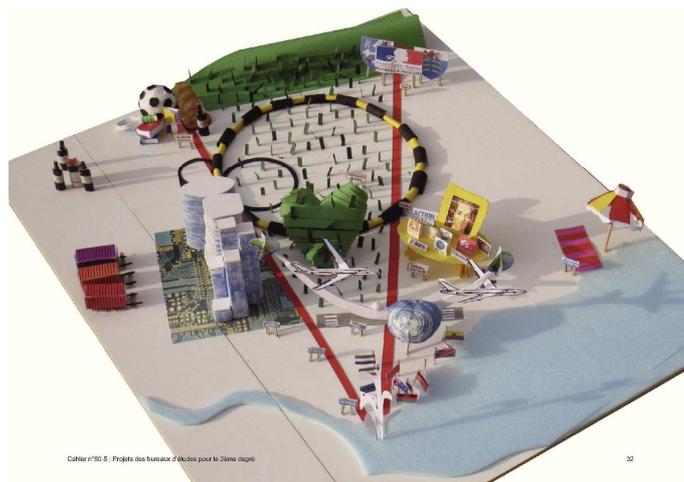


Cahier n°81-2

PACA
Genève/St-Genis
Gex



Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise



Rapport final
FICHES PSD

AOUT 2011





.....

Cahier n°81-2

.....

Rapport final

FICHES PSD

Auteurs :

Marie-Paule Mayor, Mayor + Beusch

Christine Thibaud Zingg, Thibaud-Zing SA

Benoît Ziegler, David Oppliger, Michel Schuppisser, mrs partner SA

Anne-Lise Cantiniaux, Indiggo

Han Van de Wetering, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH

Avec l'appui de :

**L'Équipe du Projet d'agglomération, le Comité de Projet, le Groupe appui de
l'administration (GRAD) et les partenaires**





4.2.1 Projets stratégiques de développement / cahier 81-2

Les **projets stratégiques de développement (PSD)** constituent des périmètres opérationnels pour la mise en œuvre des principales options et mesures du Projet d'agglomération. Ils concernent les espaces porteurs d'enjeux de première importance, significatifs pour le développement de l'ensemble du territoire du PAFVG. Une planification directrice y est nécessaire, de manière à garantir, un aménagement de qualité, la prise en compte transversale des domaines concernés et pour instituer un cadre pré-négocié, à travers une démarche de concertation avec les communes et l'ensemble des intéressés.

On dénombre 11 PSD sur le PACA Genève - Saint-Genis - Gex¹ :

- > **3 PSD autour de l'aéroport nécessitant une étroite coordination :**
 - o PSD 1 : Tête GVA élargie – Casai – AIG, Vernier – Meyrin (CH)
 - o PSD 2 : Mail Sud aéroport, Grand-Saconnex (CH)
 - o PSD 3 : Ferney-Voltaire – Grand-Saconnex (CH+F)
- > **1 PSD en lien avec le masterplan du CERN :**
 - o PSD 4 : CERN, Meyrin – Satigny – Prévessin-Moëns – St-Genis-Pouilly (CH+F)
- > **1 PSD lié à la dynamique des ZI :**
 - o PSD 5 : ZIMEYSA élargie, Meyrin – Vernier – Satigny (CH)
- > **2 PSD à dominante logement autour des haltes CFF :**
 - o PSD 6 : Châtelaine, Vernier – Genève (CH)
 - o PSD 7 : Satigny (CH)
- > **3 PSD liés aux centres régionaux :**
 - o PSD 8 : Saint-Genis / Croissant Porte de France, Saint-Genis - Thoiry (F)
 - o PSD 9 : Ferney-Voltaire – Ornex - Prévessin "FOP" (F),
 - o PSD 10 : Gex - Cessy "GECE" (F)
- > **1 PSD peu abordé dans l'étude PACA :**
 - o PSD 11 : Montbrillant – Sécheron, Ville de Genève (CH)

Une **fiche** est rattachée à chacun de ces projets stratégiques de développement. Elle contient de manière essentielle les informations suivantes :

- > les enjeux et but du projet,
- > la description du site et une illustration du projet,
- > les objectifs d'aménagement en termes d'urbanisation, de mobilité et d'environnement,
- > les contraintes,
- > la mise en œuvre : phasage, actions à mener et état de la coordination,
- > les autres informations : projets liés, études directrices.

Les fiches qui concernent le canton de Genève sont en adéquation avec les fiches PSD inscrites dans le projet de Plan Directeur Cantonal en consultation au moment de la rédaction.

¹ La fiche PSD Versoix n'est pas reprise dans le présent cahier car elle est traitée dans le PACA Genève-Rolle.



Le **cahier no 81-2** recueille l'ensemble des fiches PSD du PACA Genève - Saint-Genis - Gex, dont les études sont à lancer.

Certains projets nécessiteront une coordination spécifique, comme par exemple autour de l'aéroport. Afin d'assurer une vision d'ensemble entre les trois PSD qui vont se développer sur sa façade sud, des études seront menées en parallèle (programmation économique, mobilité, bruit, EES). Des démarches devront aussi être entreprises à l'échelle du Cercle de l'Innovation.

D'autres secteurs ont été identifiés comme potentiels à étudier. Des secteurs stratégiques pourraient se développer sur le long terme, comme par exemple :

- > la localisation d'une plateforme logistique entre le site de Colovrex à Bellevue et celui de la ZIMEYSA élargie à Vernier/Satigny ;
- > l'éventuel développement de la campagne Tournay à Pregny-Chambésy pour du logement ;
- > le potentiel d'extension urbaine de Versoix en direction de l'est pour de nouveaux quartiers d'habitation ;
- > l'intégration des conclusions du masterplan du CERN en cours de réflexion, notamment sur d'éventuelles extensions du site no1.



Enjeux

Dans le schéma PACA Genève - St-Genis - Gex, le périmètre de Tête GVA - Casaï - AIG correspond à la partie sud-ouest de la façade Sud de l'aéroport. Il participe à la dynamique transfrontalière du Cercle de l'Innovation et constitue un projet stratégique de développement dont les principaux enjeux sont:

- d'assurer la cohérence d'ensemble des nombreux projets situés autour du nœud autoroutier afin que chacun participe à une stratégie d'ensemble; c'est l'accrochage Tête GVA,
- d'établir des liens entre les secteurs d'activité et le cœur d'agglomération,
- de requalifier l'avenue Louis-Casaï comme un des trois axes urbains denses de la façade Sud de l'aéroport, comprenant des logements, des services, des activités et des équipements,
- construire des quartiers denses de logements par la transformation des quartiers de villas de Cointrin Ouest et Cointrin Est et la mutation du secteur de l'Étang.

Potentiel théorique estimé: 2600 logements - 4300 emplois

PSD de coordination avec des opérations de renouvellement urbain

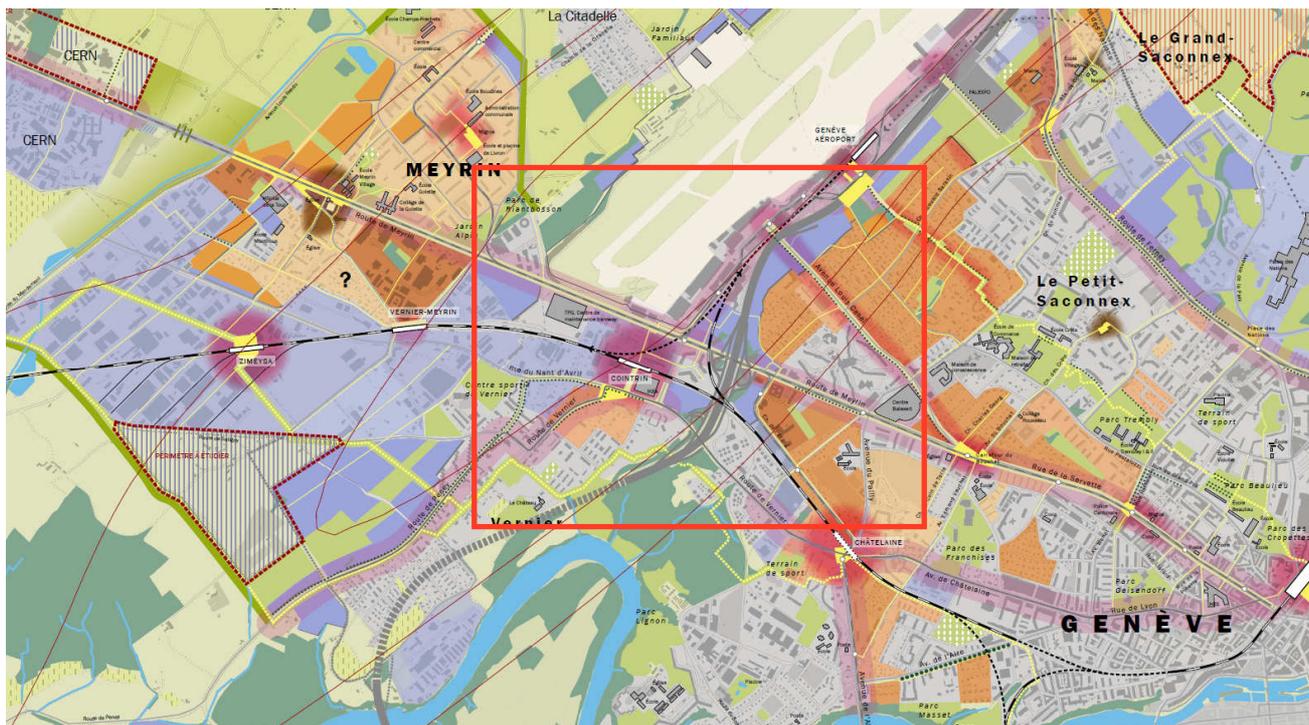
But

Valorisation et renforcement du secteur tertiaire autour du nœud autoroutier (Tête GVA) et densification de quartiers d'activités et d'habitation, connectés à la Façade Sud de l'aéroport

Description du périmètre

D'une superficie totale d'environ 60 hectares, le périmètre comprend les secteurs suivants: l'avenue Louis-Casaï, les secteurs Pré-Bois, Blandonnet, Cointrin Ouest, Cointrin Est, le secteur de l'Étang. Il est limité au sud par les secteurs des Pétrouliers, au nord par la zone villas (cf. PSD Mail Sud Aéroport).

Il occupe des terrains situés sur plusieurs zones d'affectation: zone aéroportuaire, zone de développement 2, zone villas, zone de verdure, zone de bois et forêt (Pré-Bois) et zone de développement industrielle et artisanale.



Objectifs d'aménagement

Urbanisme

- Le programme offrira une capacité élevée en surfaces d'activités, d'environ 4300 emplois et environ 2600 logements, dont au moins 50% de logements d'utilité publique, subventionnés ou coopératifs (3000 emplois et 1800 logements à l'horizon 2030).
- Le secteur Tête GVA est voué à devenir un pôle majeur à vocation tertiaire (typologies de bâtiments de grande taille) doté de services et de lieux de convivialité et de rencontre.
- Le projet de vitrine économique le long de l'autoroute vise à construire une bande d'activités tournées vers l'aéroport et l'autoroute, participant à une vision urbaine globale de la Façade Sud de l'aéroport.
- Seront développés des bâtiments de grande taille, protégeant du bruit les nouveaux quartiers d'habitation qui doivent être construits à l'arrière. La route de Pré-Bois sera requalifiée en avenue urbaine, intégrant un axe fort TC, partie de la boucle transfrontalière envisagée pour le Cercle de l'Innovation.
- L'avenue Louis-Casaï est un boulevard urbain à densifier et à requalifier (planification en cours). Une nouvelle centralité (traitement de l'espace public, densification du pourtour) est à créer autour du carrefour du Bouchet.
- Actuellement, le secteur de Cointrin Ouest, quartier de villas situé entre le quartier des Avanchets, l'autoroute et l'arrière du front bâti déjà constitué de l'avenue Louis-Casaï, est voué à être densifié. Une continuité urbaine est à créer avec les deux axes urbains de la route de Meyrin et de l'avenue Louis-Casaï et avec le secteur Tête GVA.
- Le secteur de l'Étang, mal intégré à la ville, associe des friches et des industries obsolètes. Ce secteur accueillera des activités côté autoroute et des logements en direction des quartiers à densifier intégrés au PSD Châtelaine.
- Le secteur de Cointrin Est doit être densifié en lien avec les secteurs villa contigus (cf. PSD Mail Sud Aéroport).

Mobilité

- Les conditions d'accessibilité TIM, TC et MD des secteurs identifiés et de l'aéroport doivent être assurées: offrir un maillage TC du secteur, améliorer les liaisons MD entre grandes infrastructures, grands sièges sociaux et quartiers d'habitation...
- La problématique des coupures constituées par la voie ferrée et l'autoroute, mais aussi par l'avenue Louis Casaï, devra être traitée de façon à assurer une perméabilité du tissu urbain constitué tout en intégrant les autres infrastructures de transport existantes et projetées (TCMC, axe fort TC route de Vernier, desserte de la face sud de l'aéroport, halte RER de Cointrin Vernier...).
- La participation, avec les partenaires français, à la mise en place d'un système de transport collectif performant et adapté à la demande permettra de structurer le concept du Cercle de l'Innovation et d'étendre la zone d'influence transfrontalière de l'aéroport.
- La requalification de l'avenue Louis-Casaï intégrera la création d'aménagements pour favoriser la vitesse commerciale TC (planification d'une voie réservée en cours).
- Des rabattements sont à prévoir sur la future halte RER de Châtelaine:
- *La question d'une éventuelle halte à Blandonnet doit être envisagée dans ce PSD, en fonction des complémentarités avec la gare de Châtelaine et en veillant à avoir des interdistances suffisantes entre les différentes haltes.*

Environnement / Paysage

- La forêt de Pré-Bois et le Nant de la Noire doivent être pris en compte du point de vue nature et paysage.
- Il existe quelques secteurs ponctuels où les seuils critiques de polluants de l'air sont dépassés, notamment les NOx provenant majoritairement du transport routier.

A prendre en compte

- Phasage de l'urbanisation: ce périmètre fait l'objet de différentes planifications et procédures en cours (DR Etang, DR Pré-Bois, DR Cointrin Ouest).

- L'accessibilité routière est saturée.
- Le gabarit de hauteur du bâti est limité par le plafond aérien.
- Foncier: les terrains sont pour la plupart en mains privées; certains terrains sont propriété des CFF.
- Stationnement: une politique ambitieuse en matière de stationnement pour les pendulaires des futures activités du PSD doit être envisagée en tenant compte de l'accessibilité TC très performante du secteur.
- Risques majeurs liés aux dépôts d'hydrocarbures (se référer à l'étude d'aménagement du site des dépôts d'hydrocarbures à Vernier, en cours, pouvant influencer le niveau de contrainte) et à celle des accidents d'avion (évaluation dans le cadastre des risques « Geneva Risks »).
- Infrastructures: contraintes liées aux installations ferroviaires significatives sous l'angle des risques (ARE-OFEV-OFT-2009 guide)
- Infrastructures: une ligne électrique à haute tension longe l'aéroport; la voie ferrée et l'autoroute constituent des barrières physiques franchies en deux points seulement.
- Équipements: un équipement sportif en limite de Cointrin Ouest comprenant piscine, dojo, salles sports martiaux...) sera construit pour pallier le problème de sécurité de la piscine existante. Cette planification devra être coordonnée avec les projets de l'AIG.
- Gestion des eaux: les extensions prévues devront faire l'objet de mesures de gestion des eaux avant rejet dans le Nant d'Avanchet, conformément au plan général d'évacuation des eaux (PGEE) de l'AIG et des communes de Meyrin, Vernier et Grand-Saconnex.
- Bruit: les nuisances sonores émanant du trafic aérien (cadastre du bruit du trafic aérien établi par l'OFAC), de l'autoroute, des routes de Meyrin et de Vernier, et du futur barreau routier doivent être prises en compte (respect de l'OPB) pour la construction de locaux sensibles au bruit.
- Pollution atmosphérique: le secteur est aujourd'hui affecté par des dépassements de seuils pour les NOx notamment, dont les principaux émetteurs sont les véhicules motorisés.
- Gestion de l'énergie: synergies à l'étude entre l'AIG, les SIG et le SCANE pour l'alimentation en énergie de l'aéroport et des quartiers environnants, dans le cadre de la politique énergétique globale du SCANE.
- Aménagements paysagers: tenir compte de la prévention du péril animalier de l'aéroport.

