- le corridor de Cervonnex reliant la campagne de Bardonnex à la campagne de Thairy
- le corridor de l'Arande

Position

La CCG considère les cours d'eau de la Folle et du Grand Nant de grande importance écologique et piscicole. La CCG souhaite que ces cours d'eau soient intégrés sur les Schémas Environnement.

5.3 Gestion des inondations dans St Julien

Position

La CCG tient à réaffirmer l'importance des enjeux environnementaux sur les gravières situées à l'Est de la plateforme douanière de Bardonnex. Il est question de la gestion des crues dans le centre ville de St Julien. La CCG a besoin des terrains remis en état par les gravières d'ici 20 ans dans le secteur douane de Bardonnex. Malgré les aménagements à l'amont, un volume résiduel important (non évalué à ce jour) devra



être retenu sur cette zone pour atteindre une protection lors d'une crue centennale (Q100). De plus, le terrain restitué à l'agriculture (remise en état des gravières) devra permettre la rétention des volumes actuellement contenus dans le trou de la gravière lors des mêmes crues.

5.4 Gestion de l'eau

La CCG souhaite que ses outils de gestion des eaux soient pris en compte dans le rapport. En particulier page 42 et 43 :

- citer le Schéma Directeur des Eaux Pluviales (SDEP) et les études de projet sur l'Aire et ses affluents pour la lutte contre les inondations
- rectifier le texte concernant la problématique des étiages par exemple par cette proposition de reformulation : « la problématique des étiages est très préoccupante sur l'Aire et ses affluents. Une étude en cours porte sur la définition des débits minimums biologiques de chaque tronçon de cours d'eau et sur les solutions à mettre en place pour garantir ces débits minimums lorsqu'ils ne sont pas atteints (par ex suppression de certains captages pour l'alimentation en eau potable et pour l'agriculture).
- Concernant les projets de renouvellement urbain de St Julien avec la mise en valeur de l'Arande : rectifier par « mise en valeur de l'Arande, le Ternier et l'Aire ». La traversée de St Julien concerne ces trois cours d'eau.

5.5 Energie

Le plan de synthèse indique en page 19 – la Gestion des ressources naturelles – que « la question des sources énergétiques des différents quartiers n'a pas été étudiée à ce stade ».

Position

Le Service de l'Energie du Canton de Genève (ScanE) a piloté une étude sur les potentiels énergétiques du PACA St Julien-Plaine de l'Aire. Les rendus ont été remis en octobre 2009 et janvier 2010.

La CCG demande l'intégration de ces résultats dans le Plan de synthèse. Par ailleurs comme développé en introduction, le lien entre l'espace rural et l'espace urbain de la CCG autour de l'énergie trouverait toute sa place sur cette page 19 – Gestion des ressources naturelles - du rapport de recommandations.

5.6 Directive Paysagère du Salève

La CCG demande à ce que la Directive Paysagère du Salève soit prise en compte en particulier sur ces cônes de vue, ses espaces ouverts majeurs et les points focaux recensés sur les communes d'Archamps, Neydens et Collonges. Le PSD de Cervonnex, en tant qu'espace ouvert, devra prendre en compte la Directive Paysagère du Salève dans son aménagement de façon à garantir l'ambiance ouverte des lieux et les cônes de vue sur le Salève.

5.7 Les arbres remarquables

Le Syndicat du Salève a dernièrement établi un inventaire des Grands Vergers (> 10 arbres). Cet inventaire pourra compléter l'analyse paysagère du Plan de Synthèse. Ces vergers localisés à proximité des hameaux constituent des espaces paysagers de qualité. Différents atouts peuvent être mis en avant pour leur préservation : patrimonial, écologique, paysager et fédérateur de liens sociaux dans les villages.

Des arbres remarquables sont recensés sur les communes d'Archamps et Collonges, et sur le Vallon de l'Arande :

- l'allée des Chênes à Collonges abrite une espèce rare de coléoptères
- des saules têtard à Collonges et le vallon de l'Arande. Ces saules constituent un abri privilégié pour les chouettes chevêches, espèce protégée. Dans une pratique ancienne, les jeunes pousses de ces saules sont récupérées pour de la confection de vannerie. Elles peuvent aussi être utilisées pour la renaturation des cours d'eau. Les saules têtard du Vallon de l'Arande nécessitent une remise en valeur.
- A savoir, la commune d'Archamps est dotée d'un arboretum.

Je souhaite que cet avis de position porte ses fruits dans la construction d'un projet urbain transfrontalier cohérent, fonctionnel et porté par les collectivités territoriales concernées.

Le Président,
Bernard GAUD



France

Communes (doc 2)



**EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE VIRY**

Délibération n°
DEL 2010-067

Nombre de conseillers
En exercice : 23
Présents : 17
Votants : 23

Date de réunion
24/08/2010

Date de convocation
17/08/2010

Date d'affichage

Télétransmis le
03/09/2010

Le **24/08/2010** à 20h30, les membres du conseil municipal de la commune de Viry convoqués conformément aux articles L. 2121-10 à L. 2121-12 du Code général des collectivités territoriales, se sont réunis en session ordinaire à la Mairie, sous la présidence de M. Jean-Pierre BUET, Maire.

Présents : BUET Jean-Pierre, Maire, DECARRE Gilles, BURRIN Maryline, MENU Jean, ANDREANI Xavier, adjoints, CATRY Benoit, FORTI Françoise, SAUTIER Pierre, RAUER Nadine, PERREARD Damien, TREMBLAIS Alain, BARBIER Lucien, SERTELON Anne, VELLUT Denis, LAVAUD Christiane, DUPENLOUP Joël, BARBIER Claude, conseillers, formant la majorité des membres en exercice, le conseil étant composé de vingt-trois membres.

Procurator(s) : BONAVENTURE André à BURRIN Maryline, DERONZIER Martine à RAUER Nadine, DURAND Claude à SAUTIER Pierre, BETEMPS Véronique à DECARRE Gilles, MASSIN Marie-Christine à BUET Jean-Pierre et CHEVALIER Laurent à BARBIER Claude.

Absent(s) : BONAVENTURE André, DERONZIER Martine, DURAND Claude, BETEMPS Véronique, MASSIN Marie-Christine et CHEVALIER Laurent.

Secrétaire de séance : ANDREANI Xavier

**1 – PLAN DE SYNTHÈSE DES PACA-BERNEX ET SAINT JULIEN
Avis du Conseil Municipal sur le rapport de recommandations**

Monsieur le Maire explique à l'assemblée que la Communauté de Communes du Genevois demande au conseil municipal d'émettre son avis sur le Plan de Synthèse des PACA – Bernex et St Julien.

Le Conseil Municipal de Viry après avoir pris connaissance du rapport de recommandations lors de la réunion de travail du 24 août 2010, adhère de façon globale aux grands axes qui visent à favoriser l'aménagement du territoire du PACA Bernex St-Julien.

Il constate que les recommandations émises par le Conseil Municipal de Viry ont été prises en compte notamment en ce qui concerne la réalisation d'un demi-échangeur et d'une déviation Nord à l'horizon 2020.

Par contre, le Conseil Municipal souhaite mettre l'accent pour qu'une étude plus rapide (le rapport annonçant l'échéance 2030) soit faite sur la faisabilité d'une ligne de bus directe Bernex-Viry, accompagnée d'un aménagement de la gare de Viry (parking).

Entendu l'exposé, le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité,

Article unique :

Emet un avis favorable sur le rapport de recommandations du plan de synthèse des PACA-Bernex et Saint Julien.

Les signatures suivent au registre.

Certifiée exécutoire,
Le Maire,



Jean-Pierre BUET



06 OCT. 2010



Mairie de Viry

92, rue Villa May
74580 VIRY
Tél. : 04 50 04 70 26
Fax : 04 50 04 70 79

DESTINATAIRES	Pour Transm.	Pour Info.
PRÉSIDENT		
VICE-PRÉSIDENTS		
ANIMATEURS de COMMISSIONS		
FONCTIONNAIRES	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>

Secrétariat Général

Viry, le 04/10/2010

Dossier suivi par : M^{me} Catherine JACQUEMOUD
Téléphone : 04 50 04 52 19
Service : Secrétariat Général
Nos réf. : JPB/MCM/SC/340

Communauté de Communes du Genevois
Bâtiment Athéna
Site d'Archamps
74160 ARCHAMPS

Objet : Plan de synthèse PACA Genève-Bernex-St Julien

Monsieur le Président,

Suite aux récentes réunions qui se sont tenues à la Communauté de Communes du Genevois sur le Projet de rapport de recommandations du Plan de synthèse PACA Genève-Bernex-St Julien, je vous confirme que la délibération du conseil municipal de Viry du 24 août 2010 en faveur du demi-diffuseur ne doit pas faire obstruction à l'avancée du dossier. Il est clair que si cet avis, qui nous est apparu plus opportun en termes de faisabilité, devait remettre en cause le difficile consensus obtenu, nous n'aurions rien à y gagner. Je vous remercie donc de considérer que la commune suivra l'avis de ses autres partenaires.

Concernant la liaison en direction de Bernex, nous sommes satisfaits de voir que cette option est soutenue par la Communauté. Sur cet axe, et dans le souci d'une meilleure exploitation de la voirie existante, nous souhaitons la mise en place d'un transport collectif en lien avec un P+R, à une échéance plus rapide que celle prévue par le projet (2030). Cette desserte nous semble incontournable dans l'attente de l'arrivée du tram et pour faire face à l'augmentation de population liée à notre éco-quartier et à celui des autres communes. En ce sens, il nous aurait paru judicieux que la hiérarchie des dessertes TC du Canton de Genève soit revue dans une optique transfrontalière et que les centralités secondaires de l'agglomération bénéficient, a minima, de la même desserte que les villages de la campagne genevoise.

Dans le même souci de recherche d'optimisation de la voirie existante, la commune demande l'organisation et la promotion vigoureuse d'un service de covoiturage. Cette pratique en plein développement est susceptible de diminuer sensiblement les flux automobiles en direction de Bernex et des différents pôles d'emplois. A cet égard, il pourrait être intéressant de jumeler le parking P+R et celui du covoiturage.

Horaires d'ouverture au public de la mairie :

Service Etat Civil : lundi, mercredi, jeudi : 13h30-17h00 / mardi : 13h30-18h30 / vendredi : 8h00-12h00 et 13h30-16h00

Service Urbanisme : mardi : 13h30 à 18h30 / jeudi : 13h30-17h00 / vendredi : 8h00-12h00 et 13h30-16h00



Enfin, il semble qu'il y ait lieu de repréciser la position de la commune par rapport à la desserte de la zone de granulats. Il s'agit pour elle d'obtenir un raccordement de cette zone à départementale 1206 en direction de St-Julien. Par souci de mise en cohérence des projets et de rationalisation de la dépense, il a été décidé que ce raccordement pourrait constituer un accès au diffuseur, être la première étape de la déviation Nord de Viry comme il a été convenu avec la commission chargée du projet d'échangeur de Viry (département, ATMB, CCG et commune de Viry).

Le choix d'un diffuseur complet par les différents partenaires induit, de fait, une déviation complète de la partie Nord du chef-lieu qui n'est pas une demande de la commune comme cela a pu être compris. Si le raccordement Nord-Est est réalisable sans trop d'impact sur l'environnement, il n'en ira pas de même de la déviation complète qui impactera la zone agricole de manière non négligeable et fragilisera la faisabilité du projet. C'est l'une des raisons qui avait conduit la commune à opter en faveur du demi-diffuseur dans un premier temps.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le Maire



Jean-Pierre BUET

Horaires d'ouverture au public de la mairie :

Service Etat Civil : lundi, mercredi, jeudi : 13h30-17h00 / mardi : 13h30-18h30 / vendredi : 8h00-12h00 et 13h30-16h00

Service Urbanisme : mardi : 13h30 à 18h30 / jeudi : 13h30-17h00 / vendredi : 8h00-12h00 et 13h30-16h00



Tél. : 04 50 04 30 29 - Fax : 04 50 04 27 02
 Courriel : contact@valleiry.fr

06 OCT. 2010

COURRIER ARRIVÉ Le		
DESTINATAIRES	Pour Transm.	Pour Info.
PRÉSIDENT		
VICE-PRÉSIDENTS		
ANIMATEURS de COMMISSIONS		
FONCTIONNAIRES	Julien	

Communauté de Communes du Genevois
 Bat. Athéna
 Technopole d'Archamps
 74160 ARCHAMPS

Valleiry, le mercredi 29 septembre 2010.

Affaire suivie par Carole VENZA, Secrétaire Générale.
 Nos références : MF/CV/2010-90

Objet : PACA Genève-Bernex-St Julien.

Monsieur le Président,

Après avoir pris connaissance du rapport de recommandations du PACA Genève-Bernex-Saint Julien, j'émet un avis favorable à ce rapport en faisant part des observations suivantes :

Concernant le réseau autoroutier, je soutiens la position de la CCG souhaitant l'intégration d'un diffuseur complet à Viry.

Concernant la réalisation d'une ligne de tramway, je suis favorable dans la mesure où ce projet s'envisage en incluant un dispositif de rabattement.

Dans l'attente de la validation de ce rapport lors du prochain conseil communautaire,

Recevez, Monsieur le Président, mes sincères salutations.

Le Maire,
 Marc FAVRE



PACA Bernex-Saint Julien
AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE VERS
formulé lors de la séance du 05 octobre 2010

Référence : Rapport de recommandations du plan de synthèse présenté le 05.07.2010 à la Communauté de Communes du Genevois

Compte-rendu de la discussion relative au PACA Bernex-Saint Julien :

Monsieur le Maire rappelle aux membres du Conseil Municipal les éléments suivants :

■ **Contexte**

Le canton de Genève, une partie du canton de Vaud et les communes françaises rassemblées sous le syndicat mixte Association Régionale de Coopération (2009) travaillent depuis plus de 2 ans sur le projet d'agglomération d'une partie du bassin de vie de la région lémanique sud. Un contrat d'agglomération devrait pouvoir être signé entre, vraisemblablement, l'état français, l'ARC SM, Genève et Vaud, à l'horizon 2030.

■ **Rappel général du contenu du projet d'agglomération 2007**

« L'agglomération franco-valdo-genevoise a les atouts d'une métropole internationale dynamique, attractive et agréable à vivre. Son développement est un enjeu de première importance pour la Région Rhône-Alpes, pour la Suisse comme pour leurs habitants. En s'engageant dans le Projet d'agglomération, les collectivités partenaires visent à surmonter le handicap de la frontière, maîtriser l'étalement urbain, mieux répartir l'habitat et l'emploi et construire ensemble un développement durable. Cette finalité est partagée dans tous les territoires. Elle se décline en cinq volets complémentaires :

- *Solidarité, cohésion, équité : assurer un développement équilibré, pour accueillir 200 000 habitants et 100 000 emplois supplémentaires, il s'agit de promouvoir un espace de vie commun en rapprochant les populations et en rééquilibrant l'emploi et l'habitat*
- *Développement : entretenir la vocation et l'image internationale de Genève, renforcer son attractivité et son rayonnement métropolitain et améliorer sa capacité d'accueil*
- *Qualité de l'environnement : maintenir et favoriser des conditions de vie de qualité pour la santé de la population et préserver le climat*
- *Efficience : favoriser les investissements publics en matière de transports publics pour qu'ils profitent au plus grand nombre d'habitants de l'agglomération*
- *Gouvernance coordonnée : assurer un pilotage politique coordonné des enjeux transfrontaliers »*

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois est multithématique. Il ne porte pas seulement sur une politique coordonnée d'urbanisation, de mobilité et d'environnement (les espaces et les réseaux nécessaires à l'habitat, aux activités économiques, y compris agricoles, aux équipements), mais aussi sur des politiques de services à la population, afin d'améliorer la cohésion sociale et les conditions de vie des habitants de l'agglomération dans des domaines quotidiens.

Neuf domaines sont recensés : la formation, le social, la santé, la culture, l'économie, l'agriculture, le logement, l'environnement et la mobilité. »

■ **Situation actuelle :**

Les acteurs du projet d'agglomération ont travaillé sur les transports depuis plus de 2 ans en s'entourant de 3 cabinets d'études spécialisés et en faisant de nombreuses réunions générales. Un comité de pilotage constitué d'un certain nombre de délégués Suisses et des communautés de Communes Françaises conduit le projet.



La CCG demande aujourd'hui aux communes de se positionner sur le plan de synthèse du projet d'aménagement concerté agglomération BERNEX-ST JULIEN présenté à la CCG le 05 juillet 2010, projet implémentant la CCG et plus particulièrement les communes bordant la frontière.

La situation étant présentée, Monsieur le Maire interpelle les membres du Conseil Municipal sur plusieurs aspects :

- Le PACA de BERNEX-ST JULIEN est construit dans le but d'augmenter la population de 30 000 habitants sur l'ensemble du territoire concerné et de créer 8 000 emplois côté français : l'étude d'impact s'arrête aux seules communes limitrophes de la frontière et particulièrement à ST-Julien, elle n'étudie pas la deuxième couronne frontalière dont notre commune fait partie.
- La partie création d'emplois et situation de ces emplois est à peu près inexistante.
- Les options prises par la ville de St-Julien sont principalement proposées par le conseil municipal actuel et ne sont pas forcément les vues de chacune des communes de la CCG.
- Le réseau viaire est principalement concentré sur l'accès de Bardonnex par rabattement des différentes autres entrées existantes avec P+R sur la frontière.
- Un rapport précis de recommandations, document critique du plan de synthèse PACA Bernex-St Julien, est en cours d'élaboration au niveau de la CCG. Actuellement alimenté par les réflexions des principaux élus participant à la commission « grands projets », il n'est pas encore finalisé.

Monsieur le Maire invite les membres du Conseil Municipal à faire part de leurs remarques sur ces différents aspects. Il en ressort que :

- De façon générale : dans ce projet d'agglomération FVG, les transports constituent la seule partie étudiée de façon approfondie, le reste des thématiques n'a pas ou quasiment pas encore été mis en chantier.
- Les entrées du territoire Genevois doivent être multi polaires et les parkings P+R ne doivent pas forcément se situer sur la frontière, côté français. L'agglomération souhaitée à terme doit être multi modale sur l'ensemble de son territoire. Prévoir le renforcement des liaisons Viry-Bernex.
- L'aménagement de Bardonnex paraît problématique, l'échangeur autoroutier supplémentaire imaginé se situe à 1 km de celui d'Archamps existant, la ligne de tram qui pourrait desservir Bardonnex forme une boucle à travers St Julien, Bardonnex se trouve très proche d'Arare : quelle logique d'aménagement ?
- Le raccordement de Bardonnex à une ligne RER est une espérance à très long terme (>50 ans) donc assez incertain.
- Les bus rapides d'agglomération depuis le site de Bardonnex restent un projet théorique avec beaucoup d'interrogations (site autoroutier propre, cadence élevée, trafic escompté, destinations, coût...).
- Quelles modalités de desserte de l'ouest de St-Julien ?

Vu le projet de PACA Bernex-St Julien et considérant les différentes remarques et questions demeurant encore en suspens, le Conseil Municipal de la Commune de Vers :

- Soutient le principe de travail et s'accorde à reconnaître l'importance du travail effectué dans le cadre de l'élaboration du PACA Bernex-Saint Julien,
- Retient l'ensemble des aspects évoqués ci-dessus comme éléments restant encore à travailler,
- Prend acte du rapport de recommandations du plan de synthèse présenté le 05.07.2010 à la CCG mais ne le valide pas,
- Demande à la CCG de tenir compte des remarques formulées ci-dessus,
- Attend de prendre connaissance du rapport définitif de recommandations que formule actuellement la CCG à travers sa commission économique,
- Autorise Monsieur le maire à notifier cet avis à la CCG.

Le Maire : R. VILLET





Avis du Conseil municipal de Présilly sur le projet PACA

Réunion du 14 octobre 2010

Le CM de Présilly a pris connaissance du projet PACA St Julien.

Remarques préliminaires :

Le Projet PACA lancé par le canton de Genève pour organiser son territoire s'appuie sur un diagnostic et élabore les lignes forces de réalisations concrètes. Ce projet concerne par extension le Genevois français.

Les enjeux décrits et les propositions faites concernent trois thèmes principaux : l'environnement, la mobilité, l'urbanisation.

L'analyse faite conduit à des propositions pertinentes axées sur la résolution des problématiques d'une grande ville et sa banlieue. Ces études s'arrêtent « au Grand St Julien ».

La commune de Présilly, partie intégrante du Genevois, occupe la périphérie rurale de ce bassin de vie qui n'est pas pris en compte, si ce n'est pour assimiler les conséquences de ce projet urbain.

Par ailleurs elle observe que d'autres études se superposent à celle-ci. Notre avis sera donc transversal.

La réflexion n'est pas entrée dans le détail des projets et des équipements envisagés, mais s'est tenue aux axes généraux et à la logique d'ensemble, à partir d'un regard un peu distancié.

Après discussion le Conseil municipal de Présilly émet les remarques suivantes :

I- Sur l'analyse globale

- Il est nécessaire de régler sur le long terme les questions de déplacement. Mais les conclusions qui en découlent réduisent les capacités des territoires ruraux environnants et ne répondent pas à d'autres questions qui se posent à ces territoires et leurs populations.
- Quelle est leur fonction dans ce bassin ? Quelle est leur devenir en termes d'urbanisation, de liaison, de fonction sociale, de fonction environnementale, de fonction économique ?
- Ce territoire rural n'est-il que le reste d'un centre ? Ne faut-il pas rappeler la célèbre formule de JF Gravier à propos de Paris « Paris et le désert français » (en 1950) qui synthétisait sa pensée en une remarque « L'apoplexie au Centre, l'anémie aux extrémités ».



- Les communes rurales resteront durablement à l'écart de ces services immédiats. Des axes de « ramassage » devraient pouvoir les desservir pour ne pas concentrer en d'immenses parkings les futures voitures électriques ! Et pour amortir ces lignes il ne faudrait pas commencer par « anémier » les territoires adjacents. L'exemple des grandes villes françaises et de leurs services péri-urbains n'est pas si désastreux. L'étude d'une mutualisation plus complète des services et des moyens sur le territoire français apporterait certainement d'autres idées, comme cela a déjà été fait dans plusieurs moyennes villes françaises.
- L'idée de transport par câble, dans les parties périphériques ne mérite-t-elle une réflexion particulière ?
- La question des grands équilibres entre logements et travail est supposée aller de soi puisque cette question n'est pas abordée à ce stade !

2- Sur le Grand St-Julien

Nous avons compris que les solutions aux questions de mobilité passaient, c'est une évidence, par les transports publics : Bus / Tramway / RER, et par un usage obligé de l'autoroute de Bardonnex.

