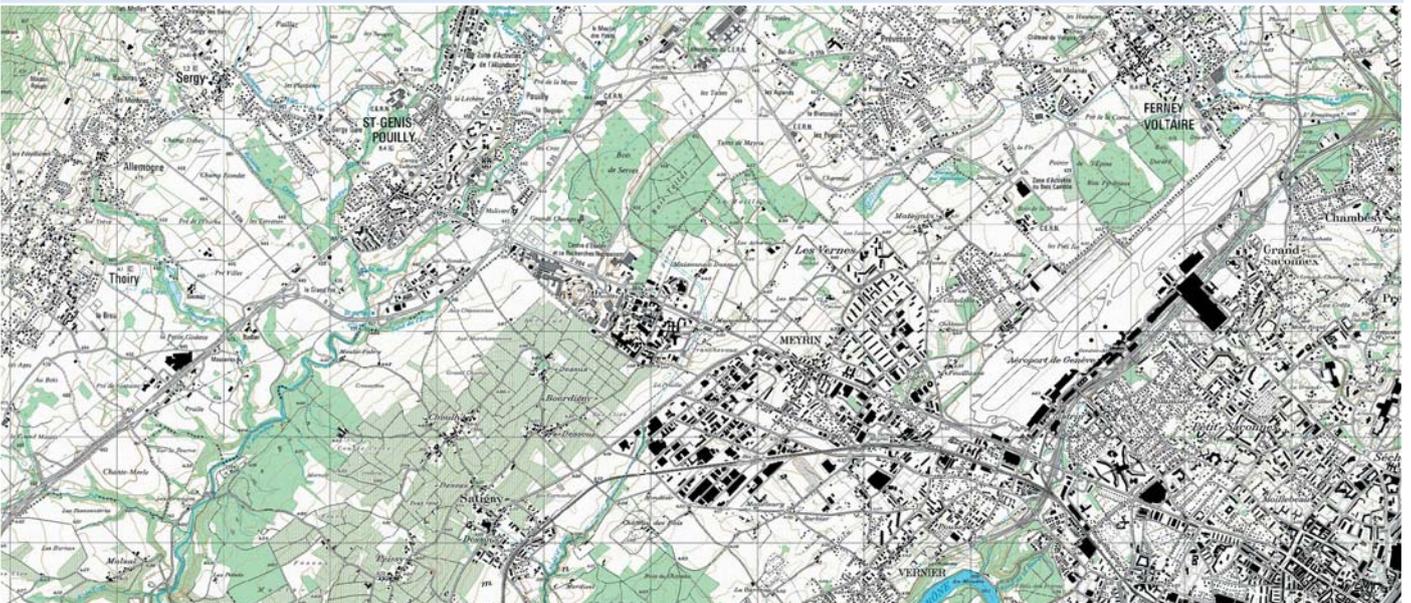


CAHIER N° 70

Programme des études tests







PACA Genève-Meyrin-St Genis

Programme des études tests

Auteurs

Canton de Genève

en collaboration avec

**La Communauté de communes du Pays de Gex et les membres du
Groupe d'appui des administrations**





Table des matières

I. Modalités relatives au déroulement de la procédure d'études tests	7
1. Autorité adjudicatrice	7
2. Objet de l'appel à candidature	7
3. Forme de procédure	8
4. Nature et importance du marché	9
5. Participation et sélection	9
6. Documents remis aux candidats	10
7. Calendrier et organisation de l'étude test	10
8. Collège et Groupe d'appui des administrations.....	13
9. Langues, lois, règlements et normes.....	16
10. Questions des équipes de projet et réponses du collège	16
11. Publication et propriété des projets.....	16
12. Exigences concernant les rendus	16
II. Le programme des études tests : les objectifs à l'échelle du PACA Genève-Meyrin-St Genis	20
1. Le territoire d'étude	21
2. Les grands projets en cours et documents à considérer.....	23
3. Les objectifs quantitatifs de développement.....	32
4. Les besoins induits en termes d'équipements publics, de services et d'espaces publics	33
5. Les enjeux du PACA Genève-Meyrin-St Genis et ses objectifs qualitatifs de développement.....	35



III. Demandes et objectifs spécifiques émanant des communes et du CERN.....	48
1. Vernier.....	48
2. Genève.....	49
3. Meyrin.....	51
4. Satigny.....	53
5. CERN.....	54
6. St-Genis-Pouilly.....	55
7. Prévessin-Moëns :.....	57
8. Ferney-Voltaire.....	58
9. Thoiry.....	60
10. Crozet.....	60
11. Sergy.....	61
IV. Annexes.....	63
1. Le schéma d'agglomération franco-valdo-genevois et ses enjeux (résumé).....	63
2. Documents remis aux mandataires (DVD).....	67
3. Liste des documents d'encadrement et d'appui (non exhaustive).....	68
4. Glossaire des abréviations.....	69