Mise en oeuvre

Phasage

Ce périmètre fait l'objet de différentes planifications et procédures en cours:

- Tranche n°1: Tête GVA / secteur Pré Bois, PLQ 29739 chemin du Ruisseau / PLQ le long de l'avenue Louis-Casaï,
- Tranche n°2: DR 18242 Etang
- Tranche n°3: DR 18280 chemin de l'Avanchet, Cointrin Ouest
- Tranche n°4: Cointrin Est

Démarche

Les démarches engagées sont:

- Etude prospective des besoins de niveau de service du réseau principal de Vernier, Vernier/Canton/FTI - en cours
- Etude conditions d'accessibilité PLQ 29739 chemin du Ruisseau Cointrin Ouest (2011)
- Etude image directrice Pré Bois (cahier des charges en cours - PAR) (2011)
- Plan cadre CFF horizon 2030 - 2010-2011 et mandat de coordination remis à jour constamment pour le développement ferroviaire
- Plan directeur de l'aéroport à l'horizon 2025 (en cours)

Mise en place d'une coordination globale des PSD autour de l'aéroport, comportant notamment une pré-programmation urbaine et une conception multimodale de l'accessibilité, de manière à pouvoir disposer d'une pré-image directrice sur laquelle pourront s'appuyer les études mobilité propres au PSD.

Doit être mis en route un mandat d'étude portant sur :

- Étude urbaine et de programmation (un plan guide évolutif qui crée le cadre du projet urbain et permet sa réalisation par interventions groupées ou éparses à des temporalités variables)
- Mise en œuvre et accompagnement (mission d'accompagnement des projets d'infrastructures et des opérations immobilières (faisabilité, suivi des études ...) / élaboration et/ou suivi PLQ, MZ ... à engager au fur et à mesure du processus / mission de conception des espaces publics).

Démarche type Projet stratégique de développement (projet PDC 2030 - fiche A04)

Actions à mener

- Étude concernant le financement des franchissements de l'A1 accompagnés d'espaces publics à réaliser
- Etude amélioration desserte TC longitudinale façade Sud AIG accompagnée d'espaces publics de qualité
- Etude espace-rue avenue Louis-Casaï intégrant un site propre.
- Etude de positionnement gare ferroviaire Blandonnet

Etat de la coordination

en cours

Autres informations

Planification cadre

- Plan directeur communal de Vernier (adopté)
- Plan directeur communal de Meyrin (en cours)
- Plan directeur AIG 2016-2025 (en cours)

Projets liés

- *Autres PSD autour aéroport (mandats de coordination) et PSD Châtelaine*
- Étude mobilité: concept multimodal à l'échelle de la façade Sud de l'aéroport (accessibilité TIM, desserte TC longitudinale ...)
- Programmation économique notamment en lien avec la présence de l'aéroport (PSD autour de l'aéroport - *Cercle de l'Innovation*)
- Étude acoustique, pour développer une morphologie urbaine tenant compte des nuisances sonores
- Démarche d'évaluation environnementale orientant le processus (PSD autour aéroport).
- Etude de faisabilité et estimation du coût du réaménagement du périmètre des pétroliers, Vernier, 2010
- *Etude CFF/Canton de développement de capacité du réseau ferroviaire à l'Ouest de Genève (Léman 2030)*
- *Plan de gestion du Bois de la Grille*

Études directrices

- *Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 1*. PAFVG, cahiers 1 à 10, CRFG, décembre 2007
- *Évaluation des sites d'accueil économique du canton de Genève (PPDE)*. PAFVG, cahier n° 11-3, Metron / CRFG, novembre 2008 [posant le principe du développement d'un pôle de développement économique majeur]
- *PACA Genève – Meyrin -St-Genis*. PAFVG, cahiers 70 à 70-6, Ggau - KCAP – Obras, PAFVG / CRFG, 2009 à 2010 [dans le cadre d'un large processus de concertation, donne des orientations pour le futur quartier]
- *PACA Genève / St-Genis / Gex. Rapport final du plan de synthèse*. PAFVG, cahiers n°81-1 à 81-4, CRFG, 2010-2011 [développe les orientations à retenir dans les documents d'aménagement]
- *Image directrice Cointrin Ouest*, 2006
- Etude des accès cyclables à l'aéroport

Etat d'information : juillet 2011 / version PDC 2030 consultation CE + remarques PACA

Enjeux

Le projet concerne la zone terminale de l'aéroport et deux des trois axes urbains denses de la façade Sud de l'aéroport dévolus aux densifications urbaines sur la zone villa: le mail Aéroport - Cornavin et le parc de Palexpo.

En connexion directe avec le terminal et la gare CFF - Genève Aéroport, ce projet stratégique de développement constitue le principal élément d'accrochage du Cercle de l'Innovation et offre l'opportunité de dynamiser la façade Sud de l'aéroport en renforçant la vitrine économique le long de l'autoroute et en lui conférant des qualités urbaines, d'utiliser l'espace public comme levier de transformation urbaine et de créer un quartier mixte disposant d'une capacité d'accueil importante en logements et intégrant des services et des équipements d'agglomération.

Potentiel théorique estimé : 3400 logements - 1400 emplois

PSD de renouvellement urbain

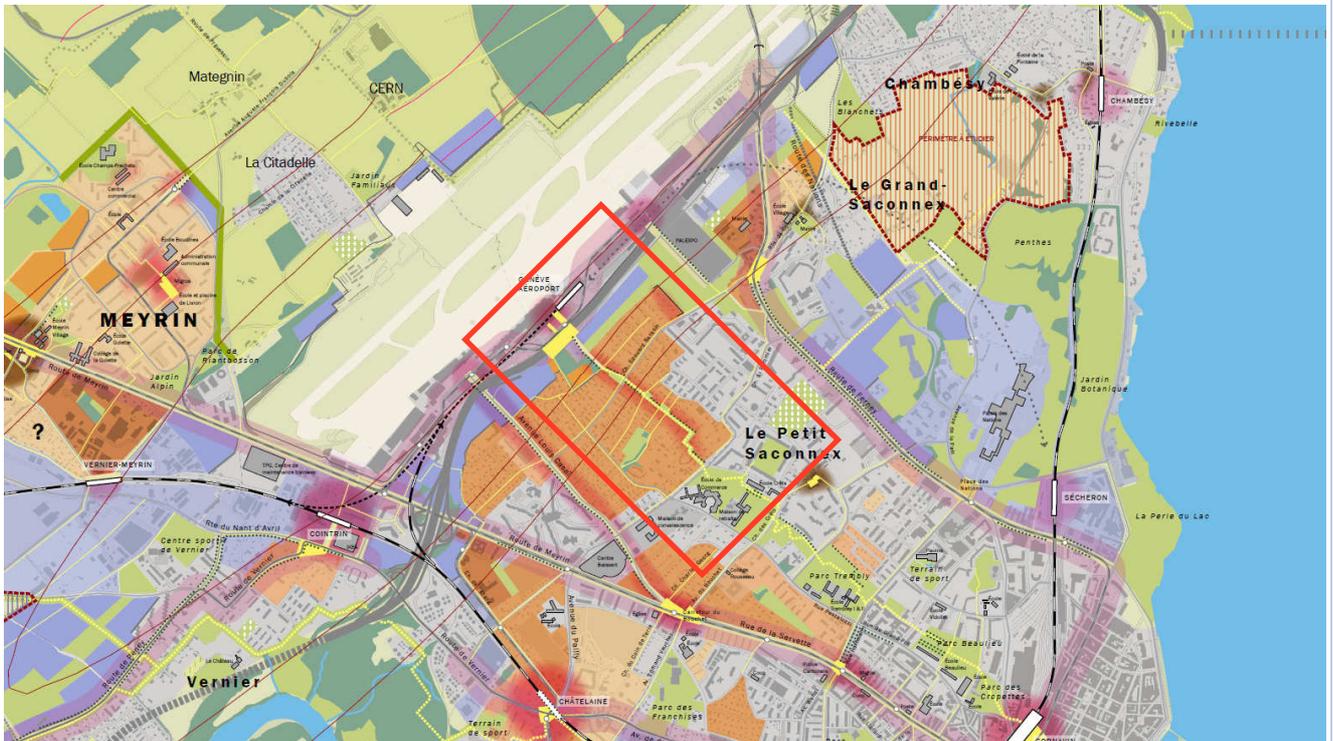
But

Création progressive d'un nouveau quartier d'habitation en extension sur la zone villas, accrochage au pôle multimodal de l'aéroport et renforcement de celui-ci.

Description du périmètre

D'une superficie totale d'environ 40 hectares, le périmètre comprend le secteur aéroportuaire aux abords immédiats de l'aéroport et les quartiers de villas situés de l'autre côté de l'autoroute.

Il occupe des terrains situés sur plusieurs zones d'affectation: zone aéroportuaire, zone de développement 4a, 5^e zone villas, zone de verdure et zone de bois et forêt (Jonc).



Objectifs d'aménagement

Urbanisme

- Le programme offrira une capacité estimée à environ 3'400 logements et 1'400 emplois (1000 logements et 420 emplois à l'horizon 2030).
- Afin de conférer une image forte du secteur aéroportuaire, il s'agira d'améliorer la qualité immédiate des abords du terminal de l'aéroport, de la gare CFF et des quais des bus, véritable pôle multimodal, en lui conférant de véritables caractéristiques urbaines.
- Construit à partir d'une plateforme composée d'un espace public et d'un bâtiment enjambant l'autoroute en face du terminal et de la gare CFF de l'aéroport et se prolongeant par une succession d'espaces publics jusqu'à Cornavin, le Mail aéroport Cornavin constituera un axe urbain dense autour d'une liaison attractive combinant modes doux et TC, la desserte TIM restant à analyser, et s'adaptant au maximum au tissu bâti existant.
- Le parc de Palexpo accueillera sur son pourtour des fronts bâtis denses.
- Le projet de vitrine économique le long de l'autoroute vise à construire et à densifier la façade Sud de l'aéroport en lui conférant une urbanité dense de grande qualité issue d'une vision urbaine globale de la façade Sud de l'aéroport.

Mobilité

- Les réseaux TC et MD du cœur d'agglomération seront connectés aux arrêts de la desserte TC longitudinale de la façade Sud (par exemple prolongement de la ligne desservant le quartier du Pommier dans l'axe du terminal).
- La coupure constituée par l'autoroute sera traitée de façon à assurer une meilleure irrigation du tissu urbain proche de l'aéroport et faciliter les liens entre ce tissu et l'aéroport.
- L'accessibilité TIM du nouveau quartier devra être étudiée.

Environnement

- Tout ou partie du bois du Jonc sera intégré à l'aménagement du secteur.
- Les marais du chemin des Massettes (Grand-Saconnex) pourront être valorisés.

A prendre en compte

- Foncier : les terrains sont pour la plupart en mains privées.
- La hauteur des constructions est limitée par le plan de dégagement d'obstacles de l'aéroport.
- Stationnement : une politique ambitieuse en matière de stationnement pour les pendulaires des futures activités du PSD doit être envisagée en tenant compte de l'accessibilité TC très performante du secteur. Par ailleurs, pour les pendulaires à destination du centre-ville, un P+R est envisagé au niveau de la jonction de Ferney en complémentarité des autres P+R du secteur (par ex. P+R des Tuileries).
- Infrastructures: une ligne électrique à haute tension longe l'aéroport.
- Paysage et nature: prise en compte des marais chemin des Massettes.
- Gestion des eaux: les extensions prévues devront faire l'objet de mesures de gestions des eaux avant rejet, notamment dans le Nant d'Avanchet conformément au plan général d'évacuation des eaux (PGEE) de l'AIG et de la commune du Grand-Saconnex.
- Pollution atmosphérique: le secteur est aujourd'hui affecté par des dépassements de seuils notamment pour les NOx, dues principalement au trafic routier induit par l'aéroport.
- Gestion de l'énergie : synergies à l'étude entre l'AIG, les SIG et le SCANE pour l'alimentation en énergie de l'aéroport et des quartiers environnants, dans le cadre de la politique énergétique globale du SCANE.
- Bruit: les nuisances sonores émanant du trafic aérien (cadastre du bruit du trafic aérien établi par l'OFAC) et de l'autoroute doivent être prises en compte (respect de l'OPB) pour la construction de locaux sensibles au bruit
- Les nuisances sonores de l'autoroute (bruit routier) et de l'aéroport limitent la possibilité de construire des logements à une certaine distance des sources de bruit. Cependant, les exigences pour la

construction de locaux d'activités bénéficient d'un allègement de + 5 dB(A).

- Aménagements paysagers: tenir compte de la prévention du péril animalier de l'aéroport.
- *Prendre en compte le développement futur de la gare de l'aéroport (nouvelles voies à quai) et prendre toutes les mesures de réservation nécessaires.*

Mise en œuvre

Phasage

Un élément déclencheur pourrait être la construction d'une plateforme au-dessus de l'autoroute intégrant une nouvelle construction (en projet).

Phases de transformation du quartier de villas à définir

Démarche

- Mise en place d'une coordination globale des PSD autour de l'aéroport, comportant notamment une pré-programmation urbaine et une conception multimodale de l'accessibilité, de manière à pouvoir disposer d'une pré-image directrice sur laquelle pourront s'appuyer les études mobilité propres au PSD.

Démarche type Projet stratégique de développement (projet PDC 2030 - fiche A04)

Actions à mener

- Définir les orientations à intégrer dans le projet de construction au-dessus de l'autoroute afin d'assurer la cohérence avec les orientations du PACA, identifier les mesures et projets annexes (organisation de l'interface, principes fonctionnels et de circulation, ...)