Mais :

- La ville de St-Julien, pour des raisons géographiques et historiques, présente une configuration étroite et tortueuse. Elle n'est pas facile à traverser. Concentrer le transit par le coeur de la ville est-il la bonne solution ?
- Les axes secondaires par Collonges/Salève, la possibilité d'un axe Viry – Bardonnex ne sont-ils pas des solutions d'équilibre à ne pas repousser aux calendes grecques ?
- Le projet pôle Gare de St-Julien est intéressant pour l'équilibre de la ville, mais cet espace étroit restera marqué par les coupures de la route et du chemin de fer. Pour indispensable qu'il soit, son impact sera relatif en terme d'organisation du territoire dans sa globalité.

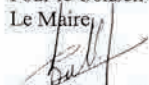
Autres remarques

Le dossier analyse sommairement les impacts de cette vaste réflexion d'aménagement sur la campagne. Surtout, elle l'aborde exclusivement sous l'angle paysager, naturel au sens de la biodiversité, un peu sous l'aspect de protection de l'agriculture, mais jamais comme lieu de vie des populations, ayant elles aussi leurs enjeux et leurs fonctions.

La notion de milieu rural, en France, suggère une autre connotation, généralement positive. Il serait intéressant de ne pas l'oublier dans ce bassin de vie.

Nous pensons que les centre-villes ont encore besoin de leur périphérie et que Genève a aussi besoin de son arrière pays. Cet aspect devrait être traité dans ce Projet.

Pour le Conseil Municipal,

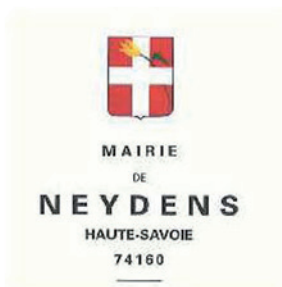
Le Maire,

 Alain BULLAT





France

Communes (doc 3)



Projet PACA St Julien - Plaine de l'Aire

Remarques du Conseil Municipal de Neydens sur le rapport de recommandation Janvier 2011

Le PACA est une instance de concertation innovante et consensuelle. Or les contributions de la Commune de Neydens adressées lors des étapes précédentes n'ont pas été entendues. Le Conseil Municipal souhaite que sa contribution au rapport final soit prise en compte au même titre que celles des autres collectivités publiques.

1. Un « potentiel habitants » trop élevé pour la Commune de Neydens

Le « potentiel habitants » de la Commune de Neydens, fixé à 900 logements est trop élevé car il ne tient pas compte du potentiel des communes voisines, qui ne sont pas incluses dans le périmètre du PACA et dont la croissance démographique ne sera pas figée. Par exemple, le potentiel des communes voisines de Beaumont et Viry, identifiées comme "Bourgs" dans le SCOT, doit être prise en compte dans le calcul du potentiel total de la partie française du PACA, sinon l'équilibre démographique partagé entre la Suisse et la France n'a pas de sens ; or ces communes sont celles qui ont le potentiel d'accueil le plus important du fait des structures existantes. De plus le « potentiel habitants » de la Commune limitrophe d'Archamps, frontalière avec le canton de Genève, est manifestement sous évalué (250 logements).

Rappel des objectifs du PADD adopté par le Conseil Municipal de Neydens en 2009 :

- Assurer un développement résidentiel maîtrisé
- Soutenir le développement économique,
- Hiérarchiser les circulations et améliorer les déplacements doux,
- Valoriser la richesse patrimoniale naturelle et bâtie et préserver la qualité paysagère,
- Assurer les conditions de la pérennité de l'activité agricole.

Nous demandons que le « potentiel habitants » de la commune de Neydens soit réduit d'un tiers soit 600 logements au lieu de 900.

2. Un zonage prédéfini

Le « potentiel habitants » est traduit dans le document graphique par un zonage précis, qui ne correspond pas au projet futur urbain par la Commune qui prend en compte de la protection des terres agricoles, la conservation de perspectives paysagères fortes et de la densification près des voies de communication : c'est au SCOT et au PLU de traduire dans l'espace les orientations du PACA et non à celui-ci de prédéfinir la destination des sols.

Nous demandons que le « potentiel habitant ne soit traduit graphiquement par un zonage mais par un nombre et un symbole graphique quelconque, et non par un zonage prédéfini.



3. La Zone Agricole Protégée

La zone agricole protégée (ZAP) est une zone destinée à la production agricole, grevée d'une servitude d'utilité publique. Elle ne peut en aucun cas héberger des activités qui ne sont pas en relation directe avec l'agriculture ni servir d'extension à l'urbanisation (Parc d'Archamps) de manière à éviter les conflits d'usage. Les liaisons douces éventuelles devront se situer en lisère de la ZAP sur les infrastructures existantes (Voies communales et départementales, par exemple RD18).

La ZAP n'est pas un espace récréatif : elle doit conserver son caractère agricole.

4. Les transports

Tout l'effort s'est porté sur le tramway de St Julien qui n'apporte pas de réponse aux pendulaires qui ne résident pas dans la ville de St Julien ou qui résident dans des quartiers éloignés du flux de transport public (Cervonnex, HLM de Thairy, Lycée ...), du fait de l'accès très difficile du quartier la Gare.

L'amélioration de la desserte routière de Saint Julien nécessaire pour l'accès aux transports publics (train, tramway, transports scolaires) n'est pris en compte.

Fait à Neydens, le 16 février 2011



France

Communes (doc 4)



Mairie
de
SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS
(Haute-Savoie)



Julie

St Julien en Genevois, le 02 juin 2010

Madame Nicole Surchat-Vial
Cheffe de Projet
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
Case postale 3964
1211 Genève 3

Affaire suivie par : M. Pierre-Jean CRASTES
☎ : 04 50 35 05 02
☎ : 04 50 49 40 76

Nos Réf. : PJC/NV – N° 188/10

Objet : Plan de Synthèse PACA, Bernex et St Julien.

Madame,

A la suite de la présentation du projet de plan de synthèse lors du dernier COPIL je vous transmets les remarques de la commune de Saint-Julien-en-Genevois en comptant sur votre diligence pour les intégrer au projet.

Le Maire,
J.-M. THENARD





Concept de mobilité

La gestion de la mobilité au niveau d'un carrefour modal comme St Julien en Genevois implique de trouver une cohérence entre les différents moyens de transport tout en prenant en compte les contraintes nombreuses du fonctionnement urbain d'une ville chef lieu de canton et d'arrondissement de 12 000 habitants.

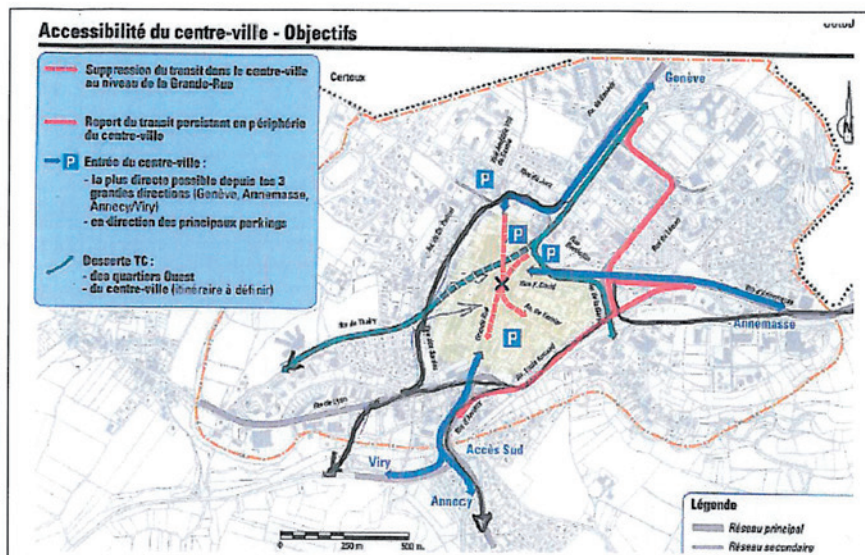
L'exercice est difficile, la Commune s'y attelle depuis huit ans sur la base d'études nombreuses permettant de chiffrer les réalités quotidiennes et de tester la faisabilité de solutions alternatives.

Par rapport à cette démarche, la méthode suivie par le bureau d'études en charge de la mobilité et les solutions proposées à l'approbation du COPIL nous apparaissent insuffisamment fondées sur des analyses de trafic et non soumises au test de la faisabilité de leur mise en application. Quelques exemples :

- Des options fortes retenues par la Commune pour la gestion du trafic routier après la mise en site propre des transports en commun, comme la tranchée couverte sous la promenade du Crêt, sont écartées sans discussion ou débat critique.
- Des alternatives à cette solution comme la liaison routière entre la route d'Annemasse et la douane de Perly sont avancées sans analyse de leur intérêt réel. Les enquêtes Origine/Destination et comptages effectués par la ville dans le cadre de son étude de mobilité montrent que cette voie a un intérêt limité.
- Des liaisons entre le quartier de Paisy et la future extension de Perly vers Certoux ne prennent pas en compte des réalités fortes de la vie urbaine, la commune souhaite que la rue du Jura conserve son statut de voirie structurante et l'« Allée des Cyclades » reste une voirie de desserte de quartier maillée avec le « Chemin de Certoux »
- Les bus de rabattement ne desservent pas les quartiers ouest de St Julien (Chabloux) très peuplés à l'avenir et à plus de 500 m à pied du TCSP.

Nous attendons des recommandations du PACA qu'elles soient éprouvées et basées sur des analyses plutôt que des hypothèses de travail à vérifier.

Enfin elles doivent faire l'objet d'un consensus entre les élus et les techniciens, sous peine de ne pas être intégrées dans les futurs documents d'urbanisme et de rester lettre morte. (cf ci-dessous le plan de circulation en cours de mise en œuvre par la ville de Saint-Julien-en-Genevois)



Potentiels Habitat/ Emplois

La ville de Saint-Julien a donné des perspectives d'urbanisation permettant d'atteindre les objectifs du projet d'agglomération. Nous précisons en outre que les hypothèses de typologie qui doivent être prises en compte dans le quartier gare et autres secteurs actuellement industriels et commerciaux ne doivent pas exclusivement s'orienter vers le logement. La ville a bien l'intention d'assumer ce rôle de Pôle Régional en travaillant sur des projets mixtes tertiaire/ activités/ commerces et logements.

Schéma structurel

Le potentiel de Plaimbois n'apparaît pas

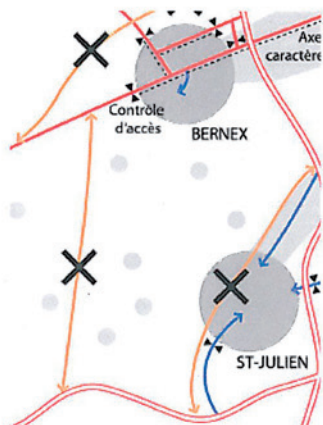
Nouvelle route à l'Est de Saint-Julien : cf remarques générales sur mobilité

L'« Allée des Cyclades » est tracée en voirie structurante alors que ce n'est pas du tout souhaitable.

Erreur au niveau des terrains proximité laboratoires Pierre Fabre, le projet d'extension doit être zoné en extension d'activités.



Schéma de principe de l'accessibilité TIM



Le schéma ci-contre va à l'encontre du projet de liaison routière entre Viry et Bernex souhaitée par les collectivités Françaises et certaines communes Suisse.

Le principe de rabattre sur l'autoroute est compréhensible mais ne tient pas compte de la saturation actuelle de ce réseau notamment des capacités très limitées de la Douane de Bardonnex.

Concept TP long terme



Le « barreau Sud » est inscrit avec le même délai de réalisation que le Tram. Pour ne pas prêter à confusion il conviendrait de trouver une légende différente pour ce projet.



Concept MD



Faire apparaître le projet MD entre la gare de Saint-Julien et le vitam parc, projet de piste cyclable réalisable à court terme en cohérence avec le projet Porte Sud

Concept d'accessibilité à long terme



Ce concept n'intègre pas les choix faits par la collectivité après environ 8 ans de diagnostic, réflexion et études de mobilité

- option de la rue des Sardes à double sens
- option de la tranchée couverte
- option de l'accès Ouest

cf note générale sur la mobilité

Proposition d'illustration détaillée TIM – hiérarchie du réseau routier



La proposition de placer l' « Allée des Cyclades » en réseau structurant va

- à l'encontre des négociations actuelles avec les copropriétés
- à l'encontre des capacités du carrefour Av Genève/ Av Mössingen

La rue du Jura conserve son statut de voirie structurante dans le projet de la ville



PSD St-Julien



Comme déjà évoqué lors des interviews, le potentiel de densification de ce secteur est très maigre.

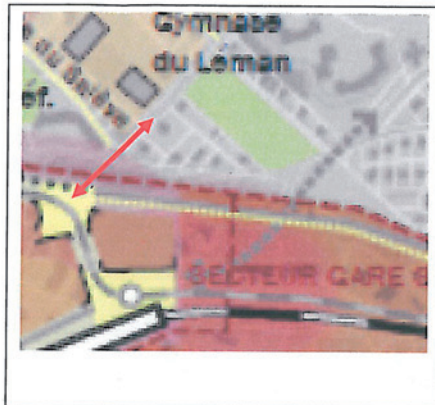
Le grand terrain sur lequel sont positionnés les gymnases restera à long terme à vocation sportive et l'îlot situé au nord est déjà bâti avec une densité suffisante (Carrefour Market et copropriétés qui vont très difficilement muter)



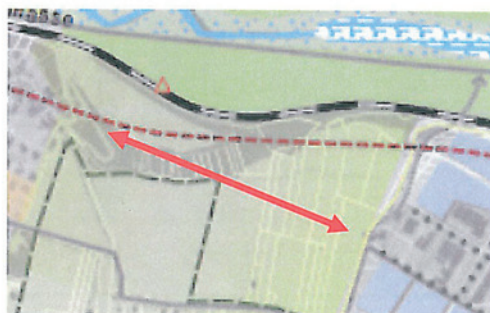
Supprimer le trait jaune passant à l'intérieur de la copropriété des Cyclades. Cette liaison n'est ni souhaitable, ni réaliste à long terme. La version sans trait jaune de la variante 2 présentée en COPIL est à retenir



Ne pas faire figurer d'urbanisation future sur la grande parcelle située devant la copropriété l'Escalade. Cette parcelle est un parc public de respiration dans un quartier déjà très dense



Le tracé de la tranchée couverte est erroné.
(cf flèche rouge matérialisant le bon tracé)



L'accessibilité à Archamps sera améliorée par la création de la voirie dont le tracé est en rouge. Cette voirie serait en prolongement de la voirie existante et se connecte au réseau routier du site d'Archamps



France

Région (doc 5)

DPT-IPCT

1^{er} septembre 2010

Contribution de la Région Rhône-Alpes au Rapport de recommandations du Plan de Synthèse du PACA Bernex/Saint-Julien Secteur sud de l'agglomération franco-genevoise

Ce Rapport de recommandations, remis fin juin, est le dernier document de la phase 1 du Projet d'Agglomération. Il constitue un cadre de référence pour la phase 2 en termes d'aménagement du territoire sur le secteur Sud de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Dans cette étape, la Région propose son analyse, sous forme de recommandations et fait le lien avec des études, des procédures et des partenariats potentiels pouvant constituer un apport d'expertise sur les différentes thématiques de la phase 2 du Projet d'Agglomération.

1. Avis de la Région en matière d'environnement

Recommandations à inscrire pour la phase 2 du Projet d'Agglomération

Le secteur urbain autour de Saint-Julien en Genevois dit de « la Porte Sud » (Gare de Saint-Julien, Archamps, Cervonnex, Neydens) est particulièrement concerné par la présence d'infrastructures. Ces coupures sont préjudiciables, entre autres, à la continuité des espaces biologiques et plus généralement à la qualité paysagère d'un espace stratégique d'entrée d'agglomération. La fragmentation des territoires représente une des causes principales de dégradation des milieux naturels. Avec l'importante croissance urbaine attendue dans l'agglomération FVG et dans ce secteur en particulier, la Région va dans le sens des orientations proposées dans le plan de synthèse et recommande de :

1. Mener une réflexion sur la continuité des réseaux écologiques qui prennent en compte les contraintes spécifiques de ce secteur afin de limiter au maximum les conséquences néfastes du développement en matière de biodiversité.
2. Intégrer cet objectif de continuité des espaces écologiques dans les démarches d'aménagement des PSD
3. Prendre en compte des grandes entités agricoles et naturelles dans le cadre du développement de l'offre ferroviaire
4. Ne pas attendre les études d'impact des grands projets d'infrastructure comme proposé, mais plutôt d'anticiper très amont par le lancement d'études relatives aux conséquences de l'urbanisation sur les nuisances sonores et la qualité de l'air
5. Valoriser l'approche iséroise des corridors écologiques et de proposer des mesures d'aménagement dans la continuité des propositions du plan de synthèse.

Des apports d'expertises pour la phase 2

- **Un diagnostic de territoire sur 8 secteurs à enjeux**

Dans le cadre du programme d'études soutenu par la Région (label GPRA), une action relative à la problématique des corridors biologiques est financée conjointement par la Direction des Politiques Territoriales et la Direction de l'Environnement et de l'Energie. Sous l'égide d'un Comité de pilotage (technique) de l'étude qui regroupe des associations et institutionnels suisses et français (Etat de Genève et Vaud, Région, Départements, Services de l'Etat, FRAPNA, CREN...), un diagnostic du territoire a été ainsi engagé sur 8 secteurs à enjeux.

- **Les résultats d'ateliers territoriaux sur les corridors biologiques**

Des ateliers territoriaux rassemblant une grande diversité d'acteurs socioprofessionnels ont été organisés permettant de rassembler les éléments de connaissance de chacun.



Une première synthèse cartographique a été produite, suivie d'un travail de vérification de terrain et de recherche dans les documents d'urbanisme locaux. L'analyse des enjeux et la définition des orientations des futurs programmes opérationnels ont permis la rédaction d'une ébauche de « **contrats de territoire Corridors Biologiques** ». Les conclusions de ce travail devraient être présentées lors du **séminaire d'agglomération du 17 septembre**. Cela pourrait permettre de formaliser des engagements par la signature de contrats quinquennaux d'actions, afin de garantir :

- o La prise en compte des corridors biologiques dans les projets et avis suivis par la Région dans le cadre de son soutien aux politiques territoriales ;
- o Un accompagnement des programmes de mesures nécessaires à la préservation ou à la restauration de ces corridors ;
- o Une implication de la Région dans l'animation des comités de pilotage territoriaux, en lien avec les élus locaux.

2. Avis de la Région en matière de mobilité

Recommandations à inscrire pour la phase 2 du Projet d'Agglomération

Sur ce secteur sud de l'agglomération franco-genevoise se joue la question de la bonne articulation des systèmes de déplacement de niveau régional, réseau ferroviaire et autoroutes, avec une structuration des transports à l'échelle de l'agglomération autour du projet majeur du CEVA. Cette articulation doit favoriser l'utilisation du mode collectif tout en fluidifiant globalement les déplacements de la périphérie vers le centre mais aussi de Genève vers les différents centres régionaux.

Le plan de synthèse du PACA St-Julien-Bernex propose cette articulation par la combinaison de plusieurs projets. L'attention de la Région porte sur la cohérence en terme d'aménagements urbains, d'offre ferroviaire et de phasage (faisabilité économique). Globalement, la Région est en accord avec les deux choix suivants :

1. Ne pas retenir le tram-train aux motifs d'écartements différents des voies et de saturation du réseau, la vocation tram train étant de se débrancher du réseau ferroviaire ;
2. Ne pas retenir le transport par câble, plus adapté à de fortes dénivellations.

Recommandations de la Région par projet identifié dans le rapport :

• **Barreau sud ferroviaire :**

A ce jour, le poids de population ne justifie pas la construction d'une telle infrastructure. Par ailleurs, les financements régionaux, concentrés sur le CEVA et la modernisation du réseau existant en Haute-Savoie, ne permettent pas d'envisager le financement de ce projet, à court/moyen terme.

Concernant l'idée d'une liaison ferroviaire permettant l'insertion de Saint-Julien dans le système RER, il est important de s'assurer que :

- o la compatibilité du barreau sud avec une desserte RER intégrée dans un réseau maillé est effective (objet de l'étude proposée au Projet d'Agglomération et dont le cahier des charges est en cours d'élaboration par les services de la DGM du Canton de Genève et de la DTCl de la Région Rhône-Alpes).
- o la faisabilité est avérée (en mesurant toutes les conséquences positives et négatives induites en matière d'offre ferroviaire autour de l'étoile d'Annemasse, d'impacts agro-environnementaux, et de construction de nouveaux logements)



• **RER périurbain entre Bellegarde et Annemasse :**

Sur cette ligne, la création de nouveaux arrêts (haltes et gares) a été étudiée car elle présente des intérêts : utilisation d'une infrastructure existante pour une fonction d'agglomération, augmentation des fréquences et des dessertes la rendant rentabilisante... Si cette possibilité peut s'inscrire dans une vision prospective du Projet d'Agglomération, à court terme, une étude du bureau SMA en a montré les limites : pas de rentabilité économique compte tenu du faible poids de population concerné par l'ouverture d'un nouvel arrêt, hausse notable des temps de trajets Bellegarde – Annemasse, allongement des temps de parcours pouvant entraîner une baisse de fréquentation... résultats en contradiction avec l'objectif escompté, en tous les cas à court/moyen terme.

De ce fait, la Région estime nécessaire de :

- o proscrire les ouvertures d'arrêts de trains situés en proximité immédiate d'arrêts existants. A ce titre, sont considérés comme trop proches les gares de St-Julien et Saint-Julien Arande.
- o approfondir l'analyse sur les conséquences en matière d'infrastructures ferroviaires générées par la réouverture de gares (sections de double-voies à prévoir notamment)

• **Pôle d'échange de Bardonnex et demi échangeur de Viry :**

Afin de renforcer la politique d'incitation à la mobilité par les TP, le prolongement du tramway jusqu'au terminus de Bardonnex permet l'interface avec le transport routier. La Région est donc favorable à la mise en place d'un pôle d'échange sur Bardonnex, sous trois réserves :

- o Vérifier si la création d'un P+R à cet endroit ne renforce pas le risque de congestion.
- o Prendre contact avec le gestionnaire de l'autoroute afin de vérifier si le fonctionnement d'agglomération est compatible avec la logique autoroutière dédiée aux grands trajets (il serait contreproductif de congestionner l'autoroute et de rendre le tronçon moins performant).
- o Dans ce sens, la perspective d'un demi échangeur à Viry nécessite de vérifier si la création d'un point d'accès supplémentaire ne pose pas de difficultés majeures.

• **Politique globale de stationnement**

La gestion du stationnement à destination est un levier majeur de choix modal (il reste des marges de manœuvre importante au centre-ville de Genève ...). Il importe de limiter le stationnement public en centre ville, d'encourager la mise en place de P+R dans des endroits stratégiques situés en entrée de ville mais surtout d'avoir une attention particulière à l'offre privée mise en place par les employeurs genevois.