I. Modalités relatives au déroulement de la procédure d'études tests.

1. Autorité adjudicatrice

Le département du territoire (DT) du canton de Genève organise, dans le cadre de la mise en œuvre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, en procédure sélective, une étude test ayant pour objet l'établissement d'une image directrice du projet urbain du Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération (ci-après désigné par PACA) Genève-Meyrin-St Genis du couloir urbain et suburbain s'étendant de Cornavin à St-Genis-Pouilly.

Les dix communes de Genève, Vernier, Meyrin, Satigny, St-Genis-Pouilly, Prévessin-Moëns, Ferney-Voltaire, Thoiry, Crozet, Sergy, ainsi que la Communauté de communes du Pays de Gex, la région Rhône-Alpes, le Conseil général de l'Ain, l'Etat français et le CERN seront associés à la démarche en participant au collège.

Adresse et secrétariat de l'étude :

Département du territoire (DT) – Direction générale de l'aménagement du territoire (DGAT)
Service de la planification directrice cantonale et régionale (PDCR) - Projet d'agglomération
5 rue David-Dufour – CP 224
1211 Genève 8
Tél : + 41 22 327 42 67
Fax : + 41 22 327 40 40
Courriel : delphine.pressevot@etat.ge.ch

L'organisation technique de la compétition est assurée par :

Christine Thibaud-Zingg architecte-urbaniste
THIBAUD-ZINGG SA architectes EPFL/SIA/FAS
R. des pêcheurs 7
1400 Yverdon-les-Bains
Tél : + 41 24 425 95 55
Fax : + 41 24 425 95 59
Courriel : thibaud.zingg.ylb@bluewin.ch

2. Objet de l'appel à candidature

L'appel à candidature porte sur l'étude test du PACA Genève-Meyrin-St Genis.

Cette étude doit vérifier, au moyen de différents scénarios de mise en œuvre conceptuelle, si et comment l'organisation territoriale de cette importante portion de territoire permet d'accueillir les nouveaux habitants, emplois, et services tels qu'envisagés dans le cadre du Projet



d'agglomération. Au terme de l'étude test, il sera possible de présenter des projets d'image directrice pour le périmètre situé sur les communes de ce PACA.

Sur l'ensemble du couloir concerné, ces projets viseront à définir une stratégie et une conception tant spatiale que fonctionnelle intégrant les potentiels de développement pour l'urbanisation (logements, équipements publics, activités économiques), l'identification et la mise en valeur de centralités attractives tant à l'échelle régionale que de quartier, la mobilité (TI y compris stationnement, TP, MD), le paysage et les espaces ouverts (agriculture, couloirs naturels), les espaces publics le long des axes des transports publics (TP). Cette conceptualisation devra permettre de valoriser le potentiel de développement économique du périmètre, dans une approche intégrée combinant urbanisation, mobilité, environnement et paysage.

Les propositions devront préserver et améliorer ces environnements afin qu'ils puissent générer un cadre de vie de haute qualité dans une logique de développement durable et en cohérence avec les objectifs du PAFVG (Projet d'agglomération franco-valdo-genevois).

3. Forme de procédure

L'appel à candidature vise à sélectionner 3 équipes de mandataires capables de présenter un concept spatialisé dans le cadre de cette démarche. La mise en œuvre du Projet d'agglomération (PAFVG) nécessitant encore à ce stade un dialogue permanent entre collectivités et mandataires, cette mise en concurrence est organisée sous forme d'une étude test avec procédure sélective, dans l'esprit des mandats d'étude parallèles suisses (selon la définition de l'annexe au règlement SIA 142, édition 1998, et dans l'esprit des mandats d'étude parallèles sans poursuite des études du projet de règlement SIA 143 version du 3 mars 2008 en consultation) ou des marchés de définition simultanés français.