Etat de la coordination

information préalable

Autres informations

Planification cadre

- *Plan directeur de l'aéroport 2016-2025*, AIG, en cours
- *Plan directeur communal du Grand-Saconnex*, 2006

Projets liés

- Autres PSD autour aéroport (mandat de coordination)
- Etude mobilité : concept multimodal à l'échelle de la façade Sud de l'aéroport (accessibilité TIM, desserte TC longitudinale ...)
- Programmation économique notamment en lien avec la présence de l'aéroport (PSD autour de l'aéroport - *Cercle de l'Innovation*)
- Étude acoustique, pour développer une morphologie urbaine tenant compte des nuisances sonores ainsi que démarche d'évaluation environnementale orientant le processus (PSD autour aéroport).
- Étude CFF - Canton sur le développement de la capacité de l'axe Genève Aéroport - Genève Cornavin - Lausanne (Léman 2030)

Études directrices

- *Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 1*. PAFVG, cahiers 1 à 10, CRFG, décembre 2007,
- *Évaluation des sites d'accueil économique du canton de Genève (PPDE)*. PAFVG, cahier n° 11-3, Metron / CRFG, novembre 2008 [posant le principe du développement d'un pôle de développement économique majeur]
- *PACA Genève – Meyrin -St-Genis*. PAFVG, cahiers 70 à 70-6, Ggau - KCAP – Obras, PAFVG / CRFG 2009 à 2010 [dans le cadre d'un large processus de concertation, donne des orientations pour le futur quartier]
- *PACA Genève / St-Genis / Gex. Rapport final du plan de synthèse*. PAFVG, cahiers n°81-1 à 81-4, CRFG, 2010-2011 [développe les orientations à retenir dans les documents d'aménagement]

3

GENÈVE - VOLTAIRE Ferney-Voltaire (F) et Grand-Saconnex (CH)

Etat d'information : juillet 2011 / version PDC 2030 consultation CE + remarques PACA

Enjeux

Comprenant deux polarités du Cercle de l'Innovation identifiées dans le schéma PACA Genève - St-Genis – Gex, le périmètre constitue un projet stratégique de développement transfrontalier. Ses principaux enjeux sont:

- construire une vision urbaine d'ensemble autour du projet de prolongement du tramway vers Ferney-Voltaire et vers l'aéroport,
- s'inscrire dans la logique d'accrochage de la façade Sud de l'aéroport au cœur d'agglomération et de porte d'entrée sur le réseau ferroviaire pour le Pays de Gex,
- accueillir des logements par densification et extension du Grand-Saconnex en tenant compte des contraintes liées au bruit, notamment à celui du trafic aérien,
- construire la route des Nations et adapter la jonction autoroutière dite jonction de Ferney,
- dynamiser la façade Sud de l'aéroport en créant une bande d'activités orientée vers l'aéroport et l'autoroute et en lui conférant des qualités urbaines,
- rechercher et négocier les complémentarités économiques et de l'offre urbaine du secteur aéroportuaire élargi, notamment en développant un pôle tertiaire sur le secteur de la Poterie à Ferney-Voltaire,
- coordonner les projets avec l'aéroport international de Genève (AIG) notamment le plan directeur actuellement en cours d'élaboration.

Potentiel théorique estimé : 950 logements - 1700 emplois (part GE) - 2300 emplois (part F)

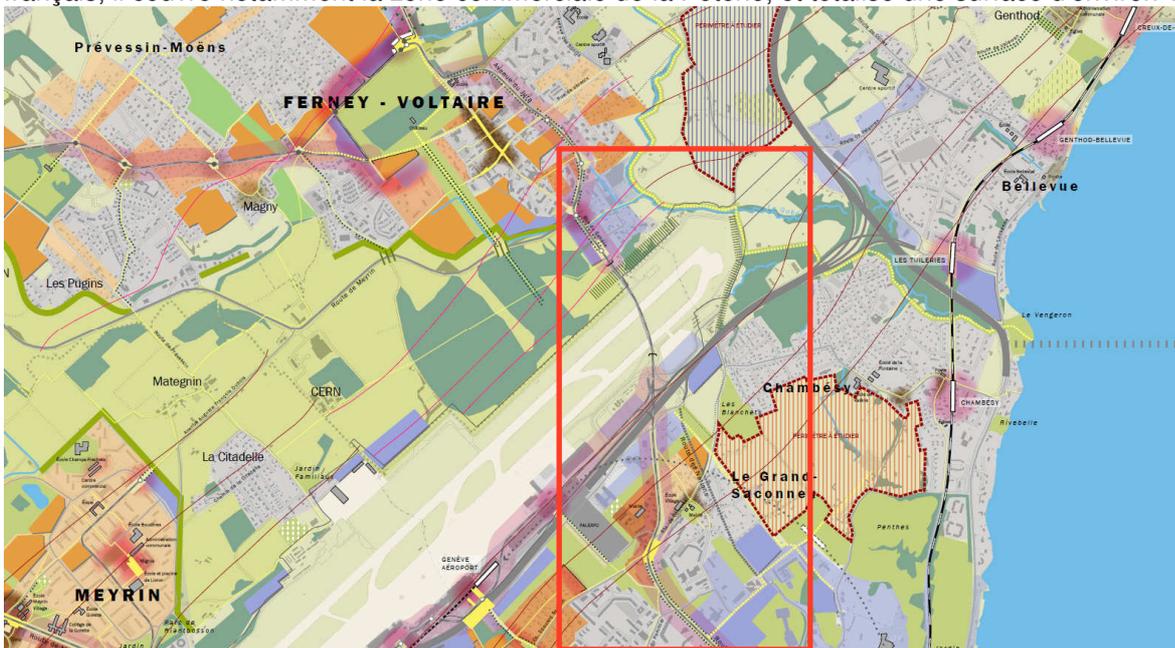
PSD en extension sur la zone agricole et renouvellement urbain sur la partie française, coordination de projets à l'échelle transfrontalière

But

Densification et extension du Grand-Saconnex et réalisation d'un pôle tertiaire à Ferney-Voltaire

Description du périmètre

Le périmètre correspond aux secteurs nord - nord/est de l'aéroport de part et d'autre de la piste de l'aéroport et de la frontière. Côté suisse, il comprend le village du Grand-Saconnex (zones 4B et 4B protégée) et ses extensions (zone 5), la zone de développement industrielle et artisanale de la Susette, la zone agricole du Pré du Stand, une partie du secteur aéroportuaire et des zones de verdure, soit une surface totale de 45 ha. Côté français, il couvre notamment la zone commerciale de la Poterie, et totalise une surface d'environ 100 ha.



Objectifs d'aménagement

Urbanisme

- Côté suisse, le programme offrira une capacité estimée à environ 950 logements, dont au moins 50% de logements d'utilité publique, subventionnés ou coopératifs et 1'700 emplois (horizon 2030: 700 logements et 1400 emplois); côté français, le potentiel est évalué à 2300 emplois (horizon 2030: 1'400 emplois).
- Le quartier urbain mixte du Grand-Saconnex se développera:
 - selon deux bandes programmatiques parallèles aux lignes de DSOPB liées aux trafics aériens (activités "vitrine" et habitat "quartiers urbains") et un espace de transition et de couture (par ex. bande verte ...);
 - à partir de la recomposition et la densification de la place Carantec comme espace public majeur;
 - par densification et extension, en plateforme au-dessus de la trémie de la route des Nations et en prolongement sur la zone agricole, en partie sur la zone de développement industrielle et artisanale de la Susette, par renouvellement du tissu bâti et extension sur terrain non bâti.
- Le projet d'extension du centre sportif intercommunal du Blanché au Grand-Saconnex est à intégrer dans le projet urbain comme composant de l'espace de transition vert entre la vitrine et le quartier urbain mixte.
- Le projet de vitrine économique le long de l'autoroute vise à construire et à densifier la façade Sud de l'aéroport en lui conférant une urbanité dense de grande qualité, participant à la vision urbaine globale de la façade Sud de l'aéroport.
- Le secteur de la Poterie, actuellement secteur enclavé, constitué de bâtiments construits de manière anarchique, fera l'objet d'une recomposition urbaine totale. Il accueillera des activités à valeur ajoutée liées à la proximité de l'aéroport. La douane sera inscrite dans la composition d'ensemble. Une coordination avec l'AIG est à effectuer.

Mobilité

- Assurer les conditions d'accessibilité TIM, TC et MD des secteurs identifiés: limitation du trafic en traversée du Grand-Saconnex et réalisation d'aménagements pour favoriser la vitesse commerciale des transports collectifs (notamment pour les bus sur la route de Colovrex), structurer le réseau routier de manière à favoriser l'utilisation des réseaux primaire et secondaire (par ex. route du Bois-Brûlé) pour les principaux flux TIM, favoriser les liaisons MD entre Pré du Stand et la Susette.
- Construire le prolongement du tramway jusqu'à Ferney-Voltaire et jusqu'à l'aéroport (plusieurs variantes de tracé, franchissement A1).
- Aménager la place de Carantec.
- Participer à la mise en place d'un système de transport collectif performant et adapté à la demande, de manière à structurer le concept du Cercle de l'Innovation et à étendre la zone d'influence transfrontalière de l'aéroport.
- Intégrer dans les réflexions les potentialités de desserte TC offertes par une réaffectation de la route douanière pour la desserte TC.
- Construire la route des Nations pour l'accessibilité du quartier des organisations internationales en trémie puis en tunnel, connectée à l'autoroute par la jonction de Ferney reconfigurée et mise aux normes.
- Coordonner et permettre les projets d'urbanisation aux abords de ces infrastructures de transport: jonction de Ferney, parc relais.
- Poursuivre l'équipement en aménagements cyclables sécurisés (par ex. route de Colovrex)
- Étudier l'incidence du bouclage ferroviaire Cornavin - Aéroport - Cornavin (DGM-CFF) en souterrain.

Environnement

- Tenir compte du système hydrographique du secteur de la Poterie (Gobé...): cf. contrat de rivière Gex-Léman en cours d'élaboration.
- L'étang de Ferney est en lien avec le Gobé à l'aval.
- Étudier le rétablissement d'une continuité écologique *fonctionnelle et durable* entre l'aéroport et le secteur de la Poterie, *du cœur vert vers le Gobé* (avec recouvrement sur quelques mètres

supplémentaires de la route de Ferney).

A prendre en compte

- Accessibilité routière saturée aux heures de pointe.
- Gabarit en hauteur du bâti limité par le plafond aérien.
- Foncier: les terrains côté suisse sont pour les deux principaux en mains privées; côté français, ils sont aux mains de l'Etat de Genève, de la commune de Ferney-Voltaire, de l'Etat français, de propriétaires privés.
- Stationnement: une politique ambitieuse en matière de stationnement pour les pendulaires des futures activités du PSD doit être envisagée en tenant compte de l'accessibilité TC très performante du secteur. Par ailleurs, pour les pendulaires à destination du centre-ville, un P+ R est envisagé au niveau de la jonction de Ferney en complémentarité des autres P+R du secteur (par ex. P+R des Tuileries).
- Infrastructures: la réalisation du tramway Nations - Grand-Saconnex - Ferney est conditionnée par la construction de la route des Nations (cf. loi L. 8757-A ouvrant un crédit d'étude pour la route des Nations et loi H 1.50).
- L'étude du bouclage ferroviaire Cornavin - Aéroport - Cornavin (DGM-CFF) en souterrain pourra avoir une incidence sur les études PSD (*emprises ferroviaires souterraines*)
- Une ligne électrique à haute tension longe l'aéroport.
- Paysage et nature: préservation des berges du Gobé, transition entre Poterie et le nord de l'aéroport à Ferney, avec la proposition d'une amélioration du corridor écologique aujourd'hui très fortement contraint.
- Gestion des eaux: des mesures de gestion des eaux pluviales devront être prises pour gérer la qualité et les débits rejetés dans le Gobé et le Vengeron selon les préconisations des plans généraux d'évacuation des eaux (PGEE) de l'aéroport et de la commune du Grand-Saconnex côté suisse, ainsi que du schéma directeur des eaux pluviales côté français.
- Pollution atmosphérique: le secteur est aujourd'hui affecté par des dépassements de seuils pour les NOx notamment, dont les principaux émetteurs sont les véhicules de transport.
- Bruit: les nuisances sonores émanant du trafic aérien (cadastre du bruit du trafic aérien établi par l'OFAC) et de l'autoroute doivent être prises en compte (respect de l'OPB) pour la construction de locaux sensibles au bruit. Le déclassement de zone agricole et de zone de développement industrielle et artisanale est à prévoir. Les nuisances sonores émanant de l'activité de Palexpo (manutention jour et nuit, etc.) doivent également être prises en compte. Côté français, se référer au PEB (Plan d'Exposition au Bruit)
- Gestion de l'énergie: synergies à l'étude entre l'AIG, les SIG et le SCANE pour l'alimentation en énergie de l'aéroport et des quartiers environnants, dans le cadre de la politique énergétique globale du SCANE.
- Aménagements paysagers: tenir compte de la prévention du péril animalier de l'aéroport.
- Risques: tenir compte de l'étude sur le risque pour les tiers en cas d'accident d'avion, intégrée au cadastre des risques du canton (Geneva Risks)

Mise en oeuvre

Phasage

Phasage de l'urbanisation :

- Tranche n°1: opérations déclencheuses avec l'îlot test La Susette (si possible logements) et l'îlot test secteur de la Poterie
- Tranche n°2: complément Susette
- Tranche n°3: autour de la place de Carantec et DR Pré du Stand

Démarche

- Mise en place d'une coordination globale des PSD autour de l'aéroport, comportant notamment une pré-programmation urbaine et une conception multimodale de l'accessibilité, de manière à pouvoir disposer d'une pré-image directrice sur laquelle pourront s'appuyer les études mobilité propres au PSD.

Démarche type Projet stratégique de développement (projet PDC 2030 - fiche A04)

Actions à mener

- Études infrastructures et mobilité par les autorités compétentes (prolongement tramway vers Ferney-Voltaire accompagné d'espaces publics de qualité – 2013; prolongement tramway vers l'aéroport et desserte TC longitudinal façade Sud AIG accompagnée d'espaces publics de qualité). Dépôt d'une demande de subvention Interreg, appel à projet éco-cité (uniquement sur France)
- Etude du financement et des aspects fonciers de la couverture de la trémie de la route des Nations et, pour la part cantonale, de la modification de la jonction autoroutière de Ferney.
- Montage d'une Opération d'intérêt national (OIN), si accepté.
- Etude globale multicritères sur les infrastructures routières envisagées sur la rive droite – 2011 (pilotage DGM).