3. Avis de la Région en matière d'urbanisation

Recommandations à inscrire pour la phase 2 du Projet d'Agglomération

Le rapport de recommandations du Plan de Synthèse identifie, au sein du périmètre PACA, des secteurs qui sont stratégiques pour une intervention urbaine. Certains de ces secteurs constitueront des Projets Stratégiques de Développement (PSD) intégrés à la démarche du Projet d'Agglomération, d'autres feront l'objet de procédures d'aménagement locales. L'enjeu de ce passage de la phase 1 à la phase 2 sera de garder



les objectifs généraux d'agglomération dans la décomposition en projets d'aménagements opérationnels locaux.

Dans cet objectif de coordination des phases et des échelles, la Région encourage :

- o l'élaboration de cahiers des charges faisant référence aux objectifs spatiaux et quantitatifs du Projet d'Agglomération explorant et précisant différentes possibilités de croissance ;
- o la mise en place de structures de pilotage, de coordination, de suivi et d'accompagnement (politique et technique) rassemblant les collectivités franco-genevoises concernées ;
- o la poursuite de l'effort de représentation spatiale des projets urbains permettant le débat et facilitant la communication vers les partenaires et entre les différents projets d'urbanisme qui seront mise en œuvre.

Recommandations par futur Projet Stratégique de Développement (PSD)

- **Le PSD8 de Bardonnex** porte l'enjeu principal de créer une interface multimodale qui fonctionne : améliorer la fluidité de la circulation tout en répondant aux besoins des habitants transfrontaliers, se projeter dans les évolutions du Projet d'Agglomération à court, moyen, voire à très long terme, en intégrant de nouvelles infrastructures.
- **Le PSD 9 de Saint-Julien** pourrait faire l'objet d'un concours d'idée car il est majeur dans la mise en œuvre du pôle régional d'agglomération. Il constituera un support à l'élaboration et/ou à la révision à venir des documents d'urbanisme français (PLU et SCoT). Il conviendra d'étudier plusieurs hypothèses de développement intégrant : le maintien de la gare telle qu'elle existe aujourd'hui, le déplacement de la gare entre Saint-Julien Arande et la gare actuelle et l'ouverture d'une halte ferroviaire à Saint-Julien Arande, non envisagée par la Région à l'heure actuelle.
- **Le PSD 10 de Cervonnex** permet de zoomer sur l'entrée de ville au Sud de Saint-Julien et d'envisager le traitement du bâti en front de boulevard. Cependant, en élargissant la focale, le PSD pourrait donner l'occasion de réfléchir à la structuration de la zone d'activité commerciale de Cervonnex (comprenant le Macumba, Vitam' Parc) en complémentarité avec le Technopôle d'Archamps. L'observation des sites d'activités majeurs de la Région Rhône-Alpes (étude sur les sites d'activités d'intérêt majeur conduite par la Région Rhône-Alpes et réalisée par le réseau de agences d'urbanisme en janvier 2009) a montré l'enjeu d'un **positionnement de Cervonnex en complémentarité avec Archamps**. Sa vocation est orientée vers l'accueil d'entreprises dont les activités sont liées à l'industrie, aux services et aux loisirs, et il dispose d'un potentiel foncier rare dans une zone stratégique.
- **Le PSD 11 autour d'Archamps** doit associer la réflexion d'aménagement à celle d'une vocation affirmée en complémentarité des zones d'activité du franco-genevois. Pour la Région c'est le seul site de Haute-Savoie à être qualifié de zone d'intérêt départemental. La Région partage le constat d'une faible densité du parc et d'un manque d'accessibilité en transport en commun. Si la question de son intégration dans les flux d'échanges est fondamentale pour son avenir, le débat autour de sa densité doit être considéré dans un objectif d'attractivité prépondérant et non comme un but absolu.

Des apports d'expertise pour la phase 2

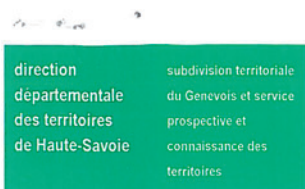


- **Un centre partenarial d'échanges et de ressources en matière de foncier en Rhône-Alpes (CERF RA)** a été mis en place pour permettre une observation et une offre d'ingénierie et de formations mutualisées. Il a pour vocation de renforcer les savoir-faire dans le champ du foncier et d'accompagner les collectivités territoriales (élus et techniciens) dans la formulation de leur stratégie et action foncières.
- L'adhésion à l'établissement public foncier de la Haute-Savoie (EPF) est encouragée par la Région. A ce titre, la délibération du Conseil régional du 10 juillet 2008, **conforte le rôle des Etablissements Publics Fonciers** (en contribuant au financement de leurs programmes prévisionnels d'investissement, dans le cadre d'objectifs d'intérêt régional) et poursuit l'accompagnement des politiques locales foncières dans le cadre de volets fonciers des contrats territoriaux CDDRA ou parcs naturels régionaux PNR (hors périmètres d'EPF ou de PLH) : aides dédiées à la production de logements sociaux et aide à l'ingénierie d'élaboration de stratégie...
- Dans le plan d'habitat transfrontalier, était mentionné l'objectif de création d'un outil de portage foncier sur l'ensemble du territoire transfrontalier. Il pourrait s'agir d'un outil solidaire de financement des politiques foncières de l'habitat qui pourrait prendre la forme d'une **Fondation franco-suisse**. Il avait été précisé qu'elle pourrait être financée par l'ensemble des collectivités locales franco-suissees et pourrait bénéficier d'une partie des « fonds frontaliers ». Qu'en est-il de cette perspective aujourd'hui ?



France

Etat français (doc 6)



Rapports finaux PACA :

Genève/Bernex Saint-Julien

Genève/Annemasse Salève

Contribution de l'État au débat

Février 2011





Affaire suivie par

Marie ANCKIERE – Subdivision territoriale du Genevois
 Tél. 04 50 43 24 15
 Courriel : marie.anckiere@haute-savoie.gouv.fr

Georges CHAMOUX – Service prospective et connaissance des territoires
 Tél. 04 50 33 79 92
 Courriel : georges.chamoux@haute-savoie.gouv.fr

Sommaire

1. CONTEXTE	3
1.1. LA FINALITÉ DU RAPPORT DE SYNTHÈSE.....	3
1.2. QUELLE APPROPRIATION PAR LES ÉLUS ET LA POPULATION ?.....	3
2. RECOMMANDATIONS SUR LES PRINCIPES THÉMATIQUES	4
2.1. UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE, COMPACTE, VERTE.....	4
2.2. ... ET ACCESSIBLE À TOUS.....	4
3. LES CONCEPTS THÉMATIQUES	5
3.1. UN CONCEPT ENVIRONNEMENTAL TRÈS DÉVELOPPÉ.....	5
3.2. UN CONCEPT MOBILITÉ À APPROFONDIR.....	5
3.2.1. Traversée de la rade : un projet structurant pour l'agglomération.....	5
3.2.2. Un développement ferroviaire coûteux et à justifier.....	6
3.2.3. Bus express : une première étape vers un réseau TP d'échelle régionale.....	6
3.2.4. P+R : quel impact sur le réseau primaire ?.....	7
3.2.5. Une faisabilité à démontrer.....	7
3.3. CONCEPT URBANISATION.....	7
3.3.1. Des chiffres globalement satisfaisants.....	7
3.3.2. Couvertures de l'autoroute : quelle réalité ?.....	8
4. MISE EN ŒUVRE	8



Le présent avis est établi sur la base du projet de rapport final du PACA (Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération) Bernex/Saint-Julien (cahier n°41-1, version janvier 2011) et du rapport final des mandataires du PACA Genève/Annemasse Salève (cahier n°61-1, version janvier 2011).

L'avis de la DDT s'articule en quatre parties, qui reprennent les chapitres des deux rapports : le contexte, les recommandations sur les principes thématiques, les concepts thématiques et la mise en œuvre.

Le travail présenté est de grande qualité, d'une lecture aisée et propose à l'ensemble des partenaires français et suisses des recommandations à mettre en œuvre dans leurs documents d'urbanisme ou leurs projets. Le présent avis porte sur les thèmes qui ont une incidence directe sur territoire français.

1. Contexte

1.1. La finalité du rapport de synthèse

Les rapports de synthèse doivent permettre d'intégrer les résultats de la démarche des PACA dans les documents de planification suisses et français et de nourrir la deuxième génération du Projet d'Agglomération. Les plans de synthèse doivent vérifier la cohérence des propositions des PACA et leur faisabilité, formuler des choix parmi les scénarios des études-tests et des propositions pour le déroulé dans le temps et définir des projets stratégiques de développement (PSD). Ils dessinent un fil conducteur pour les autorités, permettent le murissement des décisions à prendre relatives à l'organisation territoriale. Les questions ne pouvant être résolues à ces échelles seront remontées à l'échelle de l'agglomération et traitées par le schéma d'agglomération 2 (SA2).

Il est prévu que le rapport de synthèse soit revu courant 2011 après avancement des études du SA2 et que le plan guide (traduction cartographique de la mise en œuvre du PACA) soit mis à jour chaque année pour permettre de suivre l'avancement du projet d'agglomération.

1.2. Quelle appropriation par les élus et la population ?

La difficulté d'une appropriation par les élus représente le principal écueil de ce type d'études techniques validées uniquement par les « grands élus » de l'agglomération. Les avancées sont significatives, rapides, mais encore loin d'être partagées de manière unanime à tous les échelons de l'agglomération. Côté français, chaque collectivité reste compétente à son niveau : les décisions finales d'aménagement sont traduites et deviennent opposables dans les SCOT et les PLU. Un service « après-vente » auprès des communes et intercommunalités devrait s'envisager.

Afin de rendre le projet plus lisible, une hiérarchisation des recommandations est nécessaire en déterminant la part des mesures qui sont d'intérêt d'agglomération et celles qui doivent être abordées au niveau de chaque collectivité. Le respect du principe de subsidiarité est un gage d'appropriation de la démarche par tous les décideurs.

Enfin, la quantité importante d'études et de réflexions menées pour le projet d'agglomération 2 dans un temps relativement court demande un temps de maturation. Le risque d'un décrochage est réel pour le deuxième cercle des élus décideurs de l'agglomération, du fait du rythme imposé par la Confédération



d'une révision du schéma d'agglomération tous les quatre ans, ce qui est court quand on considère qu'il faut par exemple pour une collectivité en moyenne plus de trois ans pour une révision de son PLU.

2. Recommandations sur les principes thématiques

2.1. Une agglomération multipolaire, compacte, verte...

Le chapitre « Recommandations sur les principes » a pour but d'expliciter les principes généraux du projet d'agglomération à l'échelle du PACA. Il s'agit notamment de la déclinaison, à l'échelle du territoire étudié, du concept d'agglomération multipolaire, compacte et verte.

Les grands principes – considérer les espaces ouverts au centre du projet comme des éléments structurants, renforcer le système de transport pour absorber la croissance de la population et de ses déplacements et concevoir une ville dense de qualité – sont en accord avec les objectifs du Grenelle de l'environnement.

La multipolarité est un concept qui demande à être approfondi. Le PACA Genève/Annemasse Salève précise que le rééquilibrage entre les deux agglomérations (Genève et Annemasse) sera rendu possible par la mise en œuvre de « moyens développés pour confirmer la centralité et les éléments structurants indispensables à la pérennité de cette ville ». Il est essentiel d'affirmer la centralité de la ville d'Annemasse par rapport à Genève, cependant sa pérennité en tant que pôle n'est pas menacée. L'implantation de grands équipements structurants, culturels ou de service dans l'agglomération d'Annemasse pourrait participer à l'amélioration de la polarité annemassienne, en améliorant l'image de la ville.

2.2. ... et accessible à tous

La problématique du déficit de logements sociaux n'est pas évoquée dans les rapports de synthèse, alors qu'elle pourrait être élevée au rang de principe thématique. L'enjeu est de construire une agglomération multipolaire, compacte, verte et surtout accessible à tous.

A l'échelle de l'agglomération, le développement urbain doit permettre d'atténuer les déséquilibres trop flagrants entre communes d'un même territoire et lutter contre la ségrégation sociale et spatiale, c'est-à-dire l'exclusion, la relégation de certaines catégories sociales dans des espaces dévalorisés. Aujourd'hui, le déficit de logements sociaux met à l'écart les populations les plus fragiles en périphérie de plus en plus lointaine.

Le potentiel de développement économique est directement lié à la capacité du territoire à loger ses actifs. Pour renforcer son attractivité, il est nécessaire que chaque commune fasse des efforts pour offrir des logements accessibles et adaptés aux attentes des ménages.

La Charte d'engagement du Plan directeur de l'habitat transfrontalier prévoyait la construction de 20% de logements sociaux dans les opérations. La dernière réunion de suivi du groupe logement du CRFG (décembre 2010) a montré que cette problématique était en cours de traitement et qu'il fallait du temps pour qu'elle produise ses effets. Un pourcentage de logement social devra être intégré dans les fiches PSD afin de garantir leur construction.



3. Les concepts thématiques

3.1. Un concept environnemental très développé

Le concept environnemental des deux PACA est très développé et en accord avec les enjeux portés par l'État, qui se satisfait de la conservation des grandes entités agricoles fonctionnelles, en particulier la plaine maraîchère de Gaillard et la zone agricole protégée sur les communes de Saint-Julien, Archamps et Neydens dont le périmètre global a été conservé. Pour la préservation des espaces ouverts, il est seulement envisager de faire appel à la protection par la ZAP (Zone agricole protégée). Il faut noter que d'autres processus sont disponibles et notamment la possibilité ouverte par les SCoT de délimiter les espaces naturels agricoles, forestiers à préserver (L 122-1-5 du code de l'urbanisme) ou l'utilisation des PEAN (périmètres des espaces agricoles et naturels) que le Conseil Général peut mettre en œuvre.

La prise en compte des risques naturels est une priorité de l'État, qui note que cette problématique fait l'objet de recommandations spécifiques dans le PACA Genève/Bemex Saint-Julien (Recommandation environnementale n°5 : assurer un développement de l'agglomération sécurisé et pérenne en prenant en compte et en gérant les risques inondation dus aux crues des cours d'eau). Une attention particulière devra être portée aux risques en bords d'Arve, ainsi qu'à ceux des autres cours d'eau du PACA Genève/Annemasse Salève, et qui peuvent déterminer les choix d'aménagement.

La réalisation d'aménagements paysagers en lien avec la création d'un réseau de circulation douce, corrélée avec la création de parcs sont des moteurs de changement importants de l'image de la ville d'Annemasse. Pour rendre attractive la ville compacte, la qualité urbaine des espaces publics devra être aussi recherchée.

Le PACA Genève/Annemasse Salève propose la préservation du patrimoine végétal des zones résidentielles (arbres et jardins remarquables). Cette orientation est intéressante, il faudra cependant veiller à ce qu'elle n'entre pas en contradiction avec l'enjeu essentiel de renouvellement urbain et de densification, nécessaire pour atteindre l'objectif de la ville compacte.

Les recommandations du concept environnemental sont riches et vont dans le sens de la requalification des espaces. La création d'un fond spécifique au niveau de l'agglomération pourrait permettre de mener les études nécessaires et d'assister les maîtres d'ouvrage dans la réalisation de ces projets.

3.2. Un concept mobilité à approfondir

3.2.1. Traversée de la rade : quelle prise en compte dans les PACA ?

La traversée de la rade est un projet qui est simplement esquissé dans les PACA alors que s'il venait à se réaliser, il viendrait complètement modifier les équilibres au sein de l'agglomération. Outre qu'il viendrait bousculer le schéma de déplacements des transports collectifs avec un impact majeur sur les infrastructures lourdes de transport programmées, il serait aussi un vecteur de péri-urbanisation en favorisant les déplacements individuels motorisés.

Ce projet est donc à intégrer dans le projet d'agglomération et ses impacts devront être évalués au regard des objectifs du territoire. Cette infrastructure devra s'analyser notamment comme une nouvelle limite à



la ville compacte, et ne devra pas en constituer une coupure.

Par ailleurs, ce projet de type autoroutier est inscrit dans l'annexe 1 de la convention d'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière dite convention d'Espoo (25 février 1991). A ce titre, il sera nécessaire de consulter l'État français sur la base d'un dossier d'évaluation de l'impact sur l'environnement.

Enfin, les schémas qui figurent dans le dossier de PACA montrent un projet (tracé cantonal) qui aboutit sur territoire suisse juste au niveau de la frontière, avec un branchement sur l'A411. Par le report de trafic généré, il intéresse le gestionnaire de la voirie autoroutière, qui devra être associé au dossier.

3.2.2. Un développement ferroviaire coûteux et à justifier

Les rapports finaux des PACA recommandent le développement d'un réseau TP d'échelle régionale qui serait mis en place au travers d'un réseau RER et de bus rapides d'agglomération.

Le réseau ferré lourd, ossature de la multipolarité de l'agglomération, s'articulerait à long terme principalement autour de l'axe ferroviaire CEVA, de la ligne du Pied-du-Salève et du nouveau barreau Sud (connexion St-Julien-Carouge-Bachet) dont l'intérêt est à démontrer par une analyse de la clientèle potentielle à comparer à l'offre ferroviaire déjà existante.

Le rapport du PACA Genève/Bernex Saint-Julien recommande d'approfondir la faisabilité de la réalisation de nouvelles gares à Saint-Julien/Bardonnex, Archamps, Collonges-sous-Salève, Bossey et Viry. Le rapport du PACA Genève/Annemasse Salève recommande quant à lui de réaliser les investissements prioritaires en terme d'infrastructure et d'exploitation ferroviaire et propose comme exemple de mesure une nouvelle halte à Veyrier-Pas de l'Echelle au delà de l'horizon 2030.

Si l'ensemble des gares et haltes ferroviaires envisagées étaient créées, le réseau RER du Piémont du Salève entre Bellegarde et Annemasse compterait huit arrêts, dont cinq entre Saint-Julien et Annemasse, distantes de quinze kilomètres. La réouverture d'une gare peut s'envisager lorsque le pôle atteint un certain poids démographique. Chaque nouvel arrêt génère une réduction de la vitesse commerciale et donc une réduction de l'attractivité de l'infrastructure de transport. D'autre part, un réel réseau RER signifie une fréquence importante, et par conséquent des travaux sur la voie ferrée existante (doublement de voies). La possibilité de transformer la ligne du Pied-du-Salève en RER devra être testée par le modèle multimodal transfrontalier et débattue avec la région Rhône Alpes et RFF.

3.2.3. Bus express : une première étape vers un réseau TP d'échelle régionale

Dans l'attente de la réalisation du « barreau sud », il est prévu la mise en place de bus express sur l'autoroute qui relieraient rapidement Saint-Julien-en-Genevois à la gare CEVA de Lancy-Pont Rouge, ou à Bernex puis à l'aéroport de Cornavin. La réussite d'un tel système est conditionnée à la fluidité du trafic sur l'autoroute, qui est déjà saturée aujourd'hui aux heures de pointe. Le concept de mobilité prévoit une gestion des flux durant les périodes de pointe en diminuant la vitesse sur certains tronçons et en installant des systèmes de gestion du trafic en entrée pour permettre notamment de prioriser les bus entrant sur l'autoroute. La mise en place d'une telle infrastructure numérique serait très coûteuse et ne



pourrait se justifier que si ce système est créé de façon pérenne et non provisoirement dans l'attente d'un barreau ferroviaire, d'autant plus que le rapport précise que la fonction des lignes de bus rapide d'agglomération est la même que celle des liaisons RER.

3.2.4. P+R : quel impact sur le réseau primaire ?

Le concept de mobilité pour les transports individuels motorisés prévoit de structurer le réseau routier en s'appuyant sur l'armature autoroutière. Les trafics actuel et futur sur l'autoroute interrogent sur la capacité que devront atteindre les P+R pour permettre un report modal suffisant des automobilistes vers les bus express ou le RER pour désengorger l'autoroute.

3.2.5. Une faisabilité à démontrer

Les plans de synthèse proposent un concept de mobilité qui doit être approfondi par une étude d'opportunité économique permettant de justifier les choix d'infrastructure : l'augmentation de population attendue sur le territoire justifie-t-elle la création de deux infrastructures lourdes de transport en commun entre Saint-Julien et Genève ? Le tramway, les bus express puis le RER ne risquent-ils pas de se faire concurrence ? A l'échelle de l'agglomération, l'impact des différents projets de transport les uns par rapport aux autres devra être étudié (quelle conséquence la création d'un barreau sud a-t-elle sur le projet Étoile Gare d'Annemasse ?).

Le modèle multimodal transfrontalier est un outil qui permettra de tester les infrastructures au regard des augmentations de populations et d'emplois envisagées.

Enfin, il est nécessaire de fournir aux acteurs politiques locaux un ordre de grandeur de l'impact financier de ces projets de transport sur les collectivités, tant en investissement qu'en fonctionnement.

3.3. Concept urbanisation

3.3.1. Des chiffres globalement satisfaisants

Les concepts urbanisation des deux PACA ont permis de vérifier la capacité d'accueil des sites voués à l'urbanisation et démontrent qu'il est possible, à l'horizon 2030, d'accueillir 53000 habitants supplémentaires sur le territoire du PACA Genève/Bernex Saint-Julien et 37000 habitants sur le PACA Genève/Annemasse Salève.

Dans le territoire du PACA Genève/Annemasse Salève, les études-test ont jugé réaliste l'accueil des nouveaux emplois et habitants défini initialement par le projet d'agglomération. Le projet de territoire du PACA Genève/Bernex Saint-Julien prévoit quant à lui le doublement de la population de Bernex et Saint-Julien à l'horizon 2030, de manière à pouvoir atteindre les tailles critiques permettant la création et le maintien des activités et équipements de véritables pôles d'agglomération. Les rythmes de croissance pour atteindre ces objectifs devront être soutenus sur une longue période (3,5%/an pendant 20 ans pour Saint-Julien) et devront être corrélés à une politique sociale (intégration des populations nouvelles, construction de structures d'hébergement d'urgence et d'équipements structurants tels que crèches, écoles, foyers de personnes âgées, etc.).

Les objectifs en terme de nombre d'emplois sont eux aussi atteints. Cependant, les plans de synthèse



quantifient un potentiel en nombre d'emplois supplémentaires par secteur en fonction du foncier disponible. Or côté français, il ne suffit pas de disposer du foncier disponible pour attirer les entreprises. Pour assurer le développement de ces zones et permettre ainsi le rééquilibrage de part et d'autre de la frontière, il sera essentiel de mettre en place une stratégie de développement économique franco-suisse (« marketing territorial » de l'agglomération transfrontalière).

Enfin, il convient de noter que le phénomène de desserrement des ménages et de point mort apparaît dans le rapport du PACA Genève/Bernex Saint-Julien. En matière de logements, le document indique que l'objectif supplémentaire de 20% induit par ces phénomènes n'est pas complètement atteint. L'État rappelle que tous les nouveaux logements construits n'accueilleront pas une population nouvelle, mais rendront possible le desserrement des ménages et le renouvellement du parc de logements. Entre 1999 et 2006, sept logements construits sur dix ont permis d'accueillir la population nouvelle sur le territoire de la communauté de communes du Genevois.

3.3.2. Couvertures de l'autoroute : quelle réalité ?

Le PACA Genève/Annemasse Salève identifie la nécessité de réparer l'effet de coupure de l'autoroute en différents points, notamment l'autoroute A411 à Gaillard (appelée dans le rapport la Route Blanche). Parmi les hypothèses avancées, il est envisagé la couverture de l'autoroute. Si ce projet pourrait en effet permettre la couture entre les différents quartiers de la ville, des études de faisabilité devront mettre en perspective les coûts d'une telle infrastructure au regard du foncier reconquis.

A Collonges-sous-Salève, la même solution technique est proposée pour requalifier la liaison entre les deux parties du bourg, celle de la plaine et celle du coteau. Les coûts prévisibles d'une couverture des infrastructures ne semblent pas proportionnés aux enjeux sur la commune. Afin de permettre à Collonges d'atteindre un poids démographique suffisamment important pour justifier une infrastructure lourde de transport collectif, il serait préférable de travailler au renforcement des noyaux urbains, voire d'étudier la possibilité du renouvellement urbain sur les anciens quartiers pavillonnaires de cette commune.

4. Mise en œuvre

L'important travail se conclut par des fiches PSD qui seront très utiles aux élus qui s'engageront dans la mise en œuvre des actions envisagées. Cependant une grande partie des périmètres des PACA est couverte par des projets stratégiques de développement. Un travail de hiérarchisation (en terme d'enjeux et d'horizons temporels) est encore nécessaire pour une meilleure lisibilité du projet de territoire et faciliter son portage politique, étape préalable indispensable à sa mise en œuvre.

La constitution d'un groupe de suivi transfrontalier chargé du pilotage, de la coordination, du suivi et de l'accompagnement (politique et technique) pour la mise en œuvre des projets stratégiques de développement de chaque PACA semble une très bonne formule.

La Charte du Logement transfrontalier prévoyait la création d'un outil de portage foncier sur l'ensemble du territoire transfrontalier. Cet outil, dont le montage est certes complexe, permettrait une mise en œuvre coordonnée et efficace des concepts proposés dans le plan de synthèse.



Aujourd'hui, les études ont été réalisées par des bureaux d'études externes, de grande qualité mais qui ne garantissent pas la suite qui sera donnée à leurs propositions. Pour inscrire ces PACA dans la durée, il serait intéressant que l'instance transfrontalière internalise ces projets et se dote de compétences dans l'équipe projet (architecte conseil, paysagiste conseil), à disposition des élus de l'agglomération pour une appropriation du projet.



Suisse

Canton de Genève (directions) (doc 7)



NOTE

De : Gérard Widmer et collaborateurs DGM
 A: Mathieu Iglesias et Anne-Michèle Donnet
 Date: 10 février 2011
 Objet : projet de rapport final PACA Bernex/St-Julien (cahier 41-1), janvier 2011 - remarques DGM
 Copie : Rebecca Dougoud, Alexandre Prina

CONTENU DU DOCUMENT

Ce document recense les remarques générales et détaillées de la Direction générale de la Mobilité sur le projet de rapport final PACA Bernex/St-Julien (cahier 41-1) de janvier 2011 dans le cadre de la consultation des partenaires en vue du Copil du 18 mars 2011. Comme en juillet 2010, nous allons d'abord formuler des remarques générales, avant de procéder à des remarques page par page.

REMARQUES GÉNÉRALES

Le rapport final du plan de synthèse du PACA Bernex/St-Julien constitue une étape importante dans le processus de programmation urbaine dans cette partie de l'agglomération. Il constitue une synthèse du travail conséquent fourni non seulement par les mandataires, mais aussi par les participants aux divers ateliers, ainsi que les collaborateurs des différentes administrations.

Nous aurions apprécié de recevoir un suivi des remarques formulées par la DGM en juillet 2010. En effet, les seuls retours sur nos remarques ont été fait lors de séance du GRAD qui consistait en une discussion générale sur les points à approfondir.

La plupart de nos remarques formulées en juillet 2010 restent d'actualité.

Sur le plan de la structure du document, Par rapport à la version de juillet 2010, nous relevons des améliorations dans la structure du document et des précisions sur le statut du document. Toutefois, le fait de débiter par les principes avant de présenter les concepts rend compliqué la lecture, car il n'est pas toujours évident de déterminer si les principes sont valables pour l'ensemble de l'agglomération ou s'ils concernent le PACA GEBEJU. De plus, certains éléments notamment sur la mise en œuvre ou le statut du document sont répétés à de nombreuses reprises sous des formes légèrement différentes, ce qui complique la lecture et ne nous permet pas d'être sûr que la formulation discutée est la définitive.

Sur le plan de la consultation, il est aussi indiqué que le rapport de synthèse sera repris courant 2011 suite aux échanges avec le schéma d'agglomération 2 et il est aussi indiqué que le texte des fiches "psd", "grands projets" et "infrastructures" sera repris avant le Copil du 18 mars. Dès lors, nous nous posons des questions sur la suite qui sera donnée aux remarques de cette consultation et de quelle manière les fiches seront validées par les services avant la discussion au Copil. La DGM souhaite qu'il soit mis un point final à ce rapport après cette consultation et le Copil, ce qui aura le mérite de clore l'exercice. Ensuite, si une deuxième version du plan-guide doit être fournie pour la fin 2011, cela constituera le début de la démarche de mise à jour du plan-guide.

Sur la thématique mobilité, les remarques générales sont les suivantes :

- **phasage**
 Le rapport de juin 2010 comprenait un phasage des infrastructures routières et TC, qui a disparu du présent rapport. Pour la DGM, il s'agit d'une dimension fondamentale qu'il s'agit de réintroduire, en le présentant de manière coordonnée entre urbanisation et mobilité.
- **tramway Plan-les-Ouates/St-Julien**



La quasi-totalité du rapport est cohérente avec l'étude de faisabilité du tram en direction de Saint-Julien-en-Genevois qui préconise la réalisation du tracé par la route de Base e sous réserve de la concrétisation des développements attendus aux Cherpines, sauf à la page 107 où il est encore mentionné deux branches. Nous demandons que cela soit retiré.

- **P+R Bardonnex**

L'étude de faisabilité du tram en direction de Saint-Julien-en-Genevois préconise un P+R au niveau de la jonction autoroutière de Perly, d'une part en raison de la réalisation différée, voire hypothétique, du tronçon de tramway entre la gare de Saint-Julien et un P+R à Bardonnex, d'autre part en raison des temps de parcours qui seraient nettement améliorés pour les clients P+R avec un ouvrage situé dans la jonction autoroutière. Le plan de synthèse apparaît en contradiction avec l'étude de faisabilité.

- **Bus express**

le rapport final reste à un niveau très conceptuel au sujet des bus express. Il n'y a pas de temps de parcours indiqué, de potentiel de clientèle estimé, etc. Dès lors, il est difficile de les considérer comme un élément majeur du concept mobilité. A noter qu'une étude a été menée sur la faisabilité de lignes express hors réseau autoroutier pour le PDTC 2011-2014. Elle a conclu à la non-pertinence de ce type de ligne.

- **le fonctionnement de l'autoroute et la gestion des transports individuels motorisés**

Les propositions du mandataire restent très conceptuelles sans analyse détaillée, notamment en termes de charges de trafic, à part pour le barreau nord. De même, la question de la gestion des TIM est souvent éludée en indiquant que les flux seront régulés et qu'un changement de comportement modal doit s'opérer.

- l'aspect très synthétique des explications fournies pour motiver un choix des mandataires ne convainc pas forcément le lecteur de savoir si les propositions contenues dans le plan de synthèse peuvent être étayées par des démonstrations solides.

- à notre sens, les propositions mobilité devraient s'appuyer sur une analyse des potentiels d'urbanisation et une analyse de la demande de déplacements. Or, le rapport ne contient pas de présentation détaillée des potentiels d'urbanisation, les tableaux des pages 98 à 101 étant non commentés. Si nous comprenons bien que la forme urbaine des nouvelles urbanisations peut faire l'objet de plusieurs variantes, il faudrait que les potentiels soient présentés selon un zonage relativement fin de manière à pouvoir se faire une idée des potentiels de clientèle pour une offre TC, ainsi que calculer des générations de trafic.

Sur l'organisation qui résultera à l'échelle des PACAS, il est mentionné à la page 116 que cette échelle correspond à "un périmètre de pilotage/portage des projets pour s'assurer dans le temps..." Or, le portage des projets d'infrastructures dépend des autorités compétentes et des maîtrises d'ouvrage concernées et non des comités de pilotage des PACAs. Pour les projets transports, il existe déjà des instances transfrontalières pour cela. Toutefois, dans la quasi-totalité du rapport, il est indiqué que ces comités de pilotage PACA devraient correspondre à des instances où il est rendu compte de l'avancement des projets, notamment pour s'assurer du lien entre développement de l'urbanisation avec celui des transports dans un souci de respect de l'environnement. La DGM demande que le texte soit adapté en conséquence.



REMARQUES DÉTAILLÉES

1. Le contexte

p.16 objet du rapport de synthèse

Il est indiqué que l'objectif du PSYN est de *"transmettre de recommandations fortes"* aux entités chargées de la mise en œuvre. Plus loin, il est indiqué qu'il faut distinguer *"ce qui constitue une décision commune prise par le Comité de pilotage de ce qui est purement illustratif"*. Nous proposons que soit conservé uniquement le terme de *"recommandation"* pour ne pas compliquer la compréhension des propositions.

p.17

il est utilisé le terme de *"métropole multipolaire"*. Jusqu'à présent, il était toujours fait référence à l'agglomération multipolaire.

Il est indiqué que le Plan guide sera mis à jour chaque année, sans que cela soit traité de manière plus détaillée dans la partie mise en œuvre (chapitre 4). Nous nous posons la question de l'organisation de cette mise à jour et de l'utilité de sa fréquence annuelle.

p.18 suite de la démarche

Il est indiqué que ce rapport sera repris courant 2011. Nous ne comprenons pas pour quelles raisons il ne sera pas mis un point final à ce rapport après cette consultation, ce qui aura le mérite de clore l'exercice. Ensuite, si une deuxième version du plan-guide doit être fournie pour la fin 2011, cela constituera le début de la démarche de mise à jour du plan-guide.

Il est ensuite indiqué que ce rapport doit permettre d'identifier *"les études de faisabilité à conduire"*. Du point de vue de la DGM, ce ne sont pas que des études de faisabilité qui doivent être menées, mais également des vérifications de la pertinence de certaines propositions sous forme d'étude d'opportunité ou des études d'avant-projet pour avoir une vision plus détaillée des coûts financiers à indiquer dans le schéma d'agglomération 2. Dans cette partie, il n'est pas fait mention des PSD et des études du SA2. En effet, il est tout à fait probable que le SA2 ne consiste pas que à un recollement des PACAs, mais que certains choix sont proposés entre les différentes variantes proposées à l'échelle d'un PACA.

p.21 les acteurs

par souci de cohérence, il serait souhaitable d'indiquer également Olivia Vogtle (DIM/DGM) dans les membres du GRAD, qui fut ensuite remplacée par Gérard Widmer. Dans le même ordre d'idée, il serait également souhaitable de mentionner Nicole Surchat-Vial comme cheffe de projet d'agglo avant Philippe Steiner. Le rapport de juin 2010 mentionnait ce type de suivi.

Par ailleurs, nous nous étonnons qu'il ne soit pas fait mention du groupe de suivi rapproché des mandataires (différent du GRAD), pour lequel Gérard Widmer représentait la partie *"mobilité"*.

2. recommandations sur les principes thématiques

p.27 RP2

Il est indiqué que les acteurs chargés de la mise en œuvre du concept mobilité doivent *"admettre les changements de pratique ... et ne pas répondre systématiquement aux demandes de transport par des accroissements massifs d'infrastructure routière"*. Nous ne pouvons que nous étonner d'une vision aussi caricaturale des actions passées et présentes des autorités compétentes de planification des transports. De plus, les acteurs doivent-ils seulement admettre les changements de pratique ou plutôt les anticiper et les accompagner, voire les impulser ?

p.28

la formulation *"structuration du réseau routier participant au projet urbain dans son entier"* est très générale et mériterait d'être précisée pour être compréhensible. Parle-t-on de hiérarchie du réseau, de garantir la fonctionnalité du réseau, de modérer le trafic, etc. ?

p.31 développement compact



Pourquoi est-il mentionné que le principe d'utilisation rationnelle du sol est suisse et le principe d'équilibre français ?

3. Les concepts thématiques

p. 39 concept environnement

Il est indiqué que des routes de contournement *impacteraient de manière considérable et inacceptable les milieux agricoles et naturels*. Nous nous étonnons d'une formulation aussi définitive de manière globale. Du point de vue de la DGM, il est nécessaire d'avoir une évaluation de cas en cas des routes de contournement au moyen d'une évaluation multi-critères.

Il est aussi indiqué que *l'indispensable développement de l'offre ferroviaire constitue aussi une menace... pour les grandes entités agricoles et naturelles*. Dans la structure du rapport, il serait souhaitable que la problématique ferroviaire soit présentée avant de lire des remarques de ce type.

p.46 le bruit

comme déjà indiqué en juillet 2010, il est abusif de dire que nous connaissons *un taux de motorisation et de mobilité record*. Un taux de mobilité fait référence au nombre de déplacements par jour et par personne. Genève se situe totalement dans la moyenne des villes suisses. Le taux de motorisation fait référence au nombre de voitures pour 1000 habitants. Ici aussi, la situation n'est pas particulièrement différente des autres cantons.

Il est aussi indiqué que le trafic PL va continuer d'augmenter, ce qui est en contradiction avec la page 80 (partie mobilité) où il est indiqué qu'il ne va pas augmenter dans Bernex et qu'il va être possible de le maintenir, voire de le diminuer selon une approche fonctionnelle.

p.47

Que signifie *"les nouveaux quartiers du plan de synthèse sont libres de toutes contraintes à ce niveau"* ?

Par ailleurs, nous demandons que soit retirée l'illustration de la hiérarchie du réseau TIM, car elle issue d'une étude-test et se trouve en contradiction avec la hiérarchie proposée par les mandataires de plan de synthèse (p.77).

p.48

Les considérations sur les VLI du prolongement du TCOB font référence au rapport d'impacts du précédent avant-projet, qui a été abandonné depuis lors. La nouvelle configuration du prolongement du TCOB doit faire l'objet d'un nouveau rapport d'impacts. Dès lors, la DGM demande que soit retiré ces éléments, dans l'attente des conclusions du rapport d'impacts sur le nouveau prolongement du TCOB.

Concept mobilité

p.54

Six modifications sur l'illustration :

- la route de Saint-Julien dans Plan-les-Ouates est indiquée sans transports collectifs, ce qui ne correspond pas du tout aux planifications. Les lignes existantes (D et 4) seront maintenues, et il est tout à fait envisageable que de nouvelles lignes empruntent cette route, en complément avec l'offre TC qui empruntera la route de Base.
- il est mentionné une nouvelle route aux abords de Troinex qui pourrait faire penser à la deuxième liaison des infrastructures de Genève-sud. Si la première liaison (barreau rte de Saconnex d'Arve - rte d'Annecy), la deuxième est encore au stade d'étude d'opportunité et le tracé représenté sur cette illustration ne figure pas dans les nombreuses variantes étudiées. Nous demandons qu'il soit retiré.
- des lignes TC devraient être représentées sur le barreau rte de Saconnex d'Arve – rte d'Annecy en direction du Bachet, ainsi que sur la route de la Chapelle.
- le tracé du tramway dans le Grand-Lancy devrait emprunter le chemin des Palettes et non l'avenue du Curé-Baud comme indiqué.



- Il n'est indiqué aucune ligne TC sur la rive du Grand-Lancy alors que des projets pour la mise en place de voies bus sur cet axe sont actuellement en cours. Cela donnerait non seulement une desserte de toute cette partie sud d'Onex, mais également une liaison entre Bernex-Confignon et Lancy-Pont Rouge. Nous demandons que des lignes soient rajoutées sur ce schéma.
- Il est mentionné uniquement un P+R à Bardonnex, ce qui apparaît en contradiction avec les résultats de l'étude de faisabilité du tramway qui conclut à privilégier un P+R à la jonction de Perly plutôt qu'à Bardonnex. Cette question devrait faire l'objet d'une analyse plus détaillée dans les approfondissements. Dans l'intervalle, la DGM demande qu'il soit mentionné un P+R à la jonction de Perly avec un point d'interrogation, tout comme pour celui de Bardonnex.

p.55

Il est mentionné que la méthode et les résultats de l'évaluation quantitative figurent en annexe. Toutefois, les schémas (difficilement lisibles) concernant le barreau nord de Bernex et les illustrations des déplacements motorisés ne sont pas commentées, ce qui est dommage.

p.57

Il est mentionné les secteurs suburbains ZIPLO-Onex. En fait, la zone appelée PLO contient tout Plan-les-Cuates et le Grand-Lancy et la zone Onex contient Onex et le Petit-Lancy.

A notre sens, ces indications des volumes de déplacement TP montrent un potentiel limité de clientèle TC pour une desserte de la zone Saint-Julien (comprenant aussi Perly-Certoux), tant à destination de la zone PLO ou des zones du cœur urbain. Cela ne paraît pas en adéquation avec les volontés de développement ferroviaire affichées dans le concept TC.

Le dernier paragraphe de cette page devrait plutôt se trouver dans la partie 3.2.

p. 58 RM1 réseau TP d'échelle régionale

Le fait de centrer le cercle des 6km sur l'hypercentre de Genève, en particulier la gare Cornavin, répond-t-il vraiment aux besoins de déplacements futurs ? Si ce cercle était centré sur le PAV, le discours serait-il le même ? Ce besoin ne ressort en tous les cas pas des illustrations des déplacements motorisés figurant en annexe.

D'autre part, il est indiqué le besoin de connecter les centres régionaux de Bernex et de Saint-Julien « au cœur d'agglomération et entre eux par des dessertes TC plus rapides que les TC urbains ». Si cela pourrait s'admettre pour le cœur d'agglomération, il est exagéré de dire qu'une desserte ferroviaire entre Bernex et Saint-Julien est nécessaire.

p.60 réseau RER

La justification de la création d'un barreau sud ferroviaire pour la connexion de Saint-Julien au réseau RER et une diminution des temps de parcours vers le cœur d'agglomération semble un peu légère du point de vue de l'argumentation, sans évoquer les potentiels de clientèle pour une exploitation commerciale acceptable. De plus, l'opportunité d'une telle liaison doit être démontrée à plusieurs échelles pour maximiser ses chances de réalisation. En complément de son utilité à l'échelle de l'agglomération, ce barreau manquant apporte-t-il quelque chose à une échelle régionale ou nationale ? La question de l'indispensable coordination avec les CFF et le développement de l'offre grandes lignes devrait être mentionnée.

Il est mentionné qu'il faut « dès à présent engager les études nécessaires pour la définition d'un tracé ». S'il est effectivement souhaitable de réserver les emprises futures, il est à notre avis nécessaire de commencer par des études d'opportunité et de potentiels avant de lancer des études de pré-faisabilité technique qui orienterait sur le choix d'un tracé.

p.61 bus rapides

Malgré nos demandes répétées, la démonstration de l'efficacité de ces bus express n'est pas vraiment démontrée par le mandataire dans ce PACA. Quel serait le temps de parcours, la localisation des arrêts, quel serait le nombre de places offertes, la fréquence de ces bus, etc. ? Comment peut-il sortir de l'autoroute et y rentrer à nouveau ? A Bardonnex, passe-t-il d'abord la douane pour aller ensuite au P+R de nouveau sur France pour repasser la douane à Perly/Saint-Julien ?



Dès lors, indiquer que le réseau RER se complète de lignes de bus rapides qui renforcent « de manière considérable l'attractivité des TP dans son ensemble » peut sembler quelque peu abusif au vu des lignes pressenties dans ce PACA. Il semblerait plus adéquat de les intégrer dans les lignes de bus tangentiels ou dans les lignes urbaines (pour Bernex - Pont-Rouge) au lieu de les considérer dans la partie réseau ferroviaire.

Pour Bernex, indiquer qu'une alternative à la desserte ferroviaire de Bernex doit être mise en place à court terme sans indiquer les développements tramway en construction ou prévu paraît très contradictoire. De part les capacités des convois et la vitesse commerciale, il sera difficile de rivaliser pour un bus express, surtout en termes de fréquence et de capacité offerte.

Pour la cohérence des illustrations, il serait utile d'indiquer les lignes actuelles, notamment celle entre Saint-Julien et Pont-Rouge.

p.64

dans les recommandations du Copil, la DGM demande qu'il soit indiqué d'approfondir *l'opportunité et la faisabilité* au lieu de la seule *faisabilité*.

p.66

Il est indiqué 30'000 à 40'000 déplacements par jour sur ces deux axes forts. Or, en p.57, il est indiqué 40'000 déplacements TP sur l'axe Bernex et 35'000 sur l'axe St-Julien. Donc, 75'000 déplacements TP par jour.

p.67

Il est fait mention d'une ligne tangentielle suburbaine. De quelle ligne parle-t-on ? Est-ce le renforcement des lignes actuelles qui empruntent le pont Butin ? Il serait utile de le préciser.

p.69 et 70

La question des potentiels de clientèle pour ces lignes de rabattement n'est pas indiquée.

La partie suisse de la ligne Archamps-Troinex-Carouge existe déjà. Par ailleurs, des lignes vers le Bachet seraient à indiquer (cf. remarques p.54).

Il devrait être mentionné des lignes sur la route du Grand-Lancy pour le rabattement à la fois sur la Croisée de Confignon et la gare de Lancy-Pont-Rouge.

Dans les recommandations du Copil, il serait judicieux de reprendre les libellés des lignes tels qu'indiqués à la page précédente.

p. 71 transports individuels motorisés

Dans le objectifs, il devrait être mentionné que l'utilisation accrue des réseaux supérieurs d'agglomération concerne certes le réseau autoroutier, mais également le réseau primaire, afin de soulager les réseaux locaux (réseau de quartier et réseau secondaire).

Sur l'illustration, la route des Acacias n'a pas forcément une vocation primaire à l'horizon 2030. Même si cela dépasse le territoire du PACA, il faudrait indiquer l'axe Wendt-Hoffman en primaire et toutes les pénétrantes vers le centre-ville en bleu à partir de là.

Le tracé de la liaison 1 de Genève-sud est erroné sur l'illustration. Il faut reprendre celui de la page 54. La liaison n'a pas besoin d'être mentionnée sur cette carte.

Dans la Ziplo, la route de Galaise n'a pas pour vocation d'être conservée en réseau primaire. Cela sera plutôt le chemin des Mattines. L'illustration devrait être modifiée en ce sens.