Etat de la coordination

en cours

Autres informations

Planification cadre

- Plan local d'urbanisme de Ferney-Voltaire
- Schéma de cohérence territoriale du Pays de Gex
- Plan directeur communal du Grand-Saconnex
- Plan directeur AIG 2016-2025, en cours d'élaboration
- Plan d'exposition au bruit (PEB) français

Projets liés

- Autres PSD autour aéroport (mandat de coordination)
- Etude mobilité : concept multimodal à l'échelle de la façade Sud de l'aéroport (accessibilité TIM, desserte TC longitudinale ...)
- Etude de circulation au Grand-Saconnex visant à étudier la fermeture de l'ancienne route menée par DGM en 2010.
- Programmation économique notamment en lien avec la présence de l'aéroport (PSD autour de l'aéroport - *Cercle de l'Innovation*)
- Étude acoustique, pour développer une morphologie urbaine tenant compte des nuisances sonores ainsi que démarche d'évaluation environnementale orientant le processus (PSD autour aéroport).
- Modification de la jonction de Ferney (mesure 32-1-1)
- Extension du tramway, tronçon Nations - Grand-Saconnex (mesure 32-1-2)
- Requalification de l'espace-rue en lien avec le tram (mesure 32-1-3)
- Route des Nations (mesure 32-1-4)
- Extension du tramway, tronçon Grand-Saconnex - Ferney-Voltaire et réaménagement des voiries au centre de Ferney-Voltaire (mesure 32-1-6)
- Extension du tramway, tronçon Grand-Saconnex – Aéroport, dont traitement de l'espace public (mesure 32-2-2)

Études directrices

- *Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 1*. PAFVG, cahiers 1 à 10, CRFG, décembre 2007
- *Analyse des potentiels des sites stratégiques des territoires français de l'agglomération en regard du Schéma d'agglomération (PPDE)*. PAFVG, cahier n°11.2, Metron / CRFG, novembre 2008 [posant le principe du développement d'un pôle de développement économique majeur]
- *Évaluation des sites d'accueil économique du canton de Genève (PPDE)*. PAFVG, cahier n° 11-3, Metron / CRFG, novembre 2008
- *PACA Genève – Ferney – Gex*. PAFVG, cahiers n°80 à 80-6, Ggau - ar-ter – Farra&Fazan, PAFVG / CRFG, 2009 à 2010 [dans le cadre d'un large processus de concertation, donne des orientations pour le futur quartier]
- *PACA Genève / St-Genis / Gex. Rapport final du plan de synthèse*. PAFVG, cahiers n°81-1 à 81-4, CRFG, 2010-2011 [qui développe les orientations à retenir dans les documents d'aménagement]

Etat d'information : juillet 2011 / version PDC 2030 consultation CE + remarques PACA

Enjeux

Face aux défis de développement des activités du CERN (nouveaux emplois et plus de 100'000 visiteurs), ainsi qu'à la nécessité urgente de procéder au renouvellement des bâtiments vétustes et de remédier aux difficultés structurelles de ses sites, le CERN doit se doter d'un document de planification stratégique qui définira les conditions cadres de sa restructuration pour les 20 prochaines années. Projet stratégique de développement transfrontalier du Cercle de l'Innovation, ce masterplan est destiné à maîtriser la qualité de l'intégration du CERN dans l'agglomération transfrontalière franco-valdo-genevoise, en pleine coordination avec les institutions publiques françaises et suisses.

Potentiel théorique estimé : 2500 emplois - part GE ; 2500 emplois - part F

PSD de renouvellement urbain et de coordination à l'échelle transfrontalière et avec le CERN

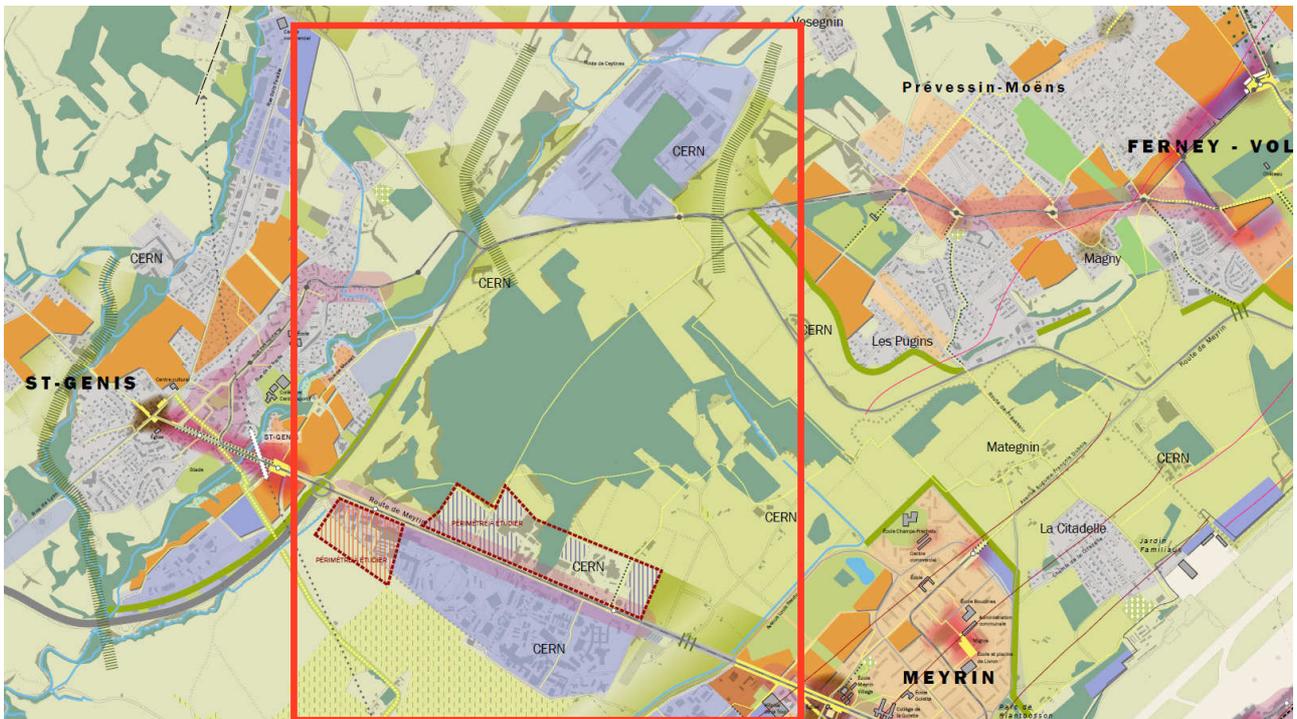
But

Densification, renouvellement et extension limitée des deux principaux sites du CERN. Développement de l'accueil du public, ouverture du site sur la route de Meyrin, notamment en lien avec l'arrivée du tram.

Description du périmètre

Situé à cheval sur la France et la Suisse, les terrains urbanisés du CERN occupent actuellement une superficie de 170 ha. On distingue deux pôles :

- CERN 1 constitue le pôle central, situé sur les communes de Meyrin et Satigny (CH), Prévessin-Moëns et St-Genis-Pouilly (F), de part et d'autre de la route de Meyrin entre Meyrin-village et St-Genis-Pouilly (110ha),
- CERN 2, situé sur la commune de Prévessin-Moëns (F), ce pôle secondaire se connecte à la RD 35 et se situe exclusivement sur France (60ha).



Sur le canton de Genève, les terrains sont classés en zone 3 au sud de la route de Meyrin et en zone de développement 3 au nord de cette dernière. Sur France, les terrains sont affectés en secteur à vocation

spécifique de gestion et de développement des équipements publics et du CERN.

Les terrains d'extension possibles du CERN sont réservés au développement des besoins scientifiques. Ils sont actuellement classés en zone agricole et de bois et forêts, pour une superficie équivalant à plusieurs centaines d'hectares.

Les activités présentes concernent uniquement les prestations de recherche du CERN, le travail et les loisirs quotidiens des employés, ainsi que l'accueil du public autour de la recherche effectuée sur le site.

L'accessibilité de CERN 1 s'effectue pour les usagers uniquement par la route de Meyrin du côté suisse, pour les livraisons également côté français. Le CERN 2 est accessible depuis la RD 35. Dès mai 2011, la mise en place du TCMC offre une accessibilité performante côté Suisse.

Objectifs d'aménagement

Urbanisme

- Il est nécessaire de procéder à un assainissement du site (bâtiments); le renouvellement urbain restera dans un périmètre compact privilégiant une occupation bâtie optimale, préservant les espaces non bâtis. Le patrimoine bâti du site du CERN sera conservé et mis en valeur, notamment le bâtiment administratif remarquable réalisé par les architectes P. et R. Steiger.
- Les affectations des sites seront précisées afin de leur conférer une identité propre; le site de Meyrin par exemple sera développé en tant que site scientifique "Campus", avec une centralité spécifique à proximité de l'arrêt de tram "CERN", pour l'accueil du public.
- Les secteurs de renouvellement urbain, dans l'épaisseur de l'axe route de Meyrin, sont voués à muter avec des affectations mixtes (équipements publics, services et activités).
- La route de Meyrin sera requalifiée (cf. mesure 33-6 tranche A du projet d'agglomération).
- Un maillage d'espaces publics urbains hiérarchisés, structurera le tissu des deux pôles de recherche du CERN.

Mobilité

- Le tramway TCMC est prolongé jusqu'au CERN accompagné d'un P+R de 50 places dans l'attente du prolongement jusqu'à St-Genis (P+R Porte de France).
- Le CERN mettra en place un plan interne de mobilité pour optimiser les déplacements et les stationnements.
- Le réseau de mobilité douce sera connecté aux arrêts des transports publics, à Meyrin, St-Genis-Pouilly et à la voie verte d'agglomération.

Paysage / Environnement

- Une limite claire avec le "cœur vert" du Cercle de l'Innovation et le vignoble de Satigny sera assurée; des perméabilités visuelles des franges depuis l'intérieur du site en direction des paysages extérieurs seront établies.
- Une porte d'entrée du "cœur vert" sera aménagée, annonçant les équipements à disposition et les différents paysages présents sur le site (marais, forêts, production agricole, faune et flore, etc.), depuis l'arrêt de tramway "CERN".
- Une qualification des espaces publics avec la mise en place de repères et une orientation efficace, ainsi que la création de lieux de rencontre selon les différentes centralités permettra de ménager une identité paysagère adaptée à la géographie et aux fonctions de chaque site.
- Le maillage des espaces verts intégrera la gestion des eaux pluviales de tous les sites, dont une partie débouchera dans le projet de renaturation du Nant d'Avril.

A prendre en compte

- Phasage de l'urbanisation à coordonner avec les besoins et potentiels de renouvellement des bâtiments.
- Obligation de PLQ et/ou de concours sur la partie située en zone de développement 3.
- Foncier: les secteurs urbanisés sur Suisse appartiennent à l'Etat de Genève et à la Confédération. Côté France, les terrains sont propriétés de l'Etat français, gérés par le CERN.
- Stationnement: une politique d'optimisation du parcage pour les pendulaires doit être envisagée (en

rapport avec un plan de mobilité interne à établir).

- Mobilité: assurer les conditions d'accessibilité des usagers, des visiteurs (surtout autocar) et des marchandises, et préfigurer la ligne bus/navette du Cercle de l'innovation.
- Paysage et nature: maintien de la connexion biologique entre le cœur vert du Cercle de l'Innovation, le Nant d'Avril en direction du Rhône et le vignoble de Satigny; maintien de la continuité entre le CERN 2 et Prévessin au niveau du lieu dit "Tressales" (cf. continuités indiquées sur plan).
- Gestion des eaux: des mesures de gestion des eaux pluviales devront être prises pour gérer la qualité et les débits rejetés dans le Nant d'Avril et le Nant de l'Ecra selon les préconisations du plan régional d'évacuation des eaux (PREE).
- Plafond aérien: limitation en hauteur des nouvelles constructions
- *Présence d'une ligne à haute tension en bordure est du site*

Mise en oeuvre

Phasage

Masterplan et chartes menés par le CERN en partenariat avec l'Etat de Genève et la Communauté de communes du Pays de Gex (co-financement) 2010 – 2013:

- Phase 1: pré-diagnostic
- Phase 2: masterplan
- Phase 3: chartes de mobilité, d'urbanisme, d'environnement et de paysage
- Phase 4: réalisations (bâtiments, réseaux, espaces publics)

Concours espace-rue mené par l'OU :

- 2011: lancement du concours
- Juin 2012: présentation de l'avant-projet à l'ARE
- 2014: lancement des travaux

Démarche

Masterplan et chartes thématiques CERN:

- mettre en place un plan d'urbanisation et d'aménagement accompagné de ses outils de mise en œuvre
- consultation technique des différents offices des administrations françaises et suisses, tout au long du processus

Démarche d'évaluation environnementale orientant le processus.

Concours espace rue: organisé par l'OU, coordonné avec le CERN et la commune de Meyrin.

Actions à mener

- Analyse de l'opportunité de mutualiser la navette CERN1/2 avec la navette aéroport (préfiguration ligne du Cercle de l'Innovation)
- Etude de faisabilité d'un secteur de logements en lien avec le tram et le secteur Porte de France (St-Genis)

Etat de la coordination

en cours

Autres informations

Planification cadre

- *Plan directeur communal de Meyrin* (en cours)
- *Plan local d'urbanisme de Prévessin-Moëns*
- *Plan d'occupation des sols de St-Genis* (en vigueur)
- *Plan local d'urbanisme de St-Genis* (en cours)

- *Plan directeur communal de Satigny* (en cours)

Projets liés

- Espace rue route de Meyrin : mesure 33-6
- Extension du tramway tronçon Cornavin - Meyrin - CERN : mesure 33-1
- *Extension du TCMC vers St-Genis : mesure 33-7*
- *Voie verte d'agglomération, tronçon Saint-Genis-Satigny : mesure 33-4*

Études directrices

- *Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 1*. PAFVG, cahiers 1 à 10, CRFG, décembre 2007,
- *Analyse des potentiels des sites stratégiques des territoires français de l'agglomération en regard du Schéma d'agglomération (PPDE)*. PAFVG, cahier n°11.2, Metron / CRFG, novembre 2008 [posant le principe du développement d'un pôle de développement économique majeur]
- *Évaluation des sites d'accueil économique du canton de Genève (PPDE)*. PAFVG, cahier n° 11-3, Metron / CRFG, novembre 2008 [posant le principe du développement d'un pôle de développement économique majeur]
- *PACA Genève – Meyrin -St-Genis*. PAFVG, cahiers 70 à 70-6, Ggau - KCAP – Obras, PAFVG / CRFG 2009 à 2010 [dans le cadre d'un large processus de concertation, donne des orientations pour le futur quartier]
- *PACA Genève / St-Genis / Gex. Rapport final du plan de synthèse*. PAFVG, cahiers n°81-1 à 81-4, CRFG, 2010-2011 [développe les orientations à retenir dans les documents d'aménagement]

Etat d'information : juillet 2011 / version PDC 2030 consultation CE + remarques PACA

Enjeux

Le périmètre de la ZIMEYSA élargie est un des sites dévolus à la relocalisation d'une partie des activités du PAV. Accessible par le ferroviaire et l'autoroute, il offre l'opportunité de:

- proposer des sites d'accueil d'activités artisanales et de logistique bénéficiant d'un embranchement ferroviaire,
- créer une interface logistique de grande taille considérée comme porte d'entrée logistique de l'agglomération, permettant de consolider, de trier et de stocker les marchandises destinées à l'agglomération,
- construire des logements en continuité du village de Meyrin,
- permettre une mixité des activités dans certains secteurs à identifier.

L'enjeu pour Meyrin et Vernier est aussi d'assurer la transition et/ou couture entre leurs quartiers urbains et les zones industrielles.