La route entre la route de Laconnex et celle de Soral devrait être indiquée en réseau secondaire.

p.72

il est indiqué que le réseau secondaire a pour vocation de desservir les quartiers. C'est plutôt le rôle du réseau de quartier ou de desserte. Le rôle du réseau secondaire est le lien entre réseau de quartier et réseau primaire, ainsi que d'assurer les échanges entre les quartiers.



Sur l'illustration, même si cela dépasse le territoire du PACA, il faudrait indiquer l'axe Wendt-Hoffman en primaire et toutes les pénétrantes vers le centre-ville en bleu à partir de là. Dans le même ordre d'idées, l'axe de la route du Nant-d'avril dans la Zimeysa devrait être en bleu.

p.74

La limitation dynamique des vitesses sur l'autoroute est déjà possible et déjà fonctionnelle sur le réseau routier genevois.

Il est indiqué la mise en place de plus grandes zones de stockage à la sortie de l'autoroute. Que cela signifie-t-il ? De reprendre la géométrie de chacune des sorties autoroutières ? Est-ce possible ? Est-ce vraiment pertinent dans ce PACA au vu des longueurs de bretelles autoroutières plus conséquentes à Bernex et Perly ?

Comme à la page 47, nous demandons soit retirée l'illustration de la hiérarchie du réseau TIM, car elle issue d'une étude-est et se trouve en contradiction avec la hiérarchie proposée par les mandataires de plan de synthèse (p.77).

p.75

Il est mentionné que la jonction de la Milice a principalement pour but de faciliter l'exploitation des carrefours en entrée de ville. En fait, sa justification principale est d'offrir une accessibilité renforcée à l'autoroute pour la poche de Genève-sud sans surcharger les réseaux locaux en aval. Les communes concernées sont essentiellement Troinex, Plan-les-Ouates, Bardonnex et Veyrier. Cette liaison n'a pas pour vocation d'attirer du trafic transfrontalier.

Dès lors, la commune de Collonges n'est pas directement visée par cet aménagement. Au contraire, en cohérence avec le plan de synthèse, il faudrait que les flux de Collonges et d'Archamps soient orientés sur l'autoroute du pied du Salève, étant donné la volonté affichée d'améliorer l'insertion sur l'autoroute à Archamps.

p.76

Il est mentionné que la création d'une sortie de l'autoroute à Bardonnex a pour but la mise en service de bus rapides. En fait, elle aurait plutôt comme but premier de permettre l'accès au P+R qui serait construit à cet endroit-là. Les bus « rapides » pourraient également emprunter.

Il est mentionné la création d'une nouvelle voirie routière le long de l'autoroute entre la rte de Base et la rte de Soral. En fait, cette route existe déjà (ch. de Praletta). L'essentiel des travaux à effectuer serait de la mettre à un gabarit suffisant pour des TC et la mobilité douce et de trouver un débouché sur la route de Soral.

Dans les recommandations du Copil, il est mentionné l'approfondissement des conditions de réalisations de la nouvelle jonction de la Milice. En fait, il s'agit d'un complément à la jonction de la Milice. Par ailleurs, c'est une infrastructure pilotée par l'OFROU dont le début des travaux est prévu en 2017 et la mise en service en 2019. Le Conseil d'Etat s'est prononcé en faveur de cette infrastructure, il n'est pas nécessaire que le Copil recommande son approfondissement. Elle est également liée à la liaison 1 des infrastructures de Genève-sud.

Pour le barreau nord de Bernex, il devrait également être fait mention du barreau routier pour l'accès à Bernex-est.

Le Copil pourrait aussi recommander les études d'opportunité et de faisabilité d'une gestion d'accès au réseau autoroutier.

p.78 RM6

Comme aux pages 47 et 74, nous demandons soit retirée l'illustration des charges routières à 2030 sur Bernex, car elle issue d'une étude-test et se trouve en contradiction non seulement avec les illustrations du mandataire du plan de synthèse (annexe 2), mais également avec les charges à présent évoquées à l'horizon 2030 sur ces axes.

Il est mentionné qu'il n'est pas souhaitable de relier la route d'Aire-la-Ville à la route de Chancy par un barreau routier supplémentaire. Si l'idée d'un grand contournement des futures urbanisations semble ne pas correspondre aux souhaits des uns et des autres, une liaison nouvelle entre la route d'Aire-la-Ville et la rte de



Chancy semble nécessaire pour l'organisation des flux sur la route de Chancy. Nous demandons qu'il soit fait uniquement mention du souhait de ne pas avoir de grand contournement.

p.79

Nous ne comprenons pas pourquoi il est fait référence au plan directeur de Bernex pour l'accrochage du barreau nord à la bretelle autoroutière, alors que ce plan directeur communal n'est pas présenté dans ce rapport. La proposition du pdcomm est-elle différente des autres propositions ?

Il est mentionné que l'OFROU est le gestionnaire de l'autoroute. En fait, il en est aussi le propriétaire.

Par ailleurs, la question de la géométrie de la connexion à la bretelle autoroutière peut dépendre des études en cours de l'OFROU au sujet de la suppression du goulet d'étranglement de Genève. Si la solution de l'élargissement de l'autoroute actuelle à la place d'une traversée du lac était retenue par l'OFROU, la configuration de la jonction autoroutière pourrait être passablement reconsidérée.

Sur la question de la réalisation en souterrain du barreau nord, un lien avec la partie environnement serait souhaitable notamment pour les questions de paysage et d'entités agricoles.

p. 80 trafic PL

Comme mentionné plus haut, des contradictions apparaissent avec la partie environnement à la page 46.

Plus généralement, la partie PL mériterait d'être étayée avec des valeurs quantitatives pour aborder de manière plus objective cette question. Que signifie un trafic PL non négligeable ? En véhicules par jour ou véhicules par heure, quelles sont les valeurs de référence ? Quelle est la situation à d'autres endroits du canton ?

Quels sont les problèmes à résoudre face à ce trafic poids lourds ? sécurité, vitesse excessive ? bruit ? ou simplement souhait de ne pas avoir de poids lourds sur ces axes ?

Où se trouve l'évaluation sommaire des flux de poids lourds ? Sans ces éléments, il est très difficile d'apprécier la pertinence de l'analyse indiquant la nécessité d'une nouvelle demi-jonction à Vernier ou de non-utilité de prévoir une nouvelle route d'accès pour les poids lourds...

p.81 réseau routier à Saint-Julien

Il semble que la question de la demi-jonction de Viry devrait être indiquée de manière complémentaire à la réflexion sur la jonction d'Archamps.

Par ailleurs, la question des contournements est (proposé par le PACA) et ouest (proposé par la commune) apparaissent en contradiction avec le schéma de principe de la page 72 qui considère Saint-Julien et Perly comme une poche ne devant pas connaître des flux de transit importants. Or, ces contournements tendent à repousser le trafic vers la douane de Perly en plein sur l'axe du tramway, ce qui n'est pas souhaitable.

p.83

Dans les recommandations, il est inscrit une liaison Archamps-Lathoy qui n'est pas décrite dans le concept.

Par ailleurs il est mentionné « nouvelle voie routière Genève-sud ». Nous demandons qu'il soit remplacé par « liaison 1 Genève-sud (rte de Saconnex d'Arve - rte d'Annecy) ».

L'accès à Bernex-est devrait être indiqué en complément du barreau nord à Bernex.

p.84 stationnement

Il n'est fait mention que d'une gestion volontariste du stationnement public sur voirie. La DGM demande qu'il soit inclus également les places de stationnement à usage public (sur voirie ou ailleurs), qui ne doivent pas être utilisées par les pendulaires.

Le système de macarons va très prochainement être mis en place dans les communes de Lancy et de Plan-les-Ouates. Le texte devrait donc être adapté.

p.85



Autour de la route de Base, une réflexion est déjà menée dans le cadre du plan de mobilité de la ZIPLO, avec une mise en horodateurs de la plupart des places sur voie publique dans ce secteur et la création des parkings mutualisés pour les entreprises.

Sur la question des ratios de stationnement, les mandataires n'abordent pas la question de l'harmonisation des ratios entre Genève et la partie française de l'agglomération.

p. 86

L'exception pour les écoquartiers figure déjà dans le règlement de stationnement pour les nouvelles constructions (règlement L 5 05.10 avec son annexe carte des secteurs). Nous demandons que cela soit mentionné.

Par ailleurs, il serait utile de mentionner également les possibilités de mutualisation des parkings pour les logements dans les nouvelles constructions (ou nouveaux quartiers), aussi autorisées par le règlement genevois, de manière à pouvoir trouver des solutions innovantes, notamment en termes d'espace public ou diminuer les coûts de construction des logements.

Sur le schéma P+R, il manque le P+R de Bernex-est. Nous demandons qu'il soit rajouté et qu'il ne soit pas fait mention des tailles des P+R sur cette illustration, car cela mériterait des explications plus développées.

Il manque également l'actuel de Saint-Julien. Sur le plan technique, ne faudrait-il pas inclure sur la même illustration les P+Rail et les P+R ?

p. 87

La question de la réaffectation des P+R existants est à évaluer de cas en cas, en fonction également du phasage de réalisations de P+R plus en amont. Il devrait être mentionné qu'elles peuvent être les reconversions des P+R (parkings habitants, P+Rail, parkings de destination, etc.).

Sur les infrastructures recommandées par le Copil, il est mentionné les P+R de Trèfle-Blanc et de Bachet, ce qui est une bonne chose. Par souci de cohérence, il faudrait enlever la mention de leur réaffectation sur l'illustration de la page 86.

Il est aussi mentionné un P+R à Viry, alors qu'il n'est pas présenté dans le concept. Pour quelle clientèle serait-il conçu ? Pour des personnes actives à St-Julien ? Si c'est pour des personnes actives à Genève, les temps de parcours TC à partir de Viry ne semblent pas suffisamment attractifs pour un changement modal à cet endroit.

Sur quels éléments techniques repose l'estimation de la première étape de 500 places à Bardonnex ?

p. 88 mobilité douce

Il est indiqué que la mobilité douce est « faiblement utilisée comme mode de déplacement dans les secteurs suburbains et périurbains. » Cette affirmation est fautive par rapport aux résultats du micro-recensement transport 2005. En effet, dans toutes les zones du canton, elle est toujours très nettement supérieure à la part modale TC en nombre de déplacements journaliers. Dans la zone agglomération sud qui correspond plus ou moins à la partie genevoise du PACA, la part de la marche à pied est de 32%, celle de la voiture comme conducteur de 34% et celle des TC de 11%.

p. 89

Il est indiqué qu'il faut inciter « l'entier de la population à se déplacer en modes doux ». Nous pourrions nous contenter d'une large part de la population.

Le schéma de principe MD fait l'impasse sur la route de Base comme axe de mobilité douce, à notre sens structurant. Il est en passe d'être équipé sur toute sa longueur de pistes cyclables (fin des travaux en 2011), avec des connexions sur la route de Lully notamment. Nous demandons que cet axe soit représenté.

A notre sens, la liaison Bernex-Lully-Certoux est déjà existante, mais pourrait faire l'objet d'un fléchage d'itinéraires.

Il est indiqué une voie jaune (?), sans que celle-ci ne soit décrite.

p. 92 concept urbanisation

Le chapitre commence par des recommandations sur des cahiers des charges à rédiger et des structures de pilotage à mettre en place sans que le concept urbanisation soit présenté.



p.98-101

Les potentiels mériteraient d'être explicités et les tableaux devraient être commentés, en tous les cas pour que l'on puisse comprendre les en-têtes des colonnes. Il aurait aussi été appréciable d'avoir une vision synthétique des potentiels (cf. nos remarques générales p.1).

p.102 RU2

Les explications sur la raison d'être des psd mériteraient une partie plus conséquente que les seules lignes présentes sur cette page. Il pourrait y avoir au moins une illustration générale de tous les psd proposés à la recommandation du Copil.

p.107 schéma PACA

Il est indiqué que la précision du plan illustratif *"a pour unique ambition de vérifier la faisabilité transdisciplinaire des propositions"*. Le terme de faisabilité peut faire référence à un stade de la procédure de planification d'une infrastructure, ce qui ne semble pas être le sens souhaité ici. Des précisions quant à la signification de vérification de la faisabilité sont demandées.

Au bas de la page, il est indiqué que le tracé du tram aura 2 branches, une sur la route de St-Julien, une sur la route de Base. Ceci est en contradiction avec la page 66. La DGM demande que la formulation de la page 66 soit reprise ici.

p.108

Il est refait mention de la vitesse commerciale trop lente des tramways pour rejoindre l'hypercentre, ce qui nécessiterait une infrastructure de type ferroviaire à long terme. Comme précisé plus haut, les questions de phasage d'infrastructure et de potentiels de clientèle sont à considérer de manière prépondérante par rapport aux questions de temps de déplacement.

Sur le réseau TIM, nous ne comprenons pas pourquoi il est fait mention d'un système de gestion des entrées sur l'autoroute lorsqu'il est question du schéma PACA, qui devrait à notre sens se concentrer sur les infrastructures structurantes. Comme précisé ci-dessus, la faisabilité d'un système de gestion des entrées sur l'autoroute doit faire l'objet de vérifications et d'étude de faisabilité.

4. La mise en œuvre

p. 111 Mise en œuvre

Nous ne comprenons pas pourquoi il est fait mention d'une traduction dans les actes d'un renforcement de l'étalement urbain sur les territoires français et vaudois. L'ambition du projet d'agglomération est justement de maîtriser l'étalement urbain et non de le renforcer.

Dans les collectivités impliquées pour le tram de Saint-Julien, il semble manquer l'Etat de Genève ou l'Etat français.

Il est ensuite fait mention de la nécessité de la définition des responsabilités des uns et des autres pour la mise en œuvre. Cette phrase fait-elle référence aux projets de tramway ou aux projets en général ? S'il est question des tramways, la situation sur Genève est très bien délimitée et explicitée et il devrait en être fait mention ici.

p.112

La question de l'accélération des procédures de réalisation, du lien entre PDQ et PLQ et du processus démocratique encadrant la réalisation des nouveaux quartiers et également des infrastructures de transport mérite à notre avis une discussion de fond sur cette proposition, qui ne devrait pas seulement constituer une annexe à ce rapport. Nous demandons que cette thématique soit "sortie" de ce document pour qu'il puisse y avoir un débat sur le fond.



Pour la partie infrastructures de transport, les mises à l'enquête à différents stades de procédure peuvent remettre en cause un projet, même si l'objectif général du développement d'un quartier ou d'une infrastructure est partagé par le plus grand nombre.

p.113 Plan-guide

Sur l'illustration, le complément de jonction de la Milice et la liaison 1 de Genève-sud sont mentionnés comme "secteur à étudier", alors que le processus de planification est déjà très nettement avancé (cf ci-dessus). La DGM demande que cela soit retiré. C'est plutôt la liaison 2 des infrastructures de Genève-sud qui est au stade d'étude d'opportunité.

p.115 phasage

Nous nous étonnons que le texte définitif ne soit pas encore disponible. Comme indiqué dans nos remarques générales, nous demandons que soit précisé le processus de validation des services avant le Copil du 18 mars pour les questions de phasage.

Au bas de la page, il est indiqué de manière un peu abusive une desserte régionale TC permettant de relier "de manière parfaite" le pôle régional de Saint-Julien.

p.116 Le plan de mise en œuvre

Comme dans le rapport de juin 2010, il est mentionné que l'échelle du PACA correspond à *un périmètre de pilotage/portage des projets pour s'assurer dans le temps...* Or, le portage des projets d'infrastructures dépend des autorités compétentes et des maîtrises d'ouvrage concernées et non des comités de pilotage des PACAs. Pour les projets transports, il existe déjà des instances transfrontalières pour cela. Ailleurs dans le rapport, il est indiqué que ces comités de pilotage PACA devraient correspondre à des instances où il est rendu compte de l'avancement des projets, notamment pour s'assurer du lien entre développement de l'urbanisation avec celui des transports dans un souci de respect de l'environnement. La DGM demande que le texte soit adapté en conséquence.

p.117

il est fait mention de la gare du Bachet comme élément déclencheur de la dynamique urbaine. Selon les planifications en cours, ce serait plutôt la gare de Lancy-Pont-Rouge qui pourrait remplir ce rôle de manière plus marquée.

p.119 fiches PSD

Nous nous étonnons que le texte définitif ne soit pas encore disponible. Comme indiqué dans nos remarques générales, nous demandons que soit précisé le processus de validation des services avant le Copil du 18 mars pour ces fiches.

En conséquence, la DGM n'a fait qu'un rapide survol de ces fiches. Nous attendons la consultation de leur version définitive pour nous prononcer.

p.143 fiches grands projets

Nous nous étonnons que le texte définitif ne soit pas encore disponible. Comme indiqué dans nos remarques générales, nous demandons que soit précisé le processus de validation des services avant le Copil du 18 mars pour ces fiches.

En conséquence, la DGM n'a fait qu'un rapide survol de ces fiches. Nous attendons la consultation de leur version définitive pour nous prononcer.

p.143 fiches infrastructures



Nous nous étonnons que le texte définitif ne soit pas encore disponible. Comme indiqué dans nos remarques générales, nous demandons que soit précisé le processus de validation des services avant le Copil du 18 mars pour ces fiches.

En conséquence, la DGM n'a fait qu'un rapide survol de ces fiches. Les remarques ci-dessous ne doivent donc pas être considérées comme les seules remarques de la DGM sur ces fiches. Nous attendons la consultation de leur version définitive pour nous prononcer.

p. 154 fiche 1

Il est indiqué qu'une ligne de tram est construite *"par étapes"*. Il faudrait remplacer par *"2 étapes"*.

p. 155

L'horizon de réalisation pour le prolongement du TCOB est 2013 et non 2015.

p. 156 fiche 2

Nous demandons que la formulation de la page 66 sur le tracé du tramway sur route de Base soit repris ici.

p. 157

dans les actions, nous proposons de remplacer le texte par : *"Etude d'insertion urbaine/espaces publics, étude d'AVP avec demande concession, étude du projet définitif avec dossier PAP"*.

p. 158 fiche 3

remplacer ferrovière par ferroviaire.

Dans les priorités, nous demandons qu'il soit ajouté *"au-delà de 2030"* après le terme *"long terme"*.

Concernant les actions, il serait plus pertinent de rajouter une mention sur l'augmentation de capacité du réseau existant : *"Evaluer la faisabilité du tracé ferroviaire entre la ligne du pied du Salève et le tracé du CEVA, ainsi que des besoins d'augmentation en capacité du réseau existant."*

Enfin, pour la partie entités (dont le titre est à corriger), il faut rajouter les acteurs suivants : RFF (réseau ferré de France) et l'Etat français.

p. 160 fiche 4

Nous sommes surpris de voir figurer des lignes tangentielles dans la partie infrastructures. Il s'agit ici davantage de question d'exploitation et d'organisation des lignes que d'infrastructures.

p. 166 fiche 7

Il est mentionné qu'un service cantonal a déjà réalisé des études de faisabilité. De quel service s'agit-il ? Et quelles furent les éventuelles conclusions de ces études ?

Pour les priorités, il est indiqué l'horizon 2020, ce qui semble totalement illusoire en tenant compte des procédures de planification pour une infrastructure autoroutière qui ne fait l'objet d'aucune planification jusqu'à présent.

p. 169

Nous saluons le fait de voir recensées les études nécessaires à mener pour la suite du PACA.

En revanche, il mériterait des explications plus fournies pour indiquer les délais, les responsabilités, le cadre de l'investigation, etc. Le cadre de l'investigation est-il la structure de pilotage ?

La question des ressources humaines et financières à mobiliser pour le suivi des psd va influencer sur les échéances indiquées, étant donné qu'il est mentionné partout 2011/2012.

A notre sens, l'étude du prolongement du trolleybus Onex-Cressy-Bernex peut être menée indépendamment du PSD. Le barreau nord également, étant donné que les délais pour l'OFROU sont fixés à fin 2011.

L'approfondissement sur le *P+R de Bardonnex et P+R provisoire* (p.173) devrait s'intituler *P+R de Bardonnex et P+R Perly*.



Suisse

Canton de Genève (directions) (doc 8)



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction générale de l'agriculture

DIM - Agriculture
Ch. du Pont-du-Centenaire 109
1228 Plan-les-Ouates

Dossier traité par Emmanuel Ansaldi

Monsieur Philippe Steiner
Chef genevois du Projet d'agglomération
franco-valdo-genevois
PDCR
Rue David Dufour 5
CH 1205 Genève

Plan-les-Ouates, le 17 février 2011

Concerne : rapport final du plan de synthèse des PACA Bernex-Saint-Julien/Plaine de l'Aire

Préavis : DEFAVORABLE

Monsieur,

Nous avons bien reçu le rapport cité en marge et nous vous remercions de nous avoir consultés.

En préambule, nous relevons la qualité du rapport soumis et plus particulièrement la clarté structurelle de ce document.

Notre direction se bornera à analyser le périmètre strictement genevois.

Remarques générales

1. Limites entre nouvelles urbanisations et espaces ouverts

Nous demandons que soit supprimé le principe d'application d'une zone de "transition urbain/agriculture" sur l'ensemble des représentations graphiques. Notre direction s'oppose clairement à l'application systématique de ce principe. Néanmoins, ce dernier nous apparaît justifié sur le secteur de Bernex Nord et des Cherpines.

2. Foncier

Nous demandons que notre direction soit associée aux démarches foncières envisagées sur les futures extensions urbaines sur la zone agricole. Il nous semble primordial par exemple, d'étendre le périmètre de réflexion afin de travailler en amont sur une éventuelle réorganisation foncière, permettant à certains propriétaires/exploitants de conserver une maîtrise de leur outil de travail.

Position DGA_synthese_Bernex_SJu_2011.doc

Service de l'espace rural • Ch. du Pont-du-Centenaire 109 • 1228 Plan-les-Ouates
Tél. +41 (22) 388 71 71 • Fax +41 (22) 388 71 99 • E-mail agriculture.dim@etat.ge.ch • www.geneve.ch
Lignes TPG : 48 ET 23 - arrêt : Les Bruyères



Remarques sectorielles

1. Secteur Bernex-Nord

▪ Foncier

Nous demandons la garantie d'un financement intégral d'une amélioration foncière agricole pour les parcelles jouxtant l'aménagement projeté "vert et bleu". Cette démarche est indispensable pour maintenir une bonne exploitabilité des terrains agricoles après les aménagements projetés.

▪ Jardins familiaux

Les jardins familiaux semblent être oubliés dans cette réflexion territoriale. Pourtant, nous avons émis à plusieurs reprises, dans le cadre d'une compensation pour l'agriculture, le souhait d'étudier leur déplacement, notamment dans le secteur du Parc de Cressy ou comme élément structurant de la zone de transition "urbain/rural".