Potentiel théorique estimé: 1200 logements – 16'000 emplois (dont env. 7000 relocalisation PAV)

PSD en extension sur la zone agricole et en renouvellement sur les zones existantes

But

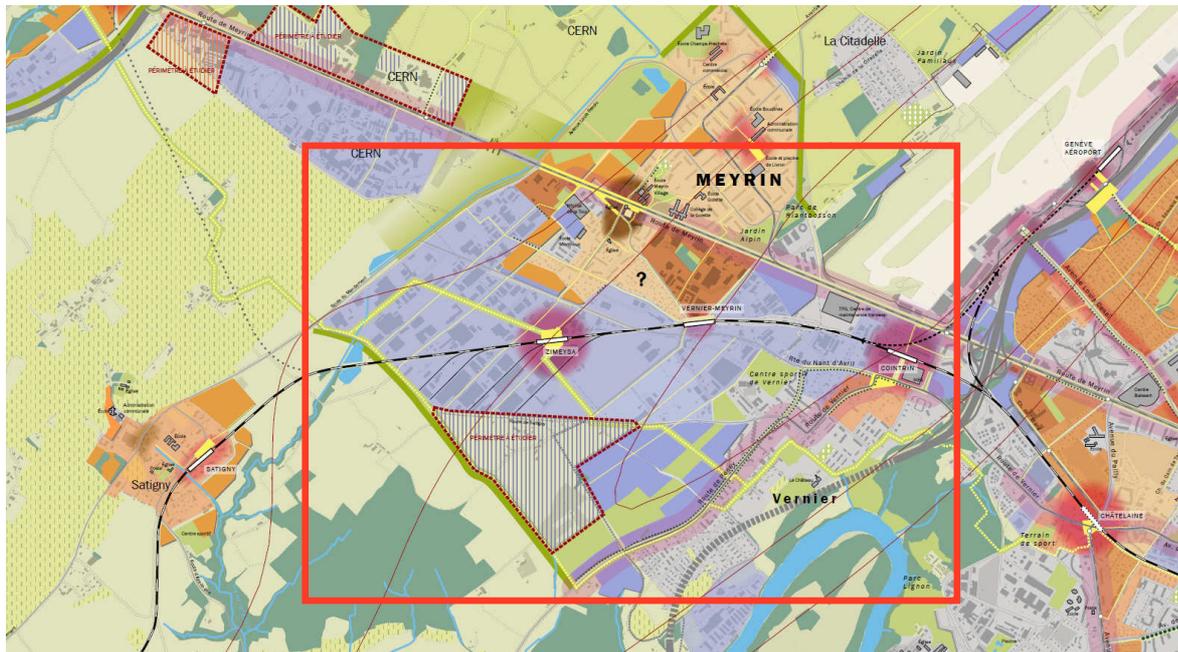
Densification et extension des zones industrielles de Meyrin, Vernier et Satigny et développement de mixité habitat / emploi en continuité de Meyrin village

Description du périmètre

D'une superficie totale d'environ 300 hectares, en grande partie en zone industrielle, le périmètre englobe le village de Meyrin. Il est situé au nord du village de Vernier, dont il est séparé par la route de Peney.

Les terrains d'extension de la zone industrielle correspondent à des secteurs en zone villas en cours de déclassement et à des terrains agricoles, correspondant pour l'essentiel à des surfaces d'assolement et destinés partiellement à l'exploitation de gravières.

Les zones industrielles concernées (ZIMEYSA, ZIMOGA, ZIBAT, ZIRIAN, ZITUIL) sont gérées par la FTI. Les activités présentes concernent le stockage d'automobiles, la gare de conteneurs, la zone artisanale liée aux travaux publics, les transports, divers entrepôts et des gravières. Depuis l'autoroute, l'accès se fait soit par la route de Meyrin, soit par la route du Nant d'Avril, toutes deux fortement chargées. La zone bénéficie d'un accès ferroviaire (actuellement 900'000 tonnes/an de transport de marchandises par rail).



Objectifs d'aménagement

Urbanisme

- Le programme est estimé à 16'000 emplois et 1200 logements, non compris le quartier des Vergers et la Cité Meyrin (horizon 2030: 9000 emplois, dont env. 7000 relocalisation entreprises du PAV, et 800 logements). Une extension à long terme vers l'ouest sera à étudier le moment venu.
- Aussi bien pour la zone actuelle que pour les extensions prévues, on privilégiera une occupation dense en tirant parti des possibilités de superposition des activités.
- Les secteurs situés près de la voie ferrée sont destinés à des activités embranchées au ferroviaire.
- Les secteurs à vocation artisanale, commerciale ou de services techniques dans l'épaisseur de l'axe de la route de Meyrin sont voués à se transformer en quartiers urbains mixtes. Les secteurs de développement de quartiers d'habitation en continuité du village de Meyrin permettront de conforter son rôle de pôle urbain.
- Le système de bandes parallèles accessibles par route et par rail pourrait être renforcé.
- Les centralités liées aux haltes CFF accueilleront des programmes d'activités denses voire certains équipements publics ou commerciaux.
- La route de Vernier sera requalifiée (séquences, arborisation, priorité bus).
- La route de Peney sera requalifiée en avenue urbaine, intégrant un site protégé de trolleybus.
- Un maillage d'espaces publics urbains hiérarchisés et structurés doit contribuer à organiser le tissu d'activités.
- Des lieux de convivialité et de rencontre, par ex. place publique, seront créés.

Mobilité

- Les gares ferroviaires seront considérées comme des portes d'entrée de la ZIMEYSA pour les employés.
- Garantir le fonctionnement des zones industrielles pour les entreprises du point de vue de l'approvisionnement et désapprovisionnement en marchandises, ainsi que les questions d'accessibilité à partir des zones industrielles vers les clients «finaux».
- De nouveaux embranchements ferroviaires sont à créer pour développer le transport marchandises par rail avec le souci particulier des capacités ferroviaires entre la ZIMEYSA et La Praille pour le fonctionnement logistique
- Un nouveau barreau routier entre la route de Peney et la route du Mandement (route du plateau de Montfleury) reliera la route de Peney à la route de Satigny et offrira une nouvelle desserte de la zone d'activité. Il pourrait, dans un second temps, offrir au trafic en provenance de la rive gauche et de Haute Savoie un accès direct à une nouvelle demi-jonction autoroutière (secteur Canada), dont la faisabilité est à vérifier. Ce nouveau barreau routier pourrait aussi consister en une réorganisation et une mise au gabarit de routes existantes. Il devrait permettre de restructurer le réseau routier dans une partie de la ZIMEYSA, notamment pour développer les embranchements ferroviaires et le réseau de mobilité douce.
- Le réseau de mobilité douce sera connecté aux arrêts des transports publics, aux villages de Meyrin et de Vernier et à la voie verte.

Environnement

- Une limite claire avec la campagne, correspondant à une nouvelle voie verte, sera assurée sans consommation d'espaces agricoles. Dans ce cadre, le déplacement éventuel des jardins familiaux devrait être étudié.
- Le maillage des espaces verts intégrera la future voie verte d'agglomération et la transition verte avec Vernier.
- Le Nant d'Avril sera renaturé, avec une gestion des eaux de surface.

A prendre en compte

- Phasage de l'urbanisation: principes proposés par le plan de synthèse du PACA Genève - St-Genis -

Gex (en cours), à coordonner avec l'exploitation des gravières et les opportunités offertes.

- Foncier: les terrains sont soit des propriétés publiques en droit de superficie, soit 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 parage pour les pendulaires doit être envisagée (en rapport avec la politique générale du stationnement et au maillage MD à établir).
- Mobilité: le transport des marchandises par rail présente des potentialités très intéressantes de développement qu'il s'agira de mieux faire connaître aux entreprises pour qu'elles puissent être maximisées.
- Le fonctionnement TIM de la zone et notamment l'accessibilité à l'autoroute constituent des contraintes fortes compte tenu du niveau de saturation de la route de Vernier et de la route de Meyrin.
- Paysage et nature: prise en compte du plan directeur des gravières (phasage), maintien de la connexion biologique entre le cœur vert du Cercle de l'Innovation, le vignoble de Satigny et le Nant d'Avril.
- Gestion des eaux: des mesures de gestion des eaux pluviales devront être prises pour contrôler la qualité et les débits rejetés dans le Nant d'Avril, *le ruisseau de Montfleury et le nant de Chébé* selon les préconisations des plans régional et général d'évacuation des eaux (PREE et PGEE)
- Bruit: les nuisances sonores émanant du trafic aérien, de l'autoroute, des routes de Meyrin et de Vernier, et du futur barreau routier doivent être prises en compte pour la construction de locaux sensibles au bruit (respect de l'OPB).
- *Risques : problématique des risques majeurs liés au transport de marchandises dangereuses par rail, secteur soumis à l'OPAM*

Mise en oeuvre

Phasage

La première étape concerne le développement du secteur des Communs, dont le déclassement est effectué. Les étapes suivantes seront définies par l'étude directrice.

Démarche

Études à des échelles différentes à coordonner à travers le plan guide PACA 2011 revisité 1 à 2 fois / an.

Démarches en cours

- Étude d'optimisation du secteur ZIMEYSA Nord CERN (abords hôpital de la Tour) menée par la commune de Meyrin
- Étude transport marchandise - PAFVG (se reporter au cahier mobilité n°16-1 - PAFVG - *volets 1 et 2 - versions provisoires*)
- Étude prospective des besoins de niveau de service du réseau principal de Vernier : Vernier/Canton/FTI - en cours
- Révision du plan directeur de la ZIMEYSA - DGAT: liaisons MD, vocations (commerciales...), formes urbaines (encouragement construction de silos stationnement, construction des dents creuses, superposition d'activités ...)
- Modification de zone de la ZITUIL
- Étude espace rue route de Meyrin initiée par le Projet d'agglomération FVG
- Plan cadre CFF horizon 2030 - 2010-2011 et mandat de coordination remis à jour constamment pour le développement ferroviaire
- Etudes avec les CFF pour la capacité du trafic marchandises entre La Praille et la ZIMEYSA

Démarches à engager

Démarche type Projet stratégique de développement (projet PDC 2030 - fiche A04) avec, en particulier :

- Étude image directrice extension de la zone industrielle et aménagement de la zone de transition avec Vernier (proposition de relocalisation des terrains FC Servette, jardins familiaux, zones de rétentions d'eaux pluviales, autres équipements de loisirs...)
- Étude image directrice et projet espace public : Abords halte RER ZIMEYSA
- Étude image directrice et projet espace public : secteurs de mutation en continuité du village de Meyrin
- Étude nouveau barreau routier desserte ZIMEYSA

Actions à mener

- Assemblage et coordination des plans directeurs des zones industrielles (ZODIM, ZIBAT, ZIMOGA, ZIRIAN, ZITUIL)
- Acquisition des terrains en zone industrielle (FTI)
- Négociation avec les entreprises (FTI): libération du foncier occupé par le stationnement, zones vertes sous-exploitées, vocations industrielles et artisanales à favoriser...
- Sondage auprès des entreprises souhaitant un embranchement ferroviaire (FTI)
- Etude de faisabilité de la demi-jonction du Canada en collaboration avec l'OFROU
- Étude concernant les mesures de restructuration des exploitations touchées par le déclassement.
- *Mesures conservatoires pour le développement de la logistique ferroviaire*

Etat de la coordination

en cours

Autres informations

Planification cadre

- *Plan directeur communal de Meyrin* (en cours)
- *Plan directeur communal de Satigny* (en cours)
- *Plan directeur communal de Vernier*, Urbaplan, 2007 (approbation CE 2007)
- *Plan directeur de la zone industrielle des Batailles (ZIBAT)*
- *Plan directeur de la zone industrielle de Mouille-Galland (ZIMOGA)*

Projets liés

- Voie verte d'agglomération entre St-Genis et ZIMEYSA (mesure 33-4)
- Espace rue route de Meyrin (mesure 33-6)

Études directrices

- *Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 1*. PAFVG, cahiers 1 à 10, CRFG, décembre 2007,
- *Évaluation des sites d'accueil économique du canton de Genève (PPDE)*. PAFVG, cahier n° 11-3, Metron / CRFG, novembre 2008 [posant le principe du développement d'un pôle de développement économique majeur]
- *PACA Genève – Meyrin - St-Genis*. PAFVG, cahiers 70 à 70-6, Ggau - KCAP – Obras, PAFVG / CRFG, 2009 à 2010 [dans le cadre d'un large processus de concertation, donne des orientations pour le futur quartier]
- *PACA Genève / St-Genis / Gex, Rapport final du plan de synthèse*. PAFVG, cahiers n°81-1 à 81-4, CRFG, 2010-2011 [développe les orientations à retenir dans les documents d'aménagement]
- *Étude de transports de marchandises et logistique urbaine à l'échelle de l'agglomération, volets 1 et 2 (en cours)*. PAFVG, cahier n°16.1, CRFG,

Etat d'information : juillet 2011 / version PDC 2030 consultation CE + remarques PACA

Enjeux

Le périmètre de Châtelaine figure dans le schéma PACA Genève - Saint-Genis - Gex, comme l'un des sites dévolus à la densification urbaine.

Situé à l'avenir sur un nœud de transports publics performants, avec une halte RER envisagée à Châtelaine et deux axes forts sur l'avenue de l'Ain et sur route de Vernier/avenue de Châtelaine, ce périmètre offre l'opportunité de créer un quartier à dominante d'habitation disposant d'une capacité d'accueil importante en logements, intégrant également des services, des activités et des équipements de proximité et d'agglomération. Il s'agit de créer des synergies entre plusieurs projets, qui n'ont pas la même temporalité, afin de tirer parti au mieux de la présence de la future halte RER.

Potentiel théorique estimé: 2700 logements - 1100 emplois

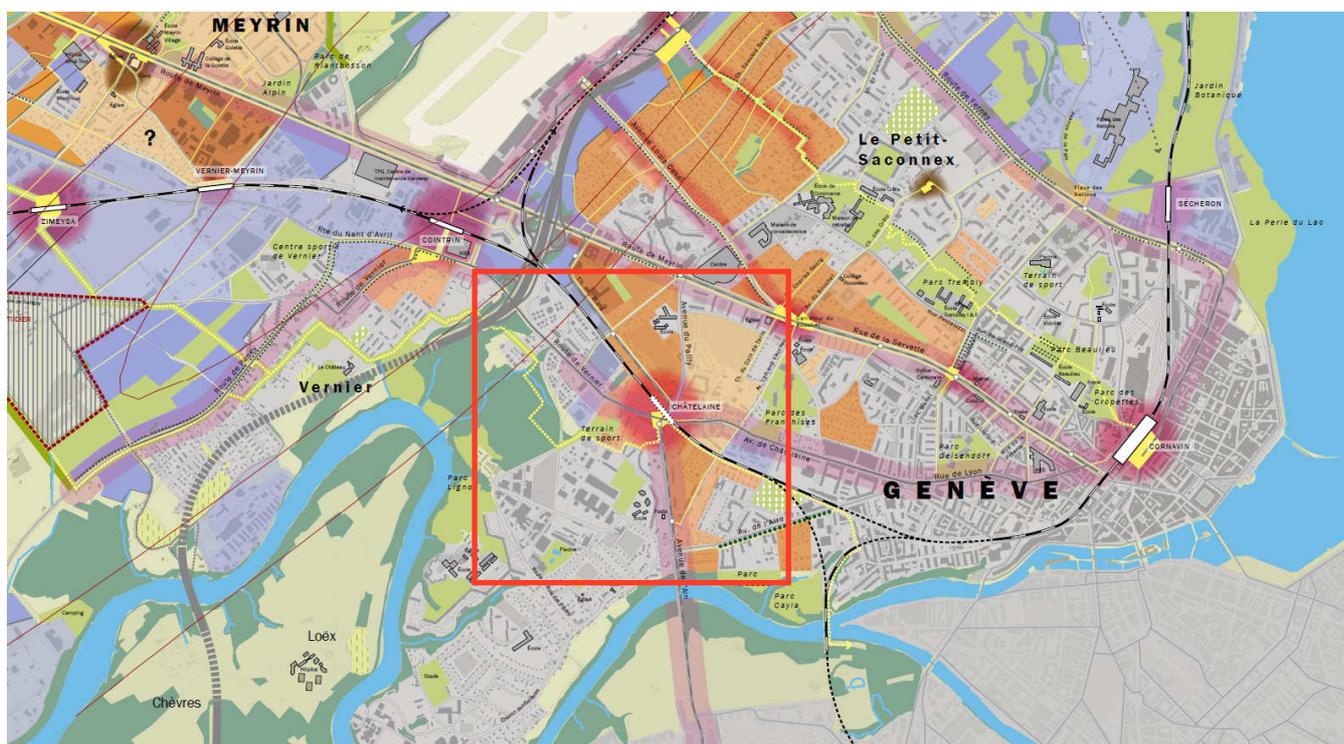
PSD de coordination et de renouvellement urbain

But

Densification des quartiers situés autour de la future halte RER Châtelaine en quartiers d'habitation offrant une certaine mixité.