▪ Traitement de la zone agricole périphérique

La création d'un nouveau quartier de plusieurs milliers d'habitants va entraîner une nouvelle pression sur l'espace agricole adjacent. Il apparaît nécessaire d'introduire une démarche dans le PSD qui viserait à déterminer les aménagements nécessaires en zone agricole afin notamment de canaliser les futurs promeneurs. Si le principe doit s'inscrire dans la démarche PSD, la réflexion doit se faire par les milieux concernés, via par exemple l'outil "réseau agro-environnemental".

2. Secteur Parc des Evaux

Le périmètre illustré sur le schéma PACA ne correspond pas au périmètre actuel de la zone de verdure. Pensant que cela n'est qu'une erreur de représentation, nous demandons un correctif. Dans le cas d'une velléité d'agrandissement dudit parc, notre direction est défavorable.

3. Secteur Route de Chancy - Sur-le-Beau

Le développement urbain au sud des chemins de "Murcie" et de "Sur le Beau" est arrivé assez tardivement dans la réflexion et n'a pas fait l'objet de grandes discussions.

Conscient de l'intérêt d'un développement à proximité d'un tram, notre direction émet les deux remarques suivantes :

1. La construction de ce secteur prend tout son sens si la mutation de la zone villa est effective. Une priorité doit par conséquent être donnée à la densification avant le déclassement de la zone agricole.
2. Dans l'hypothèse d'un déclassement, notre direction rend attentif sur la fragilité de ce secteur. A priori, deux centres d'exploitation se situent dans cette aire agricole. Actuellement inséré entre la zone villa et l'Aire, ce secteur sera particulièrement fragilisé s'il se voit amputé pour moitié et de surcroît occupé par un nombre important d'habitants. La pression urbaine envisageable nous amène à nous interroger sur la pertinence de laisser une langue étroite de zone agricole dans ce secteur. A l'instar du projet des Cherpines, un éventuel déclassement pourrait être envisagé jusqu'à l'Aire. Cette hypothèse pourrait alors être considérée comme une alternative à un déclassement projeté sur un autre secteur agricole, plus propice à la production de denrées alimentaires (MICA 2, par exemple).



4. Secteur Perly - Certoux - St-Julien

Nous demandons que le principe de gestion des eaux soit précisé dans ce secteur, notamment l'impact sur la zone agricole. Notre direction était restée sur un principe de gestion des eaux à la parcelle sur les espaces urbanisés projetés et une synergie avec les césures vertes et bleues de la ZAS pour l'écoulement.

Nous attirons l'attention que certaines infrastructures agricoles pourraient prendre place dans le secteur entre la route de base, le chemin des Mattines et l'autoroute, au nord de la zone d'activité projetée. Ce secteur est par conséquent stratégique pour l'agriculture.

5. Secteur de l'Arande

Les abords de l'Arande sont en zone agricole et utilisés par l'agriculture. Nous demandons, notamment dans le plan guide, que ces espaces ne soient pas qualifiés d'espace vert à priorité nature. Le schéma PACA pourrait également intégrer cette zone dans son périmètre d'espace ouvert stratégique.

Au vu de ce qui précède, la direction générale de l'agriculture émet une position **DEFAVORABLE** au rapport final du plan de synthèse des PACA Bernex-Saint-Julien/Plaine de l'Aire. Notre direction pourra réexaminer sa position dès lors que l'ensemble des demandes émises auront été intégrées.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.

Jean-Pierre Viani
Directeur



Suisse

Canton de Genève (directions) (doc 9)



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de l'intérieur et de la mobilité

DGEau - Service de la planification de l'eau et service de l'écologie de l'eau

DIM - SPDE - SECOE
Case postale 206
1211 Genève 8

Monsieur
Matthieu Iglésias
Office de l'urbanisme
1205 Genève

N/réf. : AWY/FPA

Genève, le 11 février 2011

Concerne : Projet de rapport final du plan de synthèse des PACA Bernex - St-Julien/plaine de l'Aire - Préavis de la DGEau

Monsieur,

Nous avons pris connaissance du rapport susmentionné. De manière générale, nous soulignons la qualité de ce rapport dans lequel la thématique de l'eau est particulièrement bien traitée.

Les quelques remarques et points d'amélioration proposées par la DGEau sont les suivantes :

- Carte du concept environnement p. 35 :
 - Il faut rajouter le corridor biologique le long de la Lissole enterrée au bord de l'autoroute à l'aval de Perly
 - Il faut représenter le tronçon de l'Aire entre la frontière et le C de Certoux selon la légende correspondant à "Renaturation de tronçon de cours d'eau"
 - Le bassin de rétention situé dans la boucle de l'Aire au nord de Plan-les-Ouates (sur le terrain de la Gavotte) n'est plus d'actualité, il faut l'enlever.
- PP. 38, bas de la page, parmi les actions proposées ajouter :
 - La conservation d'un espace suffisant autour des cours d'eau
- PP. 50 à 52, liste des recommandations
 - Première recommandation : préciser que la mise en œuvre des concepts ambitieux de gestion des eaux pluviales des surfaces urbanisées vise essentiellement à protéger les cours d'eau contre l'augmentation de la fréquence et de l'ampleur des petites et moyennes crues, qui ont un impact sur l'érosion du lit et la biologie aquatique;

Préavis DGEau février 2011.doc

SPDE • Rue David-Dufour 1 • 1205 Genève
Tél. +41 (22) 546 74 20 • Fax +41 (22) 546 74 01 • E-mail alain.wyss@etat.ge.ch • www.ge.ch



- Remplacer le paragraphe traitant de la zone agricole spéciale (dernier paragraphe de la p. 51) par les 2 paragraphes suivants qui devraient être localisés à la suite de la première recommandation :
 - les nouvelles zones urbanisées devront faire l'objet d'une gestion des eaux pluviales à l'intérieur de leur emprise. La gestion des eaux pluviales des zones bâties existantes sera réalisée au gré des opportunités. A cette fin, des synergies avec les projets de renaturation comme celui de l'Aire doivent être recherchées.
 - le développement de la zone agricole spéciale (ZAS) devra suivre les prescriptions en matière de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert décrites dans son image directrice afin de répondre aux exigences du SPAGE et du PREE. Une synergie avec la 3^{ème} étape de renaturation de l'Aire devra également être étudiée.
- dernière recommandation au début de la p. 52 : préciser que le concept régional d'évacuation des eaux est celui du PREE. Par cohérence, il faudrait localiser cette recommandation à la suite des 2 recommandations précédentes placées à la suite de la première recommandation.
- P. 51, fin du 2^{ème} paragraphe :
 - L'élargissement du lit permet d'améliorer la qualité environnementale **ainsi que la sécurité des riverains** en aménageant un lit le plus naturel possible avec un minimum d'intervention en dur.
- P. 52, encadré, 4^{ème} recommandation :
 - 3^{ème} étape de la renaturation de l'Aire **intégrant la rétention à ciel ouvert du sud de Bernex et de Confignon par la création des zones humides** (ces rétentions passent dans l'encadré suivant consacré aux approfondissements)
- P. 53, 1^{er} encadré, 2^{ème} recommandation :
 - Remise à ciel ouvert de la Lissolle en aval de Perly **et/ou création d'un corridor biologique et paysager le long de l'autoroute**.
- P.53, 1^{er} encadré, rajouter le point suivant :
 - Rétention des eaux à ciel ouvert du sud de Bernex, de Confignon, de Perly et de la ZAS de la Plaine de l'Aire en synergie avec la 3^{ème} étape de renaturation de l'Aire.
- P. 53, 2^{ème} encadré (recommandations RE5) :
 - Intervertir les 2 premières recommandations.
- Plan guidé p. 113 : quasiment aucune recommandations RE4 et RE5 ne figure sur cette carte. Est-ce normal ou est-ce qu'il serait pertinent de faire figurer au moins les principales ? Par exemple la gestion des eaux pluviales de Bernex Nord et la renaturation de l'Aire ?



Fiches PSD

1. BERNEX-NORD

- Contraintes, gestion des eaux p. 122 : ~~les solutions quant au rejet des eaux de surface dans le réseau eau pluviale (EP) seront évaluées dans le cadre du plan régional d'évacuation des eaux (PREE) et du plan général d'évacuation des eaux (PGEE), en cours d'élaboration~~ des mesures de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert devront être prises pour gérer la qualité et les débits évacués selon les préconisations des PREE et PGEE. Le Nant de Goy ne peut recevoir aucun rejet.

2. PERLY-CERTOUX - ST-JULIEN

- Contraintes, gestion des eaux p. 126 : des mesures de gestion des eaux pluviales avant rejet dans l'Aire ou la Lissolle devront être prises selon les préconisations des PREE et PGEE. Des synergies avec la 3^{ème} étape de renaturation de l'Aire et avec la renaturation et la mise à ciel ouvert de la Lissolle en amont de la route de St-Julien devront être étudiées. En outre, conformément ~~au projet de renaturation de l'Aire à l'étude d'aménagement de la zone agricole spéciale (ZAS), des corridors biologiques intégrant la fonction de gestion des eaux de surface de la ZAS sont prévus à travers la plaine de l'Aire depuis Perly. Ceux-ci devront mettre en synergie les besoins des nouveaux quartiers et ceux des maraîchers de la ZAS afin d'optimiser l'emprise sur la zone agricole selon les préconisations du PREE~~

3. ST-JULIEN - BARDONNEX

- Description du périmètre, dernière phrase p.129 : "Un contrat rivière a été signé côté français entre le canton de Genève et la communauté de commune du Genevois incluant des projets de gestion de eaux de l'Arande sur territoire suisse à l'amont de Saint Julien.
- Environnement, fin du premier point p.129 : "... contribuer à améliorer l'image de la ville et sa sécurité."
- Contraintes, gestion de eaux p. 130 : ~~"l'Arande et les zones de crues à prendre en considération par un traitement à ciel ouvert~~ des mesures de gestion des eaux pluviales devront être prises pour gérer la qualité et les débits rejetés dans l'Arande et l'Aire selon les préconisations des PREE et PGEE côté suisse ainsi que du schéma directeur des eaux pluviales côté français"
- Contraintes, dernier paragraphe p. 130 : ~~Environnement~~ Protection contre les crues : les aménagements situés le long de l'Arande doivent prendre en compte ~~le traitement des cours d'eau à ciel ouvert et la prévention des crues~~ les ouvrages de gestion des crues du cours d'eau destinés à protéger la ville de St-Julien contre les inondations

4. CHANCY - SUR LE BEAU

- Contraintes : rajouter "Gestion des eaux : des mesures de gestion des eaux pluviales devront être prises pour gérer la qualité et les débits rejetés dans l'Aire selon les préconisations des PREE et PGEE"



Nous vous souhaitons une bonne réception de ces remarques et vous envoyons nos meilleures salutations.

François Pasquini et Alain Wyss
Directeurs SECOE et SPDE





Suisse

Canton de Genève (directions) (doc 10)



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de la sécurité, de la police et de l'environnement
Office de l'environnement

DSPE - OdE
Chemin de la Gravière 6
1227 Les Acacias

Office de l'urbanisme
Planification directrice cantonale et
régionale
Madame Anne-Michèle Donnet
Rue David-Dufour 5
1205 Genève

AMSF/DCA/gko

Genève, le 11 février 2011

**Concerne : Cahier n° 41-1. PACA Bernex/St-Julien
Projet de rapport final. Janvier 2011**

Madame,

Nous avons pris connaissance du projet de rapport de synthèse du PACA Genève-Bernex-St-Julien et vous prions de trouver ci-dessous les remarques de l'OdE.

Nous tenons à relever la qualité du document qui a subi une évolution favorable par rapport à la version précédente qui nous avait été transmise et qui avait fait l'objet d'un préavis de notre part daté du 12 août 2010.

Nous relevons toutefois que certaines demandes, que nous avons formulées dans ce préavis, n'ont pas été intégrées dans cette nouvelle version du rapport, notamment pour ce qui concerne la thématique de l'énergie. Nous nous permettons par conséquent de reformuler des demandes dans ce sens.

Les commentaires sont formulés de manière chronologique :

CHAPITRE 1.1.2 LES ENJEUX D'URBANISATION, LES ENJEUX ECONOMIQUES, LES ENJEUX DE MOBILITE, LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LES ENJEUX DES POLITIQUES DE SERVICE

→ **Page 10**

Rajouter les éléments suivants :

"(...)préservation des cours d'eau et des surfaces d'expansion des crues, gestion des eaux pluviales, traitement des espaces publics, **minimisation des nuisances, gestion des flux de matériaux, ...**

préavis OdE rapport de synthèse.doc

Office de l'environnement • Chemin de la Gravière 6 • 1227 Les Acacias
Tél. +41 (22) 388 80 02 • Fax +41 (22) 388 64 59 • www.ge.ch
Ligne 11 arrêt Queue d'Arve



CHAPITRE 3.1 ENVIRONNEMENT

→ [page 36](#)

Modifier l'avant-dernier paragraphe de la manière suivante :

D'autres domaines de l'environnement n'ont pas été traités à ce stade dans ce document, notamment les sols contaminés et les ressources en matériaux. Le bruit et la qualité de l'air devront faire l'objet d'études complémentaires en lien notamment avec les PSD. L'énergie a fait l'objet d'une étude (1), dans le but de déterminer d'une part la consommation actuelle et future en énergie, territorialisée en fonction des propositions d'aménagement du PACA et, d'autre part, de faire l'inventaire des ressources en énergies renouvelables locales. Il est ainsi possible d'identifier pour chaque périmètre d'aménagement quelles sont les énergies renouvelables disponibles localement et en quelle quantité. Ces données doivent permettre d'élaborer un concept énergétique territorial pour chaque nouveau projet de développement.

(1) Etude énergétique du PACA St Julien-Plaine de l'Aire: "Etat des lieux, études-test, ressources, besoins futurs et orientations énergétiques" 22 octobre 2009, BG Ingénieurs Conseils et Enercore

→ [Page 39](#)

Modifier la dernière phrase "*Cependant l'indispensable développement de l'offre ferroviaire (...) urbanistique et paysagère du PACA Bernex-Saint-Julien.*" de manière à lui donner une tournure positive, du type :

"L'indispensable développement ferroviaire et son futur tracé devra prendre en compte les grandes entités agricoles et naturelles qui sont au centre même de la qualité de l'approche urbanistique et paysagère du PACA Bernex-Saint-Julien, en vue, dans la mesure du possible, de ne pas y porter atteinte."

RE1 : CONSERVER LES GRANDES ENTITES AGRICOLES FONCTIONNELLES

→ [Page 40](#)

Préciser ce que signifie le terme peu clair de "bilan environnemental équilibré".

RE3 : DEVELOPPER LA QUALITE DE VIE AU SEIN DES NOUVELLES URBANISATIONS EN DIMINUANT LES NUISANCES

→ [Page 45](#)

-> Compléter ce titre de la manière suivante : "RE3 : développer la qualité de vie au sein des nouvelles urbanisations en diminuant les nuisances, améliorer la qualité de vie au sein des urbanisations déjà en place et victimes de nuisances (sonores et pollution de l'air notamment)".



Page 46, Le bruit

Mentionner de qui est la citation suivante :

"Rappelons qu'à Genève, un habitant sur quatre supporte une charge sonore trop élevée. C'est la rançon de la forte densité de population et du taux de motorisation et de mobilité record que nous connaissons. Il y a donc urgence à réduire les nuisances".

→ **Page 47**

Rajouter la phrase suivante :

"La lutte contre les nuisances sonores doit en premier lieu s'articuler autour de mesures prises à la source (limitation des émissions, réduction des charges de trafic, diminution des vitesses, pose de revêtement phonoabsorbant...)"

juste après "permettre d'améliorer le cadre de vie" et "avant " La lutte palliative contre le bruit (double vitrage, etc.)..." :

Modifier la phrase de la manière suivante :

"combiner les écrans antibruit au front des artères bruyantes avec d'autres fonctions (par exemple, réutilisation des matériaux d'excavation pour faire des buttes anti-bruit).

→ **Page 48**

Rajouter le paragraphe suivant :

Qualité de l'air

A Genève, le trafic, les industries, ainsi que les chauffages sont responsables de dépassement des valeurs d'immissions de polluants de l'air, d'où l'importance de mener des réflexions portant sur la réalisation de concepts énergétiques pour des grandes portions du territoire, la diminution du trafic (privé et poids lourds) au centre ville et les emplacements adéquats des zones d'activité génératrices de polluants de l'air.

FICHES PSD

→ **Fiche PSD 1 à 5**

Rajouter sous objectifs d'aménagement > Environnement :

Réalisation d'un concept énergétique pour le périmètre du PSD.

FICHES "GRANDS PROJETS"

→ **Fiche 1 grand projet PAV**

Objectif d'aménagement -> Environnement. Modifier l'objectif suivant :

Plusieurs voies existantes devront être assainies pour être mises en conformité avec les normes OPBe et OPAIR.



Par

L'urbanisme et la mobilité seront conçus dans la mesure du possible dans le stricte respect des normes OPB et OPAIR (pas de dérogation).

→ Fiche 2 Grand projet Les Cherpines

Objectif d'aménagement -> Environnement. Rajouter les objectifs suivants :

Réutilisation sur place, dans la mesure du possible, des matériaux d'excavation pour le remodelage du terrain.

Tendre vers un quartier à énergie positive (étude en cours sur la géothermie, utilisation de la biomasse, ...).

En vous remerciant pour votre collaboration, nous restons à votre disposition et vous prions d'agréer, Madame, nos salutations distinguées.

Daniel Chambaz
Directeur général



Suisse

Canton de Genève (directions) (doc 11)



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département du territoire
Direction générale de la nature et du paysage

DT - DGNP
Rue des Battoirs 7
1205 Genève

DGAT - Projet d'agglomération

N/réf. : GMU/NHA/JDR

Genève, le 26 juillet 2010

Concerne : Rapport final du Plan de synthèse PACA Bernex/St Julien - version juin 2010

Madame, Monsieur

Nous accusons bonne réception du document cité en titre établi par le groupement de mandataires Ecotec, TOPOS, AS-DZ, MRS et atelier d'urbanisme, et vous en remercions, document reçu aux fins d'avis sur le contenu.

Globalement, nous apprécions la structure du document, claire et lisible; l'information utile s'y retrouve bien organisée et accessible aisément.

Les cartes même schématiques sont plutôt bien lisibles, même si parfois les tons de certaines couleurs (les verts notamment) sont difficiles à distinguer. Les trames s'arrêtent parfois de façon arbitraire : p.ex. l'espace ouvert agricole sur la Plaine de Loëx ou à l'est du Bois du Milly jusqu'à la Drize - le choix d'une trame permet de mieux signifier qu'il ne s'agit pas d'un "vide", mais bien d'un espace avec une fonction. Certains objets manquent dans certaines catégories ou changent de trame d'une carte à l'autre (p.ex. Renforcement/création de corridors biologiques) rendant la lecture moins claire; parfois, ils sont présents sur une carte ou dans les fiches et le texte, mais pas sur d'autres cartes (p.ex. un corridor biologique à renforcer entre la Plaine de l'Aire et Sézenove ou Norcier par les Prés de Genève dans le Schéma structurel). Evidemment que selon le degré de "contraintes" ou de prise en compte pour les étapes de planification ultérieures, il serait dommage que les mesures et recommandations soient incomplètement cartographiées.

Sur le fond ensuite, si la première partie du document intègre bien les questions de paysage, de nature et d'environnement sur le plan de l'analyse et de premières propositions ou recommandations, la mise en œuvre en terme de plan et de phasage est moins claire que pour les questions d'urbanisation et de transports. Ainsi, l'attente du maître de l'ouvrage formulée en page 7 "Intégrer les thèmes de la mobilité, du paysage, de l'agriculture, des activités économiques, des équipements, de l'environnement" est-elle réalisée lorsque le lecteur arrive au point final du document ? A plusieurs endroits, le lecteur qui recherche à comprendre la façon dont les questions environnementales et paysagères vont être traduites dans les étapes suivantes reste plutôt sur sa fin :

PSyn Bernex St Julien.doc

Direction générale de la nature et du paysage • Rue des Battoirs 7 • 1205 Genève
Tél. +41 (22) 388 55 22 • Fax +41 (22) 388 55 20 • E-mail gilles.mulhauser@etat.ge.ch • www.geneve.ch
Lignes TPG 12-13 - arrêt Augustins ou 15 - arrêt Uni Mail



- Le plus bel exemple est donné à la page 10, où on pourrait comprendre que par la "Voie verte" et l'utilisation des "campagnes" comme limites à l'urbanisation, le tour est joué ! Nous sommes certains que les collèges ont mis beaucoup plus de substance dans les rendus que dans cette phrase lapidaire, tant la volonté de construire une ville compacte, "maillée et linéaire", oblige à travailler des séquences, des espaces internes à l'urbanisation qui en feront sa qualité en faisant appel à l'environnement, à l'eau, au paysage, à l'agriculture et à la nature.
- Aucun PSD n'est spécifiquement dédié ni au paysage, ni à la nature, ni à l'agriculture, ni à l'environnement ... nous en déduisons que les questions concernant ces 4 thèmes sont donc intégrées, "comme de coutume", dans les PSD présentés au chapitre 3.5 concernant l'urbanisation. Or à la lecture des fiches, nous n'en retrouvons quasi aucune mention alors que le vocable "faire de la ville" est largement utilisé ! L'encadré ci-dessous fait des propositions de précisions ou d'intégration à apporter aux PSD.

PSD 1 - Bernex : Qu'est-ce qu'un quartier durable, mais surtout quels éléments environnementaux, naturels ou paysagers seront intégrés ?! Les partenaires et acteurs se doivent de progresser encore sur la matérialité de ce concept avant de l'utiliser comme mot-clé et comme "sésame-chèque en blanc" ... peut-être que des exemples pourraient être cités !

PSD 2 - Confignon Onex et PSD 3 - Lancy : Que veut-on comme espace-rue sur un boulevard à trois centralités (Lancy, Deux-Eglises et Croisée) ... attention aux façades glacées en continu avec seules variations de hauteurs !? Que signifie ce point orange entre l'Aire et la route du Gd Lancy ? Quel lien faut-il faire avec les fiches ON - 01 et LAN - 01 ?

PSD 4 - Cherpines : Les premières idées d'un quartier durable encore à vérifier sont disponibles grâce à la MEP (et à l'insistance de la commune de PLO pour traiter la question de l'énergie dans le cahier des charges y relatif) ! Rajouter le respect du vallon de l'Aire dans les Précautions ou les Liens, et rappeler éventuellement le rapport à rompre ou à poursuivre avec l'agriculture maraîchère de proximité, les ZAS, etc. !?

PSD 6 et 7 - Perly et Certoux : Nous ne comprenons pas s'il s'agit de faire table rase de la ruralité ou si des rappels de cette dernière sont souhaités (un scénario inclut apparemment un vignoble) ? Rajouter le lien au Grand Paysage sur la frange nord ouest en direction de la plaine de l'Aire. Quel lien avec la fiche PER - 2 ?