Description du périmètre

D'une superficie totale d'environ 80 hectares - y compris le secteur de La Concorde -, le périmètre se situe dans la zone d'influence de la future halte RER de Châtelaine et des axes routiers suivants: avenue de l'Ain, avenue du Pailly, route de Vernier et route de Châtelaine. Les terrains concernés relèvent de plusieurs types de zone: zone de développement 2 à la Concorde et à l'avenue de Châtelaine, 5^e zone villas (jardins familiaux...), zone sportive (installations FC Servette), zone de verdure, zone 4b (école), zone industrielle et artisanale le long route de Vernier.



Objectifs d'aménagement

Urbanisme

- Le programme offrira une capacité à environ 2700 logements, accompagnés d'activités, représentant environ 1100 emplois de services et d'équipements, avec à l'horizon 2030, respectivement 1600 logements et 1000 emplois.
- L'organisation de la centralité de Châtelaine autour de l'interface RER / axe TC et d'autres programmes à définir constituera une nouvelle polarité de forte densité en fonction de laquelle les possibilités de développement des secteurs voisins devront s'organiser.
- La création de liaisons intermédiaires permettra des raccordements directs entre quartiers. Ces rues pourront accueillir transports collectifs et modes doux et définiront des espaces publics autour desquels se constituera un tissu compact et ouvert, favorisant les continuités avec les tissus proches, en coordination avec le PSD voisin Tête GVA élargie – Casaï.

Mobilité

- Assurer les conditions d'accessibilité TIM, TC et MD des secteurs identifiés: desserte RER, autres lignes TC.
- La halte ferroviaire projetée de Châtelaine permettra une desserte RER de très bonne qualité à destination du centre-ville, mais aussi en direction de l'aéroport et du secteur Vernier – Meyrin – Satigny. Elle sera connectée à des lignes de bus de rabattement.
- L'axe route de Vernier / avenue de Châtelaine sera requalifié, tout comme l'avenue de l'Ain qui constitue une coupure forte entre les quartiers de La Concorde et des Libellules, qui doit conserver sa fonction d'axe structurant pour les échanges rive droite – rive gauche.
- Le réseau MD sera connecté aux arrêts des transports publics et à la voie verte d'agglomération.

Environnement / Paysage

- Le maillage des espaces verts intégrera la future voie verte d'agglomération.
- La création de lieux conviviaux permettra de ne pas rompre avec l'identité des lieux.
- Le parc de l'Étang (Vernier) pourra être valorisé.

A prendre en compte

- Phasage de l'urbanisation: phasage échelonné découlant des opportunités (La Concorde à partir de 2011)
- Foncier : les terrains sont pour la plupart en mains privées, avec des situations particulières telles que les jardins familiaux et les terrains de sport FC Servette. Dans le secteur de la Concorde, ils sont pour partie en main d'une fondation.
- Stationnement : une politique restrictive en matière de parcage doit être envisagée, en rapport avec la politique générale du stationnement. Il est envisagé la création de parcs de stationnement en périphérie du quartier de la Concorde pour réduire les circulations à l'intérieur du quartier (étude image directrice de la Concorde).
- Mobilité : associer dans le projet urbain les infrastructures TC (halte Châtelaine...), routières (carrefour du Pont de l'Ecu, av. de l'Ain), les espaces publics et les bâtiments et garantir une bonne accessibilité à la gare ferroviaire
- Équipements : il est envisagé la construction d'un équipement d'agglomération à proximité de la future halte Châtelaine (étude image directrice de la Concorde).
- Paysage et nature : zones de verdure existantes à conserver ou à compenser, alternative aux jardins familiaux à étudier
- Gestion des eaux: les extensions prévues devront faire l'objet de mesures de gestion des eaux avant rejet dans les cours d'eaux concernés conformément au plan général d'évacuation des eaux (PGEE).
- Bruit: les nuisances sonores émanant des routes de Veyrier, de Châtelaine et de l'Ain doivent être prises en compte pour la construction de locaux sensibles au bruit proches des axes routiers (respect de l'OPB).
- Risques : problématique des risques majeurs liés aux dépôts d'hydrocarbures *et au transport de marchandises dangereuses par rail*

Mise en oeuvre

Phasage

- Phase 1: La Concorde, PLQ...
- Phase 2: Complément Concorde
- Phase 3: Jardin de Villars, FC Servette

Démarches

Démarches en cours

- Plan directeurs de quartier La Concorde (fin étude mi 2011)
- Plans localisés de quartier en cours (chemin de l'Écu, route de Vernier...)
- Etude Vieusseux: en cours
- Étude de stratégie de renouvellement urbain (secteur ZILI, Château-Bloch, Ecu, Libellules)
- Concours équipement public Pointe de l'Écu (Vernier, Etat de Genève)
- Concours secteur L Concorde
- Études de mobilité relatives au stationnement en coordination entre l'Etat, la Ville et les FIDP.

Démarches à engager

- Pour les opérations de renouvellement urbain : démarche type Projet stratégique de développement (projet PDC 2030 - fiche A04)
- *Étude sur le développement de la capacité du réseau ferroviaire à l'ouest de Genève et création d'une halte à Châtelaine (DGM, CFF)*
- Etude espace-rue avenue de l'Ain - avenue de Châtelaine - route de Vernier à coordonner avec projets de construction
- Image directrice Jardin de Villars, terrains FC Servette
- Simulation du potentiel d'affectation possible grâce à l'outil 3D de planification selon le bruit
- Etude voie verte d'agglomération tronçon St-Jean – Vernier

Études à coordonner à travers le plan guide PACA 2011 revisité 1 à 2 fois / an.

Actions à mener

Des négociations sont à engager pour mettre à disposition les terrains des installations sportives du FC Servette et des jardins familiaux de Villars.

Etat de la coordination

en cours

Autres informations

Planification cadre

- Plan directeur communal de Vernier, 2007
- Plan directeur communal de la Ville de Genève, 2009

Projets liés

- Nouvelle halte à Châtelaine: mesure 13-7 du PA1
- Voie verte prolongement CEVA jusqu'à l'Hôpital cantonal - Ville de Genève: mesure 30-4
- PSD Tête GVA (notamment pour le secteur de l'Étang)
- Réaménagement du périmètre des pétroliers (Vernier), étude de faisabilité et estimation du coût, 2010
- *Étude sur le développement de la capacité du réseau ferroviaire à l'ouest de Genève (DGM, CFF)*

Études directrices

- *Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 1*. PAFVG, cahiers 1 à 10, CRFG, décembre 2007 [posant le principe d'une centralité autour de la halte Châtelaine]
- *PACA Genève – Meyrin -St-Genis*. PAFVG, cahiers 70 à 70-6, Ggau - KCAP – Obras, CRFG, 2009 à 2010 [dans le cadre d'un large processus de concertation, donne des orientations pour le futur quartier]
- *PACA Genève / St-Genis / Gex. Rapport final du plan de synthèse*. PAFVG, cahiers n°81-1 à 81-4, CRFG, 2010-2011 [développe les orientations à retenir dans les documents d'aménagement]
- La Concorde, image directrice, 2010

Enjeux

Accessible par le RER, Satigny offre des opportunités de densification mais aussi d'extension. Il s'agit d'affirmer une centralité urbaine autour de la gare CFF en densifiant et développant les abords de la gare, et d'assurer un développement échelonné du village, avec une priorité donnée aux logements.

Potentiel théorique estimé : 1000 logements – 200 emplois

PSD en extension sur la zone agricole

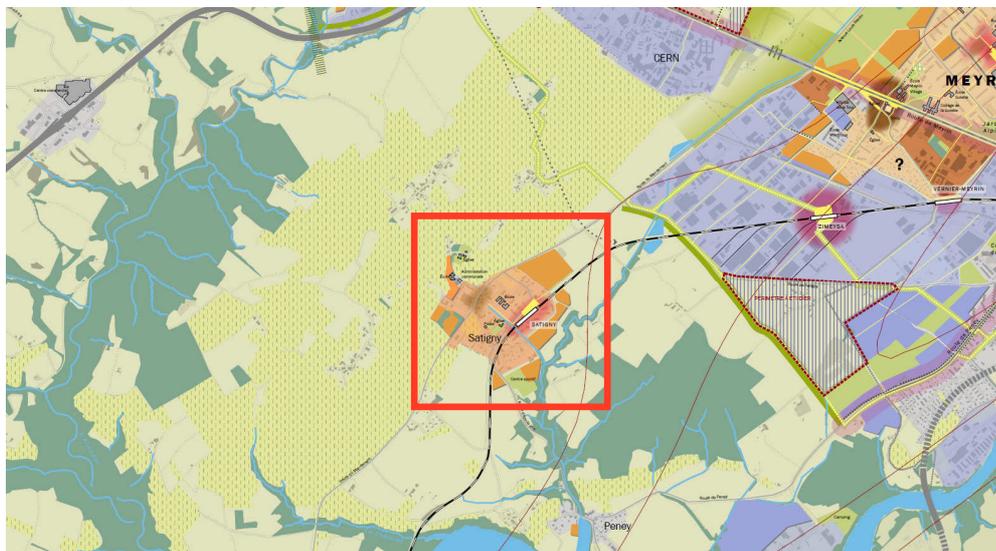
But

Développement par extension et densification de Satigny en tirant parti de la présence de la gare RER

Description du périmètre

Le périmètre englobe :

- les abords de la gare CFF classés en zone ferroviaire et zone de développement 4b protégée;
- les terrains au nord-est actuellement en zone agricole, une extension envisagée dans le plan directeur communal;
- les terrains au sud-est actuellement en zone agricole, une extension non prévue dans le plan directeur communal.

**Objectifs d'aménagement****Urbanisme**

- Le programme d'extension urbaine actuellement défini offrira une capacité estimée à 400 logements dans le secteur nord-est et à environ 450 logements dans le secteur sud-est, dont le périmètre reste encore à établir précisément. Pour ce qui concerne les abords de la gare CFF, le potentiel, visant une mixité logements, emplois et équipements, doit encore être quantifié.
- L'urbanisation en extension sera compacte, privilégiant une occupation bâtie maximale.
- L'urbanisation aux abords de la gare se composera autour d'un espace public de qualité et permettra de créer une couture urbaine entre les opérations immobilières récentes et la gare CFF.

Mobilité

- Il est nécessaire d'assurer les conditions d'accessibilité TIM, TC et MD des secteurs identifiés, notamment la réalisation d'une voirie reliant la route du Mandement à la gare et la desserte du secteur sud-est actuellement desservi par un unique accès (franchissement voie ferrée).
- Le réseau de mobilité douce sera connecté aux arrêts des transports publics, aux villages de Meyrin et de Vernier et à la voie verte.

Environnement

- Une limite claire avec la campagne sera assurée et la préservation d'une césure entre Satigny et la ZIMEYSA garantie.
- Le cordon boisé du Nant d'Avril est à préserver et renforcer.

A prendre en compte

- Foncier : commune et CFF (alentours de la gare), et 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.
- Mobilité : la voie ferrée crée une coupure.
- Trafic de transit entre la route du Mandement et l'avenue de la Gare.
- Bruit : intégrer les contraintes de l'OPB relatives au bruit du trafic aérien (annexe 5), au bruit routier pour les axes importants et au bruit des trains aux abords des voies.
- *Transports de marchandises par rail : secteur soumis à l'OPAM*
- Gestion des eaux : les extensions prévues devront faire l'objet de mesures de gestion des eaux avant rejet dans le Nant d'Avril, conformément au plan général d'évacuation des eaux (PGEE) de Satigny.

Mise en oeuvre

Phasage

- Étape 1 : abords de la gare CFF
- Étape 2 : secteur nord-est
- Étape 3 : secteur sud-est

Démarche

Démarche type Projet stratégique de développement (projet PDC 2030 - fiche A04)

Actions à mener

- Projet étape 1 - abords de la gare - MEP ou concours
- Étude sommaire d'aménagement, définition du périmètre des extensions urbaines, du phasage et établissement d'un programme

Etat de la coordination

information préalable

Autres informations

Planification cadre

- Plan directeur communal de Satigny (en cours)

Etudes directrices

- *Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 1*. PAFVG, cahiers 1 à 10, CRFG, décembre 2007
- *PACA Genève / St-Genis / Gex. Rapport final du plan de synthèse*. PAFVG, cahiers n°81-1 à 81-4, CRFG, 2010-2011 [développe les orientations à retenir dans les documents d'aménagement]

Etat d'information: juillet 2010

Enjeux

Saint-Genis figure, dans le schéma PACA Genève - Saint-Genis - Gex, comme une polarité du Cercle de l'Innovation. Elle constitue un projet stratégique de développement.

Les principaux enjeux sont :

- de développer prioritairement le secteur du Croissant Porte de France pour justifier la mise en place de transports publics performants
- de proposer des sites d'accueil d'activité et de logements bénéficiant d'une desserte tram et, à plus long terme, ferroviaire.
- d'asseoir la vocation de formation et recherche du pôle.

PSD en extension sur la zone agricole et en densification des tissus existants

But

Développement et densification du pôle régional de Saint-Genis et mise en œuvre d'un pôle multimodal (tram, ligne de rabattement bus, RER à plus long terme) sur le secteur Croissant Porte de France

Description du périmètre

D'une superficie totale d'environ 190 hectares, le périmètre englobe :

- le bourg de Saint-Genis situé en grande partie en zones à urbaniser,
- le croissant de Porte de France séparé du bourg de Saint-Genis par le Nant du Lion. Il englobe le secteur de Grand-Pré, sur la commune de Thoiry



Objectifs d'aménagement

Urbanisme

- Le programme offrira une capacité de 5'100 logements et 7'600 emplois (horizon 2030 : 4'400 logements et 5'200 emplois) ;
- L'urbanisation sera compacte privilégiant une occupation bâtie maximale et la superposition des activités ; elle se fera par densification et remplissage des « poches » de la localité.
- Le secteur Porte de France (rayon 500m autour de l'interface) est un des sites dévolus à l'accueil de logements, d'activités et d'équipements (Lycée international, parc-relais).
- La zone d'activités de Technoparc est vouée à se densifier et est intégrée au développement du Croissant Porte de France ;
- La route de Genève sera requalifiée en avenue urbaine et accueillera des fronts bâtis denses avec quelques commerces et services
- Un maillage d'espaces publics urbains hiérarchisé structurera le pôle régional de Saint-Genis ;
- Le nant du Lion constituera un parc naturel avec des équipements de part et d'autre (collège, stade, centre sportif...)

Mobilité

- Le tramway Cornavin Meyrin CERN TCMC sera prolongé jusqu'à Saint-Genis centre ;
- La participation, avec les partenaires genevois, à la mise en place d'un système de transport collectif performant et adapté à la demande permettra de structurer le concept du Cercle de l'Innovation (ligne TC structurante Cercle de l'Innovation reliant Saint-Genis à Ferney en passant par CERN 2 et Prévessin) et d'étendre la zone d'influence transfrontalière de l'aéroport.
- Les lignes de bus régionales et de rabattement ainsi que le réseau de mobilités douces seront connectés à l'interface Porte de France et à la voie verte ;
- La voie verte d'agglomération reliant Annemasse à Saint-Genis traversera Saint-Genis ;
- A long terme, un barreau ferroviaire est créé entre la ligne de la Plaine et la ligne du Pied du Jura actuellement affectée uniquement au transport de marchandise.

Environnement

- Paysage et nature : utilisation des espaces non construits le long du ruisseau du Lion en tant qu'espace de transition entre bâti et nature en prolongeant la liaison douce existante ;
- Préservation de l'espace fonctionnel sur le plan hydraulique et écologique de l'Allondon et du ruisseau du Lion.

Contraintes

- Phasage de l'urbanisation : projet de lycée international à intégrer au projet urbain d'ensemble ;
- Foncier : les terrains sont soit propriétés publiques soit en mains privées ;
- Mobilité : Privilégier la desserte TC pour améliorer les conditions d'accessibilité des usagers ; Intégrer difficulté et sécurisation traversée RD 35 (voie verte et tramway) ;
- Gestion des eaux : Les solutions quant au rejet des eaux de surface dans le réseau eau pluviale (EP) seront évaluées ;
- Gestion des risques : distance de recul vis-à-vis des cours d'eau pour la prise en compte du risque inondation (pas d'aggravation potentielle de l'aléa et pas d'augmentation de la part de la population exposée au risque)
- Paysage et nature : distance de recul vis-à-vis des cours d'eau pour la prise en compte de la fonction de continuité écologique de l'Allondon (entre le Rhône, la plaine de Satigny et le Jura) et du ruisseau du Lion (entre la plaine de Satigny et les plaines boisées de Gex).

Mise en œuvre

Phasage

- Réalisation de la voie verte d'agglomération
- Construction du lycée international

Démarche

- Schéma de secteur Centre : 2011 - 2012, avec zoom sur centralité Porte de France et Croissant Porte de France, qui permettra de préciser le phasage des opérations sur ce secteur
- Concours lycée international
- Plan guide PACA revisité 1/2 fois par an
- Plan de mobilité Durable du Pays de Gex pour la période 2012-2017, élaboration en cours
- Contrat d'axes

Actions à mener

- Étude extension TCMC (CG 01)
- Dans un objectif de long terme de connexion de la ligne de la Plaine avec la ligne du Pied du Jura (sans trafic voyageurs actuellement) : option à conserver pour le futur en réservant les emprises nécessaires au tracé de la ligne entre Satigny et Saint-Genis Pouilly

Etat de la coordination

- en cours

Autres informations

Planification cadre

- SCOT Pays de Gex
- Schéma de secteur Centre: lancement mi 2011
- POS / PLU Saint-Genis : révision en cours
- PLU Thoiry : révision en cours

Projets liés

- Autres PSD du Cercle de l'Innovation
- Programmation économique notamment en lien avec la présence de l'aéroport (PSD autour de l'aéroport - Cercle de l'Innovation)
- Voie verte d'agglomération entre Saint-Genis et ZIMEYSA : [mesure 33-4](#)
- Extension tramway TCMC du CERN jusqu'à Saint-Genis centre : [mesure 37-7](#)

Études directrices

- *Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 1*. PAFVG, cahiers 1 à 10, CRFG, décembre 2007
- *Analyse des potentiels des sites stratégiques des territoires français de l'agglomération en regard du Schéma d'agglomération (PPDE)*. PAFVG, cahier n° 11-2, Metron / CRFG, novembre 2008 [posant le principe du développement d'un pôle de développement économique majeur]
- *PACA Genève – Meyrin -St-Genis*. PAFVG, cahiers 70 à 70-6, Ggau - KCAP – Obras, PAFVG / CRFG, 2009 à 2010 [dans le cadre d'un large processus de concertation, donne des orientations pour le futur quartier]
- *PACA Genève / St-Genis / Gex. Rapport final du plan de synthèse*. PAFVG, cahiers n°81-1 à 81-4, CRFG, 2010-2011 [développe les orientations à retenir dans les documents d'aménagement]

Etat d'information: juillet 2011

Enjeux

La conurbation Ferney – Ornex -Prévessin figure dans le schéma PACA Genève - Saint-Genis - Gex, comme une polarité du Cercle de l'Innovation. Elle constitue un projet stratégique de développement.

Les principaux enjeux sont :

- densifier autour des axes structurants : rue de Genève, avenue du Jura et routes de Saint-Genis / Ferney,
- urbaniser en priorité les zones pincées entre Ornex et Moëns,
- mettre en place le projet du Jardin International de Voltaire en créant de nouveaux sites d'accueil d'activités et réaliser une interface tram-bus le desservant,
- maintenir les continuités vertes au Nord et au Sud et en faire des parcs équipés,
- compléter le maillage de part et d'autre de la RD 1005
- conforter la vocation culturelle et de formation du pôle.
- préserver les limites du cœur vert et créer des axes d'échange piétons et vélo vers ce cœur vert

PSD de coordination, de renouvellement urbain et d'extension sur certains secteurs

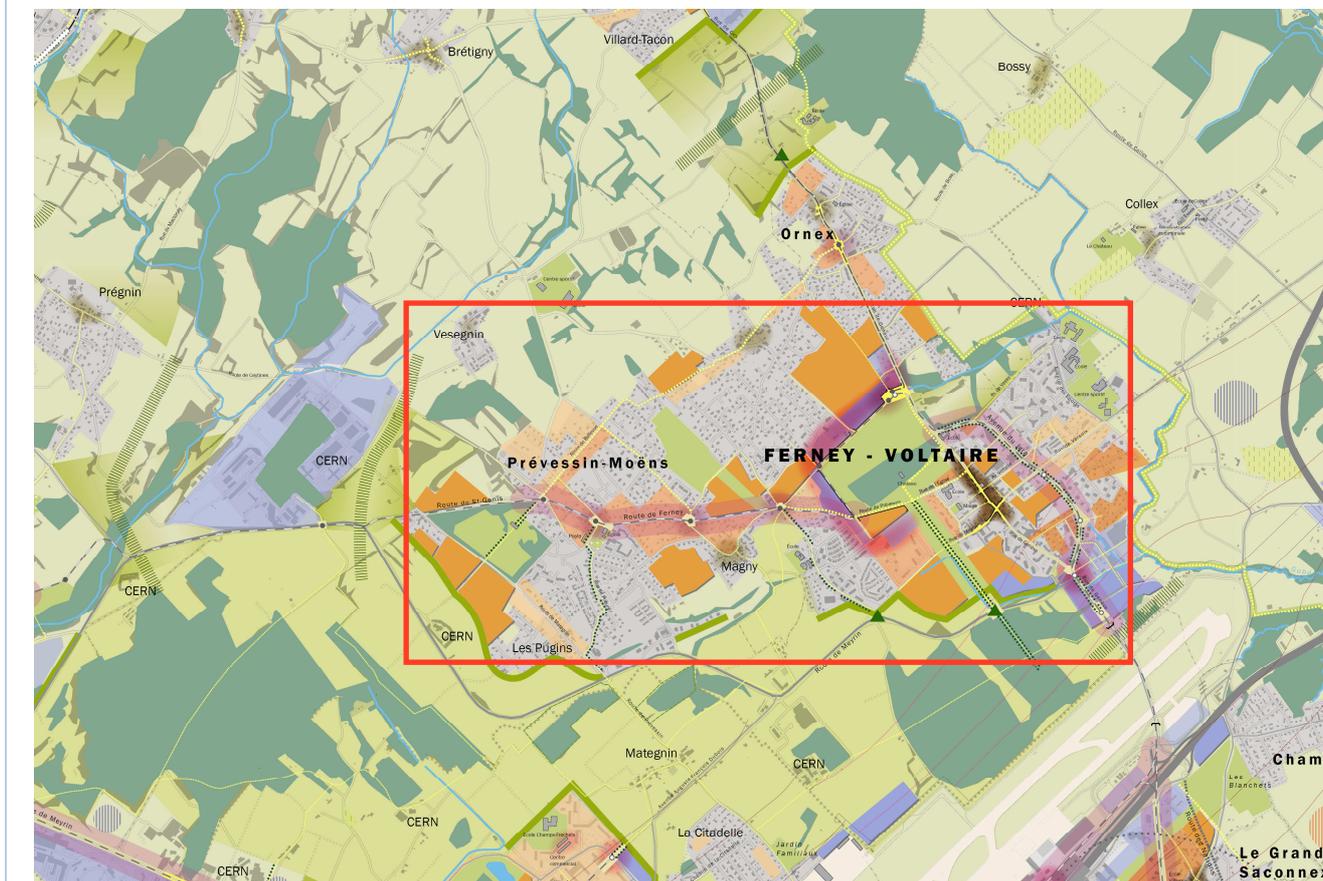
But

Développement et densification d'une centralité au cœur de la conurbation Ferney – Ornex -Prévessin autour du Château de Voltaire (à partir de 2020)

Description du périmètre

D'une superficie totale d'environ 200 hectares, le périmètre englobe :

- le centre de Ferney-Voltaire
- une partie de l'urbanisation d'Ornex
- les tissus urbains de Prévessin-Moëns



Objectifs d'aménagement

Urbanisme

- Le programme offrira une capacité de 7'000 logements et 6'000 emplois (horizon 2030 : 5'000 logements et 2'800 emplois);
- L'urbanisation sera compacte, privilégiant une occupation bâtie maximale et la superposition des activités ;
- Ferney-Voltaire, Ornex et Prévessin-Moëns s'articulent autour d'un nouveau quartier, le Jardin international ; un parc d'entreprises tertiaires, dont hôtelières, en synergie avec les organisations internationales y sera développé.
- L'avenue du Jura sera requalifiée en avenue urbaine et accueillera des fronts bâtis denses ;
- Le secteur d'activités de la Poterie sera requalifié et accueillera des activités en synergie avec l'aéroport ;
- Un maillage d'espaces publics urbains hiérarchisé et les parcs existants et à créer structureront la conurbation ;

Mobilité

- Le tramway Cornavin - Nations sera prolongé jusqu'à Ferney centre, puis jusqu'au Jardin international (parc du château de Voltaire);
- La ligne de bus rapide RD1005 et la ligne TC du Cercle de l'Innovation ainsi que le réseau de mobilités douces seront connectés à l'interface du quartier Jardin international ;
- La participation, avec les partenaires genevois, à la mise en place d'un système de transport collectif performant et adapté à la demande permettra de structurer le concept du Cercle de l'Innovation (ligne TC structurante Cercle de l'Innovation reliant Saint-Genis à Ferney en passant par CERN 2 et Prévessin) et d'étendre la zone d'influence transfrontalière de l'aéroport.
- La voie verte reliant Gex au Lac longe Ornex, Maconnex et Ferney-Voltaire ;

Environnement

- La limitation des développements le long de la RD35 permettra de créer une lisière verte ;
- Situé à l'est du cœur vert, à l'horizon 2030 une « entrée » au cœur vert (signalétique depuis l'arrêt de tram, aménagements légers pour canaliser la fréquentation) sera à intégrer dans le réaménagement complet du secteur de la douane ;
- La préservation des abords du Gobé sera complétée par la création d'un cheminement doux vers l'étang de Colovrex et donc l'entrée est du cœur vert (douane de Ferney) ;
- La restauration de la continuité écologique entre le cœur vert et le Gobé sera étudiée ;
- La zone de transition entre les nouveaux quartiers de Prévessin et Ferney face au cœur vert sera travaillée de façon à permettre la vue sur ce dernier et sa bonne accessibilité piétonne.

Contraintes

- Phasage de l'urbanisation : selon les opportunités
- Foncier : les terrains sont soit propriétés publiques soit en mains privées.
- Mobilité : Assurer les conditions d'accessibilité et la qualité de service des usagers du secteur en créant des lieux de convivialité et de rencontre.
- Paysage et nature : prise en compte de la continuité biologique majeure entre la plaine de Gex et le cœur vert (entre le CERN2 et Prévessin)
- Contraintes d'urbanisation résultant de l'intégration des nuisances sonores liées à l'aéroport
- Gestion des eaux : les solutions quant au rejet des eaux de surface dans le réseau eau pluviale (EP) seront évaluées.

Mise en œuvre

Phasage

2010-2015

- Mise en place des outils de maîtrise foncière du quartier du Jardin international
- Aménagement du TCSP RD 1005 entre Ferney et Gex
- Densification le long des axes forts desservis par les TC sur Prévessin-Moëns

2015-2020

- Poursuite de la densification le long des axes forts desservis par les TC sur Prévessin-Moëns
- Poursuite de la mise en œuvre des outils de maîtrise foncière
- Voie verte Gex Lac
- Extension du tramway jusqu'au Jardin international

2020-2030

- Mise en œuvre du projet urbain autour du Jardin international
- Matérialisation progressive du parc du Jardin International

Démarches

- SCOT du Pays de Gex en révision
- Schéma de secteur RD1005 : 2010 - 2011
- Plan guide PACA revisité 1/2 fois par an
- Etude urbaine conurbation : à planifier Mission de conception des espaces publics
- Contrat d'axes

Actions à mener

Etat de la coordination

- en cours

Autres informations

Planification cadre

- SCOT Pays de Gex en révision
- Schéma de secteur RD1005 en cours
- PLU Ferney-Voltaire
- PLU Ornex
- PLU Prévessin-Moëns

Projets liés

- Extension du tramway Cornavin - Nations vers Ferney Voltaire centre et Jardin international de Voltaire : mesure 32-1-7
- RD1005 : aménagements de priorisation du bus, mise en site propre et requalification de l'espace-rue : mesure 32-1-8
- Autres PSD du Cercle de l'Innovation, et en particulier le PSD Ferney - Grand-Saconnex
- Programmation économique notamment en lien avec la présence de l'aéroport (PSD autour de l'aéroport - Cercle de l'Innovation)
-

Études directrices

- *Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 1*. PAFVG, cahiers 1 à 10, CRFG, décembre 2007
- *Analyse des potentiels des sites stratégiques des territoires français de l'agglomération en regard du Schéma d'agglomération (PPDE)*. PAFVG, cahier n° 11-2, Metron / CRFG, novembre 2008, en cours de mise à jour
- *PACA Genève – Ferney – Gex*. PAFVG, cahiers n°80 à 80-6, Ggau - ar-ter – Farra&Fazan, PAFVG / CRFG, 2009 à 2010 [dans le cadre d'un large processus de concertation, donne des orientations pour le futur quartier]
- *PACA Genève / St-Genis / Gex. Rapport final du plan de synthèse*. PAFVG, cahiers n°81-1 à 81-4, CRFG, 2010-2011 [développe les orientations à retenir dans les documents d'aménagement]
- *Schéma de secteur RD1005 – CCPG – 2010/ 2011*

Etat d'information : juillet 2011

Enjeux

La conurbation Gex - Cessy sera considérée à terme comme un des 3 pôles régionaux du PACA Genève - Saint-Genis - Gex. Elle constitue un projet stratégique de développement.