PSD 8 - Bardonnex : rajouter dans Précautions ou Liens, le respect d'une césure paysagère permettant de lire clairement le village de Bardonnex en le séparant de la plateforme douanière de St Julien !

PSD 11 - Archamps : rajouter dans Précautions, la césure à garantir sur le vallon de l'Arande et le coteau de Charrot - Landecy

Fiche B SJ 01 - Liaisons ferroviaires vers St Julien : rajouter dans les Précautions, l'impact ou l'intégration au paysage du cordon de la Drize et des coteaux agricoles, les effets de coupures et l'analyse du développement induit de Collonges (jusqu'au Coin ?) avec la construction d'une telle infrastructure ! On ne peut pas seulement se contenter de "Réserver les emprises !"



- En se concentrant sur le **Plan de mise en œuvre**, on ne retrouve aucune catégorie "Nature et paysage" pourtant présente dans toutes les autres cartes (y.c. mobilité) les questions de paysage et d'environnement sont supposément les tâches vertes entourées de rouge pointillé qui sont des infrastructures encore à étudier ...
- Dès lors qu'en page 29 au chapitre 3.1, il n'est pas question de la mise en œuvre de mesures environnementales ou paysagères, comment faut-il comprendre le rôle des **fiches de l'Annexe 1** qui parlent quant à elles d'environnement, d'eau, de paysage, etc. ? Comment et avec quel phasage ces fiches vont-elles être travaillées pour dépasser le stade des intentions ? Ce d'autant que nous avons compris que les moyens d'organiser les PSD, mais par forcément les autres projets ...! Puisqu'il est dit dans la première phrase du chapitre 3.3.1 qu'il s'agit essentiellement de respecter le cadre légal existant et les politiques en cours, comment les fiches BER - 1, BER - 3, PER - 1, PER - 3, PER - 4 - qui nous conviennent dans l'ensemble - vont-elles être mises en œuvre ? Comment les fiches BER - 2, CON - 2 qui méritent d'être améliorées, seront-elles retravaillées et par qui ?

Pour terminer, nous livrons quelques remarques plus sectorielles :

- nous sommes surpris par l'urbanisation dense proposée au sud de la Route du Grand Lancy sur Confignon
- nous demandons à ce qu'un trait vert olive "Transition nature" soit ajouté entre St-Julien et Bardonnex et entre le nouveau quartier de la Chapelle et le Bois du Milly
- nous avons de la difficulté à trouver une cohérence au réseau des Parcs ou autres espaces verts dans le schéma d'urbanisation (cf. carte thématique) où sont mélangés l'existant lié au Rhône et des complexes sportifs à quelques maigres projets, mais rien en France et rien au PAV ! (alors même que la Confédération y cofinancerait leur réalisation ...)
- certaines densifications ne sont-elles pas aussi à étudier et à indiquer comme tel dans le plan de synthèse en les entourant d'un trait tillé rouge : Certoux et Confignon sous la route du Gd Lancy ?

Enfin, au vu du nombre d'opérations, projets et études nécessitant l'intégration des questions de nature, d'environnement, de paysage, nous rendons attentif au fait que les directions générales concernées auront de la difficulté à répondre à un suivi adéquat si tout démarre simultanément. Des ressources devront être trouvées, puis dédiées pour garantir la bonne réalisation de la démarche et des processus démocratiques. Sur ce plan, nous restons dubitatifs sur le fait que les propositions de l'annexe 2 garantissent une accélération significative ...

Tout en restant à disposition au sujet de la présente prise de position, ainsi que pour collaborer à la traduction des remarques ci-dessus en recommandations compréhensibles et réalisables, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Gilles Mulhauser
Directeur général



Suisse

Canton de Genève (directions) (doc 12)

DÉPARTEMENT DES CONSTRUCTIONS ET DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Dossier : PACA Bernex-St-Julien, plan de synthèse, projet de rapport final (juin 2010)

REMARQUES SUR LE PROJET DE RAPPORT FINAL

Ces remarques sont celles des directions PDGR (B. Leutenegger, B. Beurret) et PDLGP (A. Scilacci, F. Dubs), validées par J. Moglia pour la DGAT.

En préambule, il convient de relever que ce rapport confirme l'intérêt d'une approche à cette échelle territoriale, prenant en compte les interrelations entre les différents territoires (communaux, entités naturelles et agricoles, espaces de projet...) et les différentes thématiques (urbanisation, mobilité, environnement et paysage), pour proposer une vision cohérente et pour articuler les nombreuses actions à mener et les argumenter en les positionnant dans des enjeux plus larges.

Le projet de rapport final propose clairement cette vision, mais présente encore plusieurs points à améliorer pour qu'il puisse valablement servir de référence et de guide pour les acteurs qui devront concrétiser les actions proposées (cf. p. 8).

L'enjeu est important: c'est sur ce document que devront s'appuyer les projets à venir dans différents domaines, ils doivent donc y trouver les éléments justifiant l'opportunité des opérations, des orientations clairement exprimées en termes d'objectifs, de contenu et de priorité ainsi que l'identification des points à approfondir, des questions ouvertes et des positions contradictoires. De plus, il s'agit-là du premier plan de synthèse, qui va donner le ton et la forme des suivants.

Les remarques qui suivent visent donc à contribuer à faire de cet instrument un vrai outil de travail, pour les planifications à différentes échelles.

Remarques dans l'ordre du document

P. 8 : L'objectif de distinguer clairement ce qui constitue une décision commune, prise par le COPIL, de ce qui est purement illustratif est difficilement perceptible dans le document. Cet aspect nous semble fondamental et mérite d'être même explicité, par exemple en utilisant dans le texte des polices distinctes (ex. italique) ou en soulignant les aspects décisionnels.

P. 18, "les parcs (...) espaces verts": La pénétrante verte, identifiée comme le futur parc urbain, aujourd'hui en zone agricole et prévue en zone de verdure dans le projet de PDQ Bernex-Est, n'est pas signalée (comme s'il s'agissait d'un élément déjà acquis).

P. 20, "les centralités": La notion de centralité est en effet un élément structurant majeur du plan de synthèse. Or, elle n'est abordée que de façon très marginale dans la suite. Ainsi, le positionnement de Bernex et de St-Julien comme centres régionaux, avec notamment ce que cela implique en matière d'emplois et d'équipements structurants n'est guère évoqué.

P. 21, "fonctions et vocations des lieux": La démarche PPDE n'est pas évoquée. Il faudrait au moins reprendre l'objectif de la bonne activité au bon endroit et le plan de synthèse devrait définir la compétence des différents lieux par rapport aux catégories d'activités à accueillir, ce qui n'est pas fait dans la suite du travail.

P. 21, "les équipements": Le rôle moteur des équipements vis-à-vis des centralités, les synergies à rechercher avec des équipements en grappe, la nécessité de réservations pour des équipements cantonaux, avec une aire d'attraction à l'échelle du PACA voire au-delà, devraient être mentionnés et traités dans la suite (cf. étude équipements).

P. 27, "le schéma structurel": Les catégories retenues pour les densifications prêtent à confusion. Le fait de mettre dans la même catégorie les densifications fortes de tissus villas par modification de zone, la

K:\N\agglom05_PSYN_PACA\paca_GE_BE_JU\correspondance_notelPréavis-Psyntf\PREAVIS_DGAT.doc



densification selon les normes de la zone villa, la densification des villages par remplissage des dents creuses (mais en n'y mettant pas la densification de la couronne suburbaine) va susciter des interprétations erronées.

P. 29 et ss., "mise en œuvre" (+ annexe 2 p. 103): Une attention particulière devrait être portée à la mise en œuvre des infrastructures. La mise en service du TCOB à la fin 2011 correspond à la première étape de réalisation, qui prévoit un terminus provisoire à la Croisée de Confignon. La mise en service de l'étape suivante, correspondant au "prolongement de Bernex", est prévue à la fin 2013. Il serait aussi souhaitable de faire figurer cette information dans la fiche PSD1 Bernex.

Les propositions d'action pour la mise en œuvre des grands projets devraient être harmonisées avec celles du plan d'action et autres modalités en cours d'élaboration à la DGAT. Certaines affirmations pourraient entrer en conflit avec les options qui seront retenues.

P. 31 et ss. "priorités et phasage des réalisations": Le contenu des phases proposées est peu clair et n'est pas argumenté. Les schémas ne sont pas suffisamment explicités. Des éléments sont en outre en contradiction avec ce qui est dit dans certaines fiches de projet (par ex. pour le barreau sud).

P. 36 "carte des opportunités": on ne comprend pas de quoi il s'agit ni sur quelles bases ces opportunités ont été identifiées.

P. 37 "carte des projets moteurs": Cette carte est incompréhensible et elle devrait être revue selon le plan de mise en œuvre annexé. Quels sont ces projets moteurs? En quoi sont-ils moteurs? Avec quelle priorité? Les trams ne sont-ils pas des projets moteurs?

P. 50 "le réseau RER": La justification du barreau sud, en matière de masse critique d'habitants et d'emplois à atteindre pour qu'elle se justifie, aurait aussi une influence sur l'horizon de temps auquel on pourrait l'envisager. Par ailleurs, il n'est pas fait mention du projet de la Région Rhône Alpes d'améliorer la liaison Bellegarde Annemasse, proposant ainsi une offre qui deviendrait attractive vers le centre ville. Cela pourrait constituer un complément bienvenu aux bus rapides, en attendant le barreau sud.

P. 61 "schéma de principe TIM": la traversée du lac doit figurer sur cette vision à long terme.

PP. 63 à 68 "cartes concept TIM": La nouvelle route en parallèle à l'autoroute entre la route de Base et la Croisée de Confignon manque sur les cartes.

P. 76 "schéma de principe P+R": La suppression de P+R aux sorties d'autoroute sur les lignes de tram est difficilement compréhensible. La DGAT s'en remet à l'avis de la DGM.

P. 81 "recommandations en matière d'urbanisation": Les recommandations générales en matière d'urbanisation sont lacunaires et bizarrement hiérarchisées. Elles ne font pas ressortir, a contrario de celles relatives à la mobilité et à l'environnement, une réelle stratégie. Ce chapitre est à ré-écrire.

P. 83 "schéma illustratif": le schéma illustratif (donc aussi les zooms dans les fiches) comprend encore, bien que les remarques aient été faites, des erreurs. Il ne correspond pas toujours à la carte des potentiels. Ainsi, les secteurs de la zone villas de part et d'autre de la route de Chancy sur Bernex et Confignon sont mentionnés avec des volontés de densification disparates (moyenne et faible), alors que la carte des potentiels envisage bien des modifications de zone. La DGAT a par ailleurs déjà préavisé négativement deux projets de villas dans ces secteurs et envisage de lancer les MZ. De telles contradictions pourraient compliquer sérieusement les négociations, notamment avec les communes concernées. Il est donc impératif de corriger cette carte.

Des commentaires des rubriques de la légende seraient bienvenus, notamment pour décrire ce que l'on entend quant aux différents types de densification.

P. 84 et ss. "les PSD": Les PSD sont trop nombreux. Certains pourraient être agrégés, d'autres recentrés.

Les fiches des PSD et des mesures d'urbanisation (annexe 1) constitue la partie la plus problématique de ce rapport (a contrario des mesures environnement et mobilité qui sont comparativement bien documentées). Leur formulation constitue un pas en arrière par rapport aux acquis accumulés durant la démarche d'étude. Les objectifs, les éléments structurants des projets, les actions à entreprendre sont décrits de façon floue, mal hiérarchisée et très souvent incomplète, avec des élans lyriques et un jargon dont on ne donne pas les clefs. De ce fait, ces fiches ne sont pas utilisables en l'état pour organiser la



suite du travail et convaincre les partenaires qu'il s'agit-là d'une affaire sérieuse et maîtrisée. Elles risquent plutôt d'être contreproductives à cet égard.

Ces fiches doivent prendre une tournure plus opérationnelle. On devrait notamment y trouver:

- une justification de l'opportunité de la mesure
- les principes qui structurent la proposition
- les horizons de réalisation, les stratégies et les priorités (par où commencer, quels éléments déclencheurs, quelles actions de planification)
- les infrastructures nécessaires avant les phases d'urbanisation
- la vocation des secteurs, notamment la mixité et les grandes catégories d'activité
- les opportunités d'équipements, de centralités
- des objectifs quantitatifs (ordre de grandeur)
- etc.

Un volet illustratif des morphologies possibles permettrait en outre de ne pas perdre les propositions les plus pertinentes des études tests.

Il n'est pas possible de faire des remarques exhaustives sur l'ensemble de ces fiches, cela reviendrait pratiquement à les réécrire. Quelques éléments sont tout de même relevés:

PSD1 Bernex

La fiche devrait s'appeler Bernex Nord.

La démarche Bernex-Est n'est pas mentionnée dans la fiche. C'est pourtant un projet en cours, avec des éléments décidés et qui va nécessiter une forte coordination.

La question de la centralité régionale (comment la constituer, avec quels leviers) n'est pas traitée, ni celle des équipements. Des propositions figurent dans le PDComm de Bernex et il est regrettable que le PACA ne se positionne pas à cet égard.

Le P+R définitif de Bernex-Est (proche de l'accès de l'autoroute) n'est pas noté.

Qu'est-ce que la zone de frottement entre la voie verte et le futur quartier?

PSD2 Confignon Onex

L'enjeu est davantage de densifier que de restructurer les quartiers existants.

Densification de la zone villas: cf. remarques sur le schéma illustratif sur l'erreur de transcription (des MZ sont bien envisagées au nord et au sud de la route de Chancy).

Sur d'autres documents (et sur la vignette en bas de fiche) figure une extension sur la zone agricole au nord de la pénétrante de verdure de l'Aire. Or, la fiche n'en fait pas mention.

En quoi consiste le lieu de "reconnaissance sociale" de la Croisée?

Les modifications de zone ne sont pas mentionnées dans les actions à entreprendre.

PSD3 Lancy

Ce projet ne devrait pas constituer un PSD. La fiche énumère des projets mais n'explique en tout cas pas pourquoi un PSD serait nécessaire.

Par ailleurs, les modèles de démarche lancés par la Ville de Lancy pour les quartiers de Semailles et de Surville ne peuvent pas être considérés comme exemples pour une restructuration-densification de tissu existant.

PSD5 PLO

Ajouter Lancy à l'intitulé du PSD.

Il s'agit davantage de coordonner les projets autour d'une vision d'ensemble. Une démarche est déjà envisagée par le PDLGP (confirmation LV?), faut-il dès lors un PSD?

PSD6 Perly et PSD7 Certoux

Il convient de ne pas dissocier ces deux périmètres, une négociation globale avec la commune est à mener.

L'enjeu n'est de loin pas que de la restructuration.

L'objectif d'identifier tout ce qui permet de "faire ville" manque d'opérationnalité.

Quelle sont les vocations des quartiers d'activités?

PSD8 Bardonnex

Ne faudrait-il pas répondre aussi aux besoins des entreprises artisanales?



P. 98 et ss. "données quantitatives" : Le potentiel devrait être donné en nombre de logements et en surfaces d'activités, avec sous totaux par catégorie. Leur conversion en habitants et en emplois ne doit pas être ajoutée aux chiffres actuels, car il faut déduire les besoins liés au desserrement. Néanmoins, la capacité en emplois semble trop importante, faut-il envisager un rééquilibrage en faveur du logement?

Un tableau simplifié et une mise en perspectives temporelles seraient souhaitables.

ANNEXE 1

PACA B-SJ 01

Mentionner les poids de population et d'emplois permettant de justifier la ligne et faire état de la solution intermédiaire que pourrait donner une amélioration de la ligne du pied du Salève (Région).

PACA B-SJ 02

L'intitulé de la fiche axe fort Genève St-Julien (et pas Bernex).
Mentionner les MD sur l'axe.

PACA B-SJ 03

La nature de l'identité forte souhaitée des lignes de bus est à préciser.

PACA B-SJ 04

La route entre rte de Base et Croisée est une mesure préalable à la ligne de bus.

PACA B-SJ 05

Mentionner les MD sur l'axe.

PACA B-SJ 06

Qu'est-ce que l'aménagement de la zone de frottement?

PACA B-SJ 07

La branche vers la gare, figurant sur le plan, n'est pas commentée.

LAN 01

Le carrefour possède-t-il vraiment une capacité à se transformer en une "relation et un dialogue ouvert"?
Il conviendrait plutôt de travailler le pôle commercial un peu plus à l'ouest qui offre de réelles possibilités de connexions avec les quartiers voisins.

PER 04

La fiche est en contradiction avec le PSD 7.

PER 1

Comme cela a été signalé aux mandataires, il existe une image directrice de la ZAS, validée par le CE, qui prend déjà en compte une large partie des préconisations de cette fiche. Elle serait au moins à mentionner.

CON 01

L'argument pour réserver la route aux seuls TC est faible.

CON 02

Le potentiel de la Croisée de Confignon comme lieu d'identité n'est pas explicité. Que rechercher? Avec quels leviers?

BER 02

Il n'est pas fait état des usages publics de la césure verte de Cressy (loisirs, relation avec les Evaux, voire équipements...)

BER 05

Quels équipements et quels services faudrait-il pour créer une centralité autour de la place de Luchepelet? Quelle stratégie de réalisation, quels liens avec le phasage, quelle taille critique faut-il en 1^{ère} étape pour financer et faire fonctionner équipements et commerces?



BER 06

L'argumentaire pour l'OCAN est vraiment faible et ne répond pas à ce qui était attendu.
Le dernier paragraphe est à modifier, suite au retrait de la 2^{ème} solution.

NB: un exemplaire annoté, dans lequel les coquilles qui ont été repérées sont mises en évidence, est à disposition.

B. Leutenegger - 6/8/2010

K:\N\l_agglo\05_PSYN_PACA\paca_GE_BE_JU\correspondance_notestPréavis-Psynt\PREAVIS_DGAT.doc





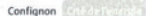
Suisse

Communes (doc 13)



Commune
de Confignon
Mairie et Secrétariat
Case postale 18
Chemin de Moulaz 2
1232 Confignon
Tél. 022 850 93 93
Fax 022 850 93 92

info@confignon.ch
www.confignon.ch



Affaire traitée par : CA/MR
m.rodriguez@confignon.ch

DCTI - reçu le
21 FEV. 2011
Dest. : []
Diffusion

Confignon, le 18 février 2011

DCTI
Direction générale de l'aménagement du territoire
Service Projet d'agglomération
Rue David Dufour 5
Case postale 224
1211 Genève 8

OFFICE DE L'URBANISME			
01		11.1	15.1
10	✓	12.1	15.2
11	lex	12.2	15.3
12			15.4
13			15.5
14			15.6
15		14.1	16.1
16		14.2	16.2
17			17.1
			17.2
			17.3

21-02-2011

Concerne : Remarques / Observations Rapport PACA Cahier no 41-1

La commune a bien reçu le rapport du plan de synthèse du PACA Bernex/Plaine de l'Aire Saint-Julien et vous en remercie. En vue du COPIL qui aura lieu le 18 mars prochain, nous vous transmettons les observations à intégrer dans les documents qui seront utilisés lors du COPIL, remarques que vous trouverez plus bas.

En préambule, nous tenons toutefois à affirmer que nous ne saisissons pas les raisons pour lesquelles les remarques faites en vue du COPIL du 5 novembre dernier n'ont pas été prises en compte, elles portaient sur le secteur du chemin Sur-le-Beau. Les remarques qui suivent sont pratiquement identiques à celles qui ont déjà été transmises au comité de pilotage du projet d'agglomération.

Les remarques de la commune de Confignon portent sur les volets de la mobilité et de l'urbanisation.

Mobilité :

Le cahier No 41-1 propose la création d'une nouvelle route sur l'axe nord-sud le long de l'autoroute. Ceci permettant la réalisation d'un lien tangentiel entre le nord et le sud. À ce jour, un cheminement existe d'ores et déjà. Il est mentionné en page 68 (recommandations du COPIL) et 76 la création d'un nouvel axe routier permettant d'une part de relier le sud au nord avec un transport collectif ainsi que de déplacer le trafic individuel du chemin de Moulaz qui sera dévolu de manière saisonnière aux mobilités douces après la troisième étape des travaux de renaturation de l'Aire.

Nous réaffirmons que ce « nouvel » axe doit être dévolu aux transports publics (TP) et mobilités douces (MD). Le report de la charge du transport individuel (TI) du chemin de Moulaz sur cet axe engendrera inévitablement une pression sur le cours d'eau de l'Aire ainsi que des risques de développement urbain au nord de l'Aire le long de cet axe. N'oublions pas que l'une des idées du projet d'agglomération, maintes fois répétées, consiste à transférer le maximum de trafic sur l'autoroute de contournement. Le cours de l'Aire connaît déjà aujourd'hui une pression du côté sud, il est primordial de garder un dégagement au nord vers la zone de protection paysagère du coteau sud (voir plan directeur communal de Confignon).

020005_Remarques PACA_cahier 41-1





D'autre part, le « barreau routier » de la Plaine de l'Aire doit principalement être destiné aux déplacements courts entre le sud de la commune (futur quartier des Cherpines) et le reste de la commune (village de Confignon – Cressy). Les distances entre ces différents quartiers permettent de transférer le TI sur le TP et/ou MD, volonté affichée par le projet d'agglomération. Si le barreau routier est accessible au TI, sa fonctionnalité sera celle d'un axe de transit. Pour mémoire, une voie TI entre le futur quartier des Cherpines et Cressy existe déjà par le biais de l'autoroute de contournement qui possède deux échangeurs (Perly-Certoux et sortie de Bernex).

De plus, l'autoroute de contournement a été mise sous terre dans les années 80 afin de ne pas dénaturer la zone de protection du coteau sud et la césure verte Rhône-Aire. Le barreau routier permettant le déplacement en MD, TP et surtout TI irait en contre-sens de la volonté initiale, à savoir la préservation de l'ensemble de ces périmètres.

Finalement, il est difficilement envisageable de réaliser un nouveau tronçon route de Base – route de Soral alors que le PAC Bernex-est prévoit une zone de verdure au sud de la route de Soral (voir le projet de loi de modification des limites de zones No)

La commune de Confignon souhaite que le barreau routier de la Plaine de l'Aire soit dévolu aux TP/MD, les transports individuels motorisés ne devant servir que pour les déplacements courts et non de transit comme cela sera inévitablement en créant « ce nouvel » axe.

En ce qui concerne la route de Base, il est impératif qu'un TP performant soit développé sur cet axe afin de répondre au futur quartier des Cherpines.

Urbanisation :

La commune de Confignon est favorable et comprend le développement urbain le long de la route de Chancy et au croisement de Confignon.