Les principaux enjeux sont :

- de densifier autour des axes structurants, par exemple avenue des Alpes et rue du Jura
- de conforter le centre ancien existant,
- de développer de nouvelles centralités liées au TC : arrêt bus rapide, futures gares ferroviaires.
- d'affirmer le pôle comme « porte » du parc naturel du Haut-Jura

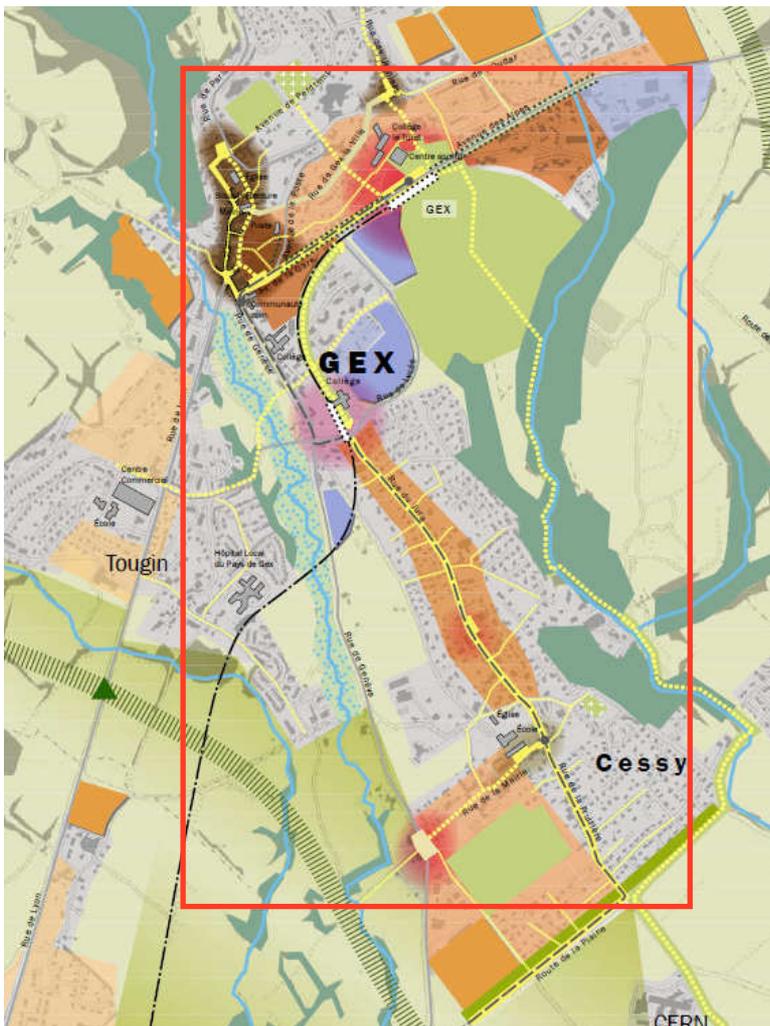
PSD de coordination, de renouvellement urbain et d'extension sur certains secteurs

But

Développement et densification de la conurbation Gex – Cessy future bénéficiant à long terme d'une desserte ferroviaire (réactivation ligne pied du Jura voyageurs tronçon Saint-Genis/Gex)

Description du périmètre

D'une superficie totale d'environ 150 hectares, le périmètre englobe les urbanisations de Gex et Cessy



Objectifs d'aménagement

Urbanisme

- Le programme offrira une capacité de 4'500 logements et 2'300 emplois (horizon 2030 : 2'900 logements et 2'100 emplois);
- L'urbanisation sera compacte privilégiant une occupation bâtie maximale ;
- Le pôle de la gare (des gares) accueillera des activités liées au rôle administratif de Gex et en lien avec l'interface (commerces, équipements culturel, installations sportives), ainsi qu'un équipement d'intérêt régional (centre culturel et environnemental du Haut-Jura)
- La centralité de Cessy sera organisée autour de l'ancien village et du parc aménagé (marie, écoles, installations sportives)
- L'axe rue du Jura/rue de la Fruitière sera requalifié en avenue urbaine et accueillera des fronts bâtis denses avec services et commerces.
- La conurbation s'articule autour de nouveaux espaces publics : les parcs de Gex et Cessy et les avenues des Alpes et du Jura
- Un maillage d'espaces publics urbains structurera la conurbation

Mobilité

- La ligne de bus rapide RD1005 est mise en service et est connectée au tram à l'interface du quartier Jardin international, ainsi que la boucle TC et le réseau de mobilités douces ;
- La voie verte relie Gex au Lac en longeant Cessy, puis Ornex, Maconnex et Ferney-Voltaire.
- A long terme, il est envisagé la réactivation de la ligne voyageurs du Pied du Jura sur sa section Saint-Genis - Gex, en lien avec la création d'une ligne ferroviaire entre Saint Genis et la ligne de la Plaine (raccordement à Satigny). Il convient de prendre les mesures conservatoires pour le tracé de la ligne t la création d'une à deux haltes dans le centre régional de Gex-Cessy.

Environnement

- Prise en compte des Nants du Journans et de l'Oudar dans la zone urbanisée en tant que composantes à part entière du tissu urbain (cours d'eau visible et support d'axe piéton par exemple) ;
- Préservation des abords du Gobé et du Journans pour souligner les lignes de force paysagères ;
- Limitation des développements le long de la RD 1005 permettra de créer une lisière verte ;
- Maintien en espace ouvert du secteur de captage des eaux de Gex (parc urbain)

Contraintes

- Phasage de l'urbanisation : selon les opportunités ;
- Foncier : les terrains sont soit propriétés publiques soit en mains privées ;
- Mobilité : Assurer les conditions d'accessibilité et la qualité de service des usagers du secteur en créant des lieux de convivialité et de rencontre ;
- Paysage et nature : maintien de la connexion biologique majeure entre le Jura et les plaines de Gex au sud de Tougins, et de la connexion à l'est de Gex ;
- Gestion des eaux : préservation de la zone de captage des eaux de Pré-Bataillard à Gex par l'absence de constructions au niveau de la zone de protection du captage ;
- Gestion des eaux : les solutions quant au rejet des eaux de surface dans le réseau eau pluviale (EP) seront évaluées.

Mise en œuvre

Phasage

2010-2020

- Projets urbains pour le confortement des centres de Gex et Cessy
- Densification le long des axes forts desservis par les TC
- Maîtrise foncière du quartier de la gare de Gex-Cessy
- Voie verte
- Aménagement du TSCP Ferney-Gex

2020-2030 :

- Mise en œuvre du projet urbain du quartier de la gare de Gex - Cessy

Après 2030 :

- RER et construction de la gare de Gex-Cessy

Démarche

- Schéma de secteur RD1005 : 2010 - 2011
- Plan guide PACA revisité 1/2fois par an
- Étude urbaine conurbation : à planifier
- Contrat d'axes

Actions à mener

- Dans un objectif de long terme de réactivation de la ligne voyageurs entre Saint-Genis Pouilly et Gex, s'assurer de la réservation de l'emprise de la ligne ainsi que des emprises nécessaires à la création de haltes et Cessy et Gex.

Etat de la coordination

- en cours

Autres informations

Planification cadre

- SCOT Pays de Gex dont futur schéma de secteur RD1005
- PLU Gex, PLU Cessy

Projets liés

- RD1005 : aménagements de priorisation du bus, mise en site propre et requalification de l'espace-rue
- A très long terme, réactivation de la ligne ferroviaire du pied du Jura

Études directrices

- *Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 1*. PAFVG, cahiers 1 à 10, CRFG, décembre 2007
- *Analyse des potentiels des sites stratégiques des territoires français de l'agglomération en regard du Schéma d'agglomération (PPDE)*. PAFVG, cahier n° 11-2, Metron / CRFG, novembre 2008, en cours de mise à jour
- *PACA Genève – Ferney – Gex*. PAFVG, cahiers n°80 à 80-6, Ggou - ar-ter – Farra&Fazan, PAFVG / CRFG, 2009 à 2010 [dans le cadre d'un large processus de concertation, donne des orientations pour le futur quartier]
- *PACA Genève / St-Genis / Gex. Rapport final du plan de synthèse*. PAFVG, cahiers n°81-1 à 81-4, CRFG, 2010-2011 [développe les orientations à retenir dans les documents d'aménagement]
- *Schéma de secteur RD1005 – CCPG – 2010/ 2011*

Enjeux

Le périmètre Montbrillant - Sécheron constitue un site stratégique majeur en plein cœur de la ville de Genève, contigu à la gare Cornavin, offrant l'opportunité de mener un projet de renouvellement d'envergure. Le centre de tri postal ayant partiellement perdu son affectation initiale et divers secteurs s'avérant mutables à moyen et long terme, il est aujourd'hui sous-exploité et enclavé, en raison de la coupure urbaine constituée par le faisceau ferroviaire. Ce potentiel est reconnu par le plan directeur communal de la ville de Genève.

Potentiel théorique estimé: 500 logements – 1000 emplois

PSD de coordination et de renouvellement urbain

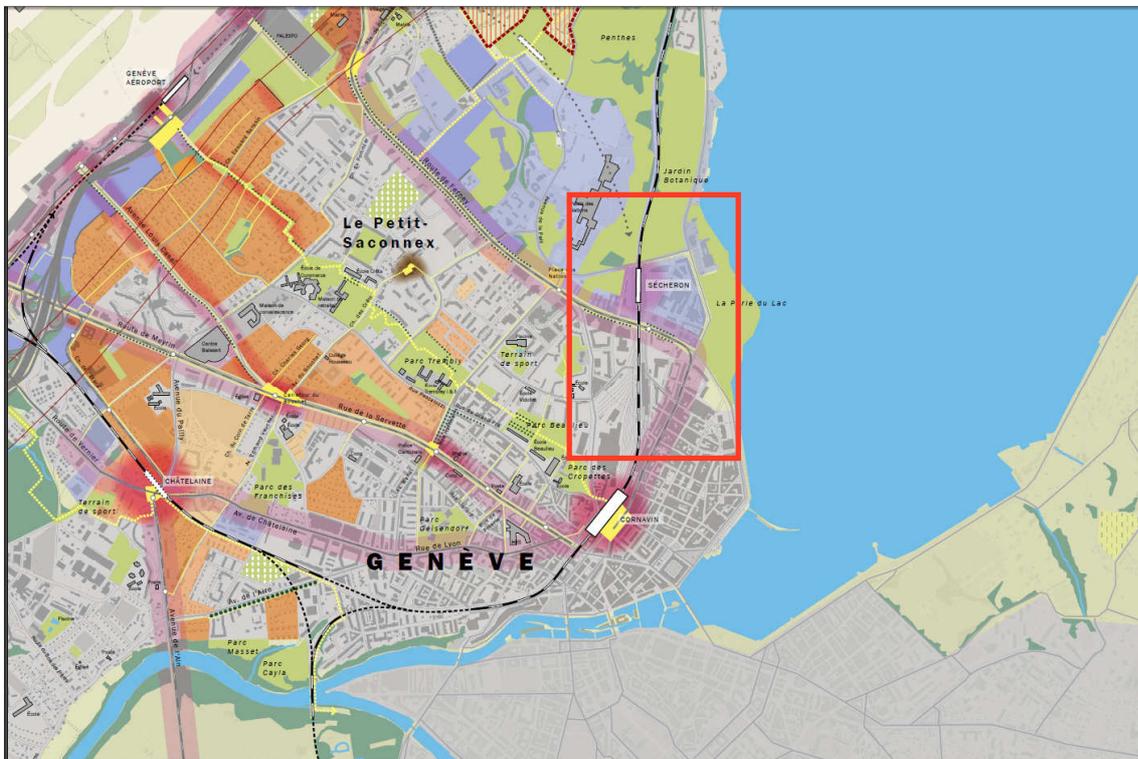
But

Mutation du secteur Montbrillant - Sécheron en lien avec les projets d'extension de la gare CFF de Cornavin et l'évolution du secteur Sécheron

Description du périmètre

D'une superficie totale d'environ 15 hectares, le périmètre englobe la gare Cornavin, gare centrale de l'agglomération. Il est situé à proximité du secteur des Organisations internationales (OI) de Sécheron et est desservi par deux gares CEVA.

Il occupe des terrains situés sur plusieurs zones: zone ferroviaire, zone 2, zone 3, zone de développement 3, zone de verdure.



Objectifs d'aménagement

Urbanisme

- Le programme offrira une capacité équilibrée d'activités et de logements dont une part d'au moins 30% de logements sociaux (cf. PDCOM Ville de Genève).
- L'extension de la gare CFF (création de quais supplémentaires et/ou 2ème niveau en sous-sol) devra être mise à profit pour valoriser, voire restructurer les quartiers limitrophes (extension du centre-ville vers le nord, réalisation de bâtiments emblématiques...).
- Les espaces publics doivent être requalifiés. La création de nouvelles liaisons (passerelles) permettra de désenclaver la gare et de créer des synergies entre les activités urbaines du quartier des Pâquis, les espaces verts du secteur Vermont - Beaulieu / parc des Croupettes et la rive droite du lac.
- La mutation d'une partie du site renforcera le lien entre la gare et le secteur des Organisations internationales.
- La construction de bâtiments emblématiques, en synergie avec la Maison de la Paix, permettra de renforcer l'identité du site.

Mobilité

- La capacité des quais de la gare Cornavin doit être augmentée pour permettre de répondre à la demande future de déplacements, notamment sur le réseau RER.
- L'accessibilité de Sécheron sera améliorée.
- L'étude du bouclage ferroviaire Cornavin - Aéroport - Cornavin (DGM-CFF) en souterrain pourra avoir une incidence sur les études PSD.
- Le réseau MD sera complété et requalifié (passerelles Sécheron, Mont-Blanc, nouvelles passerelles)

Environnement

- Les nuisances sonores émanant du faisceau ferroviaire doivent être prises en compte pour la construction de locaux sensibles au bruit proches des voies (respect de l'OPB). Les typologies, affectations et implantations seront choisies pour répondre de manière adéquate aux contraintes de bruit.
- *Maintenir ou intégrer de nouveaux espaces verts urbains de qualité, avec arborisation pour faire le lien avec les parcs existants*

A prendre en compte

- Phasage de l'urbanisation découlant des travaux d'extension de la gare Cornavin – CFF.
- Foncier: les terrains sont propriétés de CFF, de la Poste; certains parcelles en mains privées.
- Contraintes techniques liées à l'extension des quais.
- Stationnement: une politique restrictive en matière de parcage doit être envisagée.
- Bruit: les nuisances sonores émanant du faisceau ferroviaire (valeur OPB) limitent sur une certaine profondeur la possibilité d'y construire des logements mais permet l'installation d'activités.
- *Risques : Transports de marchandises par rail : secteur soumis à l'OPAM*

Mise en oeuvre

Phasage

- A définir suite à l'étude de faisabilité

Démarche

- Etude de faisabilité et d'opportunité menée par la Ville de Genève, les CFF et l'Etat de Genève (DGM et DGAT) [Etude d'extension de la gare de Cornavin], dont le but est de mesurer l'impact des différents scénarios d'extension :
 - analyse et développement scénario CFF - extension nord sur 2 voies / jan - mars 11
 - développement image directrice et stratégie avec estimation coût reconstruction urbaine / mars - juillet 11

- développement image directrice avec estimation coût total y compris infrastructure ferroviaire / juillet 11 - mars 12

Actions à mener

A définir suite à l'étude de faisabilité

Etat de la coordination

information préalable

Autres informations**Planification cadre**

- *Plan directeur communal de la Ville de Genève, 2009*

Projets liés

- Nouvelle passerelle piétonne et 2 roues Sécheron (mesure 30-7)
- Vélo stations de la Ville de Genève et des CFF réalisées ces prochaines années.

Études directrices

--