Toutefois, un PSD dans le secteur au sud du chemin Sur-le-Beau est maintenu alors que la Commune de Confignon avait déjà émis un avis négatif à cette nouvelle urbanisation. Nous répétons et insistons encore une fois que ceci n'est pas envisageable pour diverses raisons :

- a) La limite urbain/nature serait déplacée vers le sud augmentant la pression sur le cours d'eau de l'Aire. Rappelons que ce cours d'eau connaîtra déjà une pression au sud avec le développement du quartier des Cherpines, développement sur le territoire de la commune de Confignon et qui est soutenu ;
- b) En poussant le développement urbain vers l'ouest (barreau routier), la césure verte Rhône-Aire serait amputée alors qu'elle représente l'une des composantes naturelles majeures de l'agglomération ;
- c) Le risque à terme de voir l'urbanisation se poursuivre davantage à l'ouest (de l'autre côté du barreau routier) est important, ce qui dénaturerait considérablement le projet d'agglomération avec sa forme en « marguerite ». Ceci reviendrait également à urbaniser le périmètre de protection paysagère du coteau sud tel que prévu dans plan directeur communal de Confignon ;
- d) La commune de Confignon soutient déjà activement le développement du quartier des Cherpines, ce qui doublera la population de la commune en dix ans à peine. L'effort consenti est déjà important ;
- e) En lien avec le point d), nous rappelons que la commune s'est proposée initialement de développer le nord du quartier de Cressy, ce qui a été inscrit dans le cahier des charges des mandataires du PACA Bernex. L'étude menée par les mandataires démontre l'intérêt de son développement en tenant compte d'une interface paysagère pertinente telle que représentée





par la voie verte (voir PSD Bernex nord). Cette pertinence ne se retrouve pas dans le périmètre du chemin Sur-le-beau. De plus, le nord du quartier de Cressy permettrait l'accueil 500 logements complémentaires.

- f) Finalement, quelle sera la fonction vis-à-vis du secteur des Cherpines en face de cet espace vide du chemin Sur-le-Beau souhaité urbaniser dans le cahier No 40-1 ? à l'inverse, quelle sera la fonction du secteur des Cherpines, pour lequel le plan directeur de quartier est en cours de réalisation, face au secteur du chemin Sur-le-Beau ? Aucune indication n'est donnée dans le rapport.

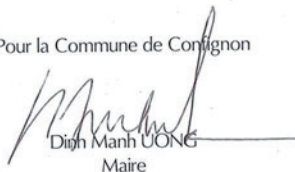
Les éléments précités montrent que le secteur du chemin Sur-le-beau n'est pas pertinent pour un développement urbain. Ceci pour des raisons paysagères et de protection de la nature, mais également pour des raisons démographiques (triplement de la population dans les 20 prochaines années) liées aux différents projets prévus. »

D'autre part, l'une des caractéristiques du plan d'agglomération concernant la création de pôles régionaux tend à être perdu de vue dans le cadre de la synthèse du PACA Bernex - Plaine de l'Aire/Saint-Julien. L'étalement urbain tant rejeté dans le cadre du plan d'agglomération tend à devenir une réalité.

Nous souhaitons donc vivement que ces remarques soient **enfin** reconnues et considérées dans les travaux du PACA Bernex-Saint-Julien, ce qui n'a pas été le cas à ce jour, et réitérons notre volonté de ne pas urbaniser le secteur du chemin Sur-le-Beau.

Nous vous prions de bien vouloir recevoir, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

Pour la Commune de Confignon


Dinh Manh UONG
Maire



Françoise JOLIAT
Conseillère administrative

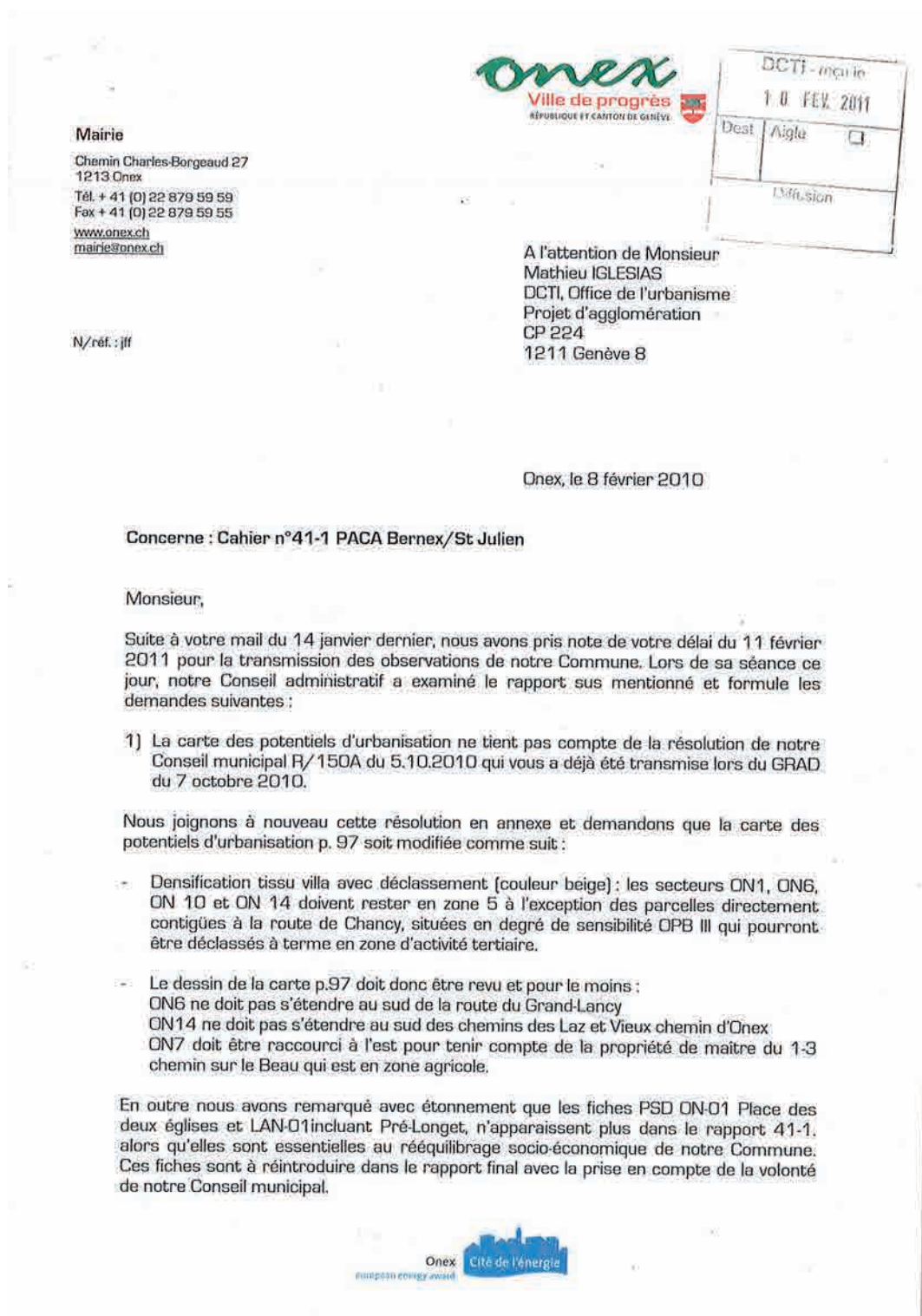


Alain DREIER
Conseiller administratif



Suisse

Communes (doc 14)





2) Trois demandes de précision concernant le volet mobilité

- RM 3 et RM4 Système de rabattement sur haltes TP structurantes
La ligne de rabattement de Bernex vers la halte CEVA Pont rouge via la route du Grand-Lancy n'est pas clairement mentionnée (c.f. p. 67 à 69 du rapport),
- RM7 développement d'une politique de stationnement pour faciliter l'usage des TP
Le rapport p. 84 à 87 ne contient aucunes données quantitatives, alors que la Cité d'Onex est envahie de trafic de transit. Nous souhaiterions obtenir des garanties sur le dimensionnement des P+R Vailly et Bernex-est,
- RM8 développement d'un réseau de mobilité douce
Le rapport p. 88 à 89 est très vague sur la tangentielle à développer entre Plan-les-Ouates et Vernier, alors que les Communes de Vernier et Onex ont déposé une DR pour une passerelle sur le Rhône.

En vous remerciant de tenir de nos différentes demandes, nous vous prions d'agréer, Monsieur, à l'expression de nos salutations distinguées.

Carole-Anne KAST, Maire

OFFICE DE L'URBANISME			
01		11.1	15.1
10	✓	12.1	15.2
11	✓	12.2	15.3
12			15.4
13		10-02-2011	15.5
14			15.6
15		14.1	16.1
16		14.2	16.2
17			17.1
			17.2
			17.3

Annexe résolution R/150 A du Conseil municipal d'Onex



Conseil municipal

RÉSOLUTION

R/150 A

05.10.2010

RAPPORT FINAL DU PLAN DE SYNTHÈSE DES PACA DE BERNEX ET DE ST-JULIEN
PRÉAVIS

Considérant la demande du DCTI d'un préavis communal sur le projet de rapport final du plan de synthèse des PACA de Bernex et de St-Julien/Plaine de l'Aire

Considérant la présentation du Conseil administratif et du DCTI à la commission d'urbanisme et de promotion économique le 6 septembre 2010

Considérant les travaux de la commission

Considérant le rapport UR-118-1158 de la commission d'urbanisme et de promotion économique

LE CONSEIL MUNICIPAL, sur proposition de la commission d'urbanisme et par 16 oui, 9 non et 2 abstentions,

1. Prend acte du projet de plan de synthèse des PACA de Bernex et St-Julien/Plaine de l'Aire
2. Approuve le principe d'une Voie verte reliant le Petit-Lancy à Bernex en passant par l'avenue des Grandes-Communes, pour autant qu'elle ne préterite pas le trafic automobile
3. Demande que les secteurs du Périmètre Stratégique de Développement (PSD) Onex numéro On1, On6, On10, On14, actuellement en zone 5, ne soient pas densifiés par déclassement. Ces secteurs doivent, par conséquence, être maintenus en zone 5 et classés dans la catégorie 2a (densification tissu villa sans déclassement)



2

4. Demande que les parcelles des secteurs mentionnés au point 3, directement contigus à la route de Chancy, situés en degré de sensibilité OPBIII, soient à terme déclassés en zone d'activité tertiaire
5. Demande que le secteur du PSD Onex numéro On7, soit maintenu en zone agricole.



Suisse

Communes (doc 15)

Position de la commune de Perly-Certoux sur le (projet de) Rapport final Plan de Synthèse PACA Bernex - Saint-Julien/plaine de l'Aire

A. Considérations Générales

La commune et la commission ad hoc du Conseil municipal chargée de suivre le dossier PACA relèvent tout d'abord que les communes, en particulier la commune de Perly-Certoux, a été peu ou pas sollicitée ou contactée par les mandataires et/ou les fonctionnaires chargés du projet. L'avis de la commune n'est donc pratiquement pas pris en considération.

Il a été relevé à plusieurs reprises que les moyens d'action mis à disposition des membres du COPIL étaient insuffisants. De même, les tables rondes ont démontré leurs limites dans la prise en considération des préoccupations locales.

La commune a engagé la révision de son plan directeur. Dans ce contexte, les études et analyses réalisées dans le cadre du projet d'agglomération et des PACA représenteront sans aucun doute un précieux outil, notamment pour le mandataire chargé d'accompagner la commune dans ce processus. Par ailleurs, la révision de son plan directeur se faisant parallèlement à celle du plan directeur cantonal, la commune pourra ainsi être plus active au niveau de la prise en compte de ses souhaits et avis dans la révision de ce dernier.

B. Urbanisation

Dans le cadre de la révision de son plan directeur, la commune envisagera une augmentation de sa population, respectivement des logements, augmentation souhaitée par les autorités cantonales. L'horizon du plan directeur est plus court que celui du PAVFG et de ses différents PACA, mais la commune prendra en compte dans ses travaux un développement de la commune dépassant cet horizon. Le plan directeur communal (de même que le plan directeur cantonal) devront représenter un instrument valable et fiable pour la commune pour maîtriser son développement. Ils doivent lui permettre de lui garantir que le phasage souhaité sera sous son contrôle. La commune constate sur ce point que la demande du collège dans son rapport final pour le 2^{ème} degré n'a pas été prise en considération à ce stade par les mandataires et fonctionnaires en charge du dossier. En page 54 de ce rapport, nous rappelons que le collège demandait que : « le phasage du développement de Perly-Certoux soit étudié, en veillant à respecter le souhait de la commune de la préservation de son identité dans une perspective d'équilibre social de sa population ». Ce constat ressort notamment de l'image de l'horizon 2020 (soit pratiquement dans moins de 10 ans) qui prévoit 65% de réalisation des objectifs de croissance de la population, image présentée à la page 33 du rapport du PSYN de juin 2010. Cette image exprime clairement la dichotomie entre les planificateurs et la réalité du terrain.

Dans le cadre des études réalisées dans le PSYN, des scénarios chiffrés en matière d'augmentation de la population ont été pris en compte, ou plutôt formulés comme hypothèses/objectif par les mandataires et fonctionnaires en charge du projet. Ces chiffres ne sont (heureusement) pas mentionnés dans le rapport, mais ont bien été pris en considération dans les études et l'élaboration du rapport final PSYN. La commune considère que les scénarios, indépendamment de la question du phasage, prévoient pour ce qui la concerne une progression de la population trop importante. Par ailleurs, ils ne prennent aucunement compte le maintien du rapport actuel et idéal dont bénéficie la commune entre place de travail et habitants. Or un des objectifs du PAFVG est de parvenir à un ratio équilibré. Tant l'importance de l'accroissement de la population que le déséquilibre induit du rapport emplois / habitants ne sont pas acceptables pour la commune. Le tableau ci-dessous illustre notre analyse :



	Actuel			Envisagé PACA			TOTAL			Variation ratio EH	Croissance population
	Emplois	Habitants	Ratio EH	Emplois	Habitants	Ratio EH	Emplois	Habitants	Ratio EH		
Onex	1'850	17'350	10.66%	2'600	2'100	123.81%	4'450	19'450	22.88%	12.22%	12.10%
Consignon	650	4'050	16.05%	1'800	4'750	37.89%	2'450	8'800	27.84%	11.79%	117.28%
Bernex	2'200	9'550	23.04%	7'100	9'150	77.60%	9'300	18'700	49.73%	26.70%	95.81%
sous-total	4'700	30'950	15.19%	11'500	16'000	71.88%	16'200	46'950	34.50%	19.32%	51.70%
Perly-Certoux	900	2'800	32.14%	550	6'300	8.73%	1'450	9'100	15.93%	-16.21%	225.00%
Bardonnex	500	2'150	23.26%	2'850	1'200	237.50%	3'350	3'350	100.00%	76.74%	55.81%
Lancy	15'550	27'850	55.83%	2'350	3'900	60.26%	17'900	31'750	56.38%	0.54%	14.00%
Plan-les-Ouates	9'150	9'800	93.37%	2'850	5'400	52.78%	12'000	15'200	78.95%	-14.42%	65.10%
sous-total	26'100	42'600	61.27%	8'600	16'800	51.19%	34'700	59'400	58.42%	-2.85%	-39.44%
sous-total CH	30'800	73'550	41.88%	20'100	32'800	61.28%	50'900	106'350	47.86%	5.98%	44.60%
Saint-Julien	4'400	11'000	40.00%	3'650	10'000	36.50%	8'050	21'000	38.33%	-1.67%	90.91%
Neydens	350	1'400	25.00%	2'750	1'900	144.74%	3'100	3'300	93.94%	68.94%	135.71%
Archamps	1'450	1'650	87.88%	4'300	450	955.56%	5'750	2'100	273.81%	185.93%	27.27%
sous-total FR	6'200	14'050	44.13%	10'700	12'350	86.64%	16'900	26'400	64.02%	19.89%	87.90%
PACA BERNEX	4'700	30'950	15.19%	11'500	16'000	71.88%	16'200	46'950	34.50%	19.32%	51.70%
PACA St-Julien - Aire	32'300	56'650	57.02%	19'300	29'150	66.21%	51'600	89'800	60.14%	3.12%	51.46%
TOTAUX	37'000	87'600	42.24%	30'800	45'150	68.22%	67'800	132'750	51.07%	8.84%	51.54%

La commune rappelle, en relation avec l'analyse ci-dessus, que le développement des communes voisines pourrait avoir des incidences importantes sur le fonctionnement de la commune et les infrastructures communales. En particulier, le développement de la zone située sur Bardonnex entre l'autoroute et la route de St-Julien à Perly, pour y accueillir des places de travail et/ou des logements, devront être analysés dans la perspective du phasage et de sa maîtrise souhaitée par la commune.

La commune ne peut encore se déterminer à ce stade sur certaines options retenues en ce qui concerne son territoire. Elle prend pour exemple le « projet pilote » de ville transfrontalière mentionnée en page 30 du rapport. Elle exprime à ce sujet ses réserves quant à cette vision certes idéaliste, mais peut-être peu réaliste ou réalisable compte tenu d'états de faits et de réalités provenant de règles étatiques différentes de part et d'autre de la frontière (aspects douaniers, écoles etc). Elle relève par ailleurs que l'accès notamment au futur tram envisagé sur la route de Genève (partie française de la route de St-Julien) se situera en partie à des distances trop grandes pour inciter les futurs habitants à le prendre. L'aspect de la mobilité et de l'accessibilité projetée de cette zone ne convient pas la commune.

Pour ces diverses raisons, la commune entend donc pouvoir s'écarter des options retenues dans le PSYN dans la révision de son plan directeur, tout en respectant au mieux les objectifs généraux ou concepts qui y ont été définis.

C. Mobilité

La commune considère que les questions relatives à la problématique de la mobilité doivent être réglées prioritairement de façon démontrée et sûre dans leur réalisation, celle-ci devant être **en phase** avec le développement de la région et du trafic transfrontalier en augmentation, indépendamment même du développement envisagé par le PACA et le PSYN.

À ce stade, la commune n'est pas convaincue que les mesures envisagées ou esquissées dans le rapport parviennent valablement et à régler ces problèmes. Or la résolution des aspects mobilités est un **préalable incontournable** de l'avis de la commune avant d'envisager concrètement un développement de la région :

- Il est admis que le seul moyen vraiment valable (à terme) pour solutionner la question de la mobilité à l'échelle de l'agglomération, et celui donc du PACA St-Julien/Plaine de l'Aire,



repose sur des RER. Or la réalisation d'un tel RER n'est pas envisagée avant des dizaines d'années.

- Il ressort de façon de plus en plus évidente que le problème dû à la congestion déjà actuelle des voiries et notamment celle de l'autoroute de contournement pourra être en bonne partie réduit par une future traversée du lac, projet dont la réalisation n'est cependant pas envisagée par les autorités suisses avant également de nombreuses années.
- En attendant des RER, la solution des bus rapides à mettre en service pour desservir le centre de l'agglomération et la zone aéroportuaire a été retenue pour régler les enjeux de la mobilité. Elle doit être démontrée dans sa réalisation pratique. En effet, elle nécessite la mise en place de passages privilégiés sur l'autoroute pour ces bus. Nous nous interrogeons si des mesures envisagées de « priorisation » des bus RER sur l'autoroute sont-elles légalement et techniquement possibles. Un moyen également envisagé pour garantir des temps de transport de tels bus-RER, alors que l'autoroute est déjà congestionnée et que des zones vont être fortement développées à proximité de celle-ci, consiste à gérer, c'est-à-dire à restreindre le transport individuel motorisé TIM sur l'autoroute ce qui va à fin contraire de la volonté de placer le maximum de TIM sur l'autoroute. Il nous semble que les implications d'une telle démarche n'ont pas été suffisamment étudiées et validées. Quelles sont les conséquences sur les autres voiries ? Si la conséquence de telles mesures est le report sur les TP (notamment ces bus), ceux-ci auront-ils réellement la capacité d'absorber ce report (il est fait mention de dizaines de milliers de déplacements supplémentaires par jour dans le rapport) et les aménagements de parking périphériques adéquats seront-ils réalisés à temps ?
- Nous souhaitons que des simulations réalistes soient réalisées concernant les TIM, afin de s'assurer que les besoins incontournables dans ce mode de transport soient correctement pris en considération dans les scénarios. Nous nous interrogeons dans ce contexte si la création d'une nouvelle ceinture TIM à l'extérieur de l'agglomération (nouvelle autoroute de contournement, celle actuelle étant clairement destinée à être une autoroute urbaine), ne devrait pas être étudiée.
- Concernant la mobilité douce et son développement, nous sommes convaincus de son intérêt et utilité. Toutefois, nous espérons que les simulations réalisées ne reposent pas trop sur celle-ci, en ce qui concerne du moins les transports réalisés dans le cadre professionnel. En effet, les conditions météorologiques prévalant dans notre région ne permettent pas d'assurer la permanence de ce mode de transport. Dès lors, l'offre de TP doit être conçue en conséquence.
- La commune exprime son souci et sa sensibilité concernant la réalisation d'un tram sur la route de Saint-Julien. Nous constatons tout d'abord avec regret que les études de faisabilité d'un tel tram ont été réalisées sans réelle concertation avec elle. L'exécutif a bien reçu le fonctionnaire de l'Etat en charge de cette étude, qui a présenté les résultats provisoires de ses travaux, et notamment les scénarios envisagés pour assurer des temps de transport optimaux du Tram dans sa traversée de notre commune, car la réalisation d'un tram en site propre n'est pas réalisable. Nous avons formulé certaines réserves sur certains des scénarios présentés et proposé des axes de réflexions études, mais n'avons pas encore de retour si ces observations ont été suivies dans la préparation ou la finalisation du rapport portant sur la faisabilité du tram reliant St-Julien au centre de l'agglomération. Nous relevons cependant que la mesure envisagée pour assurer les temps de transport du tram serait de restreindre la circulation des TIM, respectivement de renvoyer ceux-ci sur d'autres axes routiers. Un des principaux scénarios envisagés à cet effet étant le report du TIM en direction du centre du village de Perly via le chemin de la Mairie, nous avons déjà exprimé notre forte réprobation sur celui-ci. Nous avons par contre suggéré d'examiner si parmi d'autres solutions à étudier, une solution ne pouvait pas être trouvée en parallèle avec le développement de la zone située entre l'autoroute et la route de St-Julien à Perly, qui nécessitera forcément la création de nouvelles voiries pour desservir celle-ci.



- Toujours concernant la réalisation d'un tram sur la route de Saint-Julien, nous pensons que sa réalisation éventuelle **sans site propre** serait probablement un point positif, dans la mesure où cette réalisation, si elle s'accompagne d'une réduction du TIM, pourrait alors permettre de restituer en partie cette route devenue rue à la population.
- Nous avons la certitude que la réussite du projet d'agglomération passera par l'attention soutenue que le canton et la région consacreront aux autorités communales qui, par essence, disposent d'une connaissance approfondie de leur territoire. Nous devons réussir ensemble ce défi.

Perly-Certoux, le 26 septembre 2010