La démarche se déroulera et se poursuivra comme suit :

- Un appel à candidature par voie de presse permet à différentes équipes pluridisciplinaires de présenter leur approche et leurs références. Les équipes font acte de candidature sur la base d'un dossier de présentation et d'une lettre de motivation ;
- Le collège chargé du suivi des études, composé d'élus et d'experts choisit trois équipes pluridisciplinaires sur la base des critères d'appréciation figurant dans le présent règlement ;
- Les équipes sélectionnées testeront plusieurs scénarii. La prestation demandée consistera à établir un projet, avec ou sans variantes, pour l'urbanisation du secteur. Aucune offre financière ne sera demandée dans ce cadre. L'étude test se déroulera en deux phases d'étude, avec deux rendus ouverts (non anonymes) et des échanges entre le collège et chaque équipe participante ;
- A l'issue de la première phase, les résultats seront présentés et débattus dans le cadre de tables rondes (processus de concertation) qui suivront juste après ;



- Le collège fournira alors aux équipes les indications nécessaires à la poursuite de la deuxième phase (approfondissements, réorientations, test d'une hypothèse, ...).

Le présent appel à candidature concerne les deux phases de l'étude test.

La participation à l'étude implique pour le mandant, le collège et les équipes, l'acceptation des clauses du présent règlement, des réponses aux questions formulées par les équipes, ainsi que des indications données à ces derniers au fil de l'étude, l'ensemble se déroulant dans le cadre réglementaire défini par l'accord inter cantonal sur les marchés publics (AIMP).

4. Nature et importance du marché

Les prestations de l'étude test doivent présenter un concept territorial d'aménagement, comprenant les aspects paysagers, urbains et de mobilités. Il s'agit également de formuler des propositions pour contribuer à un développement économique équilibré du périmètre du PACA et à un cadre de vie attractif et qualitatif pour les habitants actuels et futurs.

A l'issue de l'étude test, le collège recommandera aux autorités compétentes, sous forme d'un rapport et d'un plan de synthèse intégrant les composantes d'orientations de stratégie territoriale, les meilleures solutions investiguées dans la présente étude en vue de l'établissement d'un Master plan ou de tout autre instrument français ou genevois jugé approprié à la démarche (ex. Plans directeurs de quartier, plans locaux d'urbanisme, schémas de secteur). Le présent marché ne comprend aucun engagement de la part du maître d'ouvrage pour l'attribution de futurs mandats d'études aux équipes de l'étude test.

Pour garantir un développement du projet dans le sens des objectifs visés et la maîtrise du processus de l'étude test, l'adjudicateur (DT/DGAT) se réserve également le droit de demander et de compléter la composition d'une ou plusieurs équipes de projet et de valider la constitution définitive des équipes au moment du choix des candidatures ou en cours d'étude.

Les équipes sont rétribuées forfaitairement pour l'ensemble de l'étude test à hauteur de CHF 70'000.-- HT /équipe soit env. 45'000 €.-- HT, pour autant qu'ils aient déposé dans les temps les documents demandés. Le collège peut écarter un groupe qui ne présenterait pas les documents demandés.

Les frais (reproduction, déplacement, hébergement) seront facturés en plus.

La prestation demandée est estimée pour les deux phases à environ 440 heures, soit environ 55 jours de travail à répartir entre chacun des membres de l'équipe au taux moyen de 160. -- CHF/heure.

5. Participation et sélection

L'appel à candidature est ouvert aux équipes intégrant des professionnels compétents dans les domaines requis par la problématique. L'équipe pluridisciplinaire comprendra au minimum un architecte/urbaniste et un expert en mobilité. Elle pourra s'adjoindre en tant que de besoin les



compétences d'autres spécialistes (expert en paysage et/ou environnement, expert en économie, ...), soit en tant que membre de l'équipe pluridisciplinaire, soit à titre consultatif. Tous ces professionnels ne peuvent participer qu'à un seul groupement.

Le pilote de l'équipe doit être un architecte/urbaniste. Il doit disposer d'expérience en matière d'aménagement du territoire ou être associé à un urbaniste qui a ces compétences. Il doit disposer d'un diplôme universitaire d'architecte ou d'un diplôme étranger bénéficiant de l'équivalence ou être inscrit dans un registre professionnel : Registre suisse des architectes ou des aménagistes au niveau A ou B ou un registre étranger équivalent. Le pilote de l'équipe sera à même d'assurer la représentation, ainsi que la coordination générale du groupe mandataire et en assumera la responsabilité. Les conditions de participation doivent être effectives à la date de l'inscription.

6. Documents remis aux candidats

En vue de l'établissement de leur dossier les documents suivants sont remis aux candidats :

- a) Le présent règlement de l'appel à candidature (cahier n° 70-1) ;
- b) Le programme provisoire pour les mandats d'étude test, version du 3 février 2009 (cahier n° 70);
- c) L'extrait des Lignes directrices du Projet d'agglomération ;
- d) Le Projet d'agglomération consultable sous www.projet-agglo.org ;
- e) Un plan de situation avec le périmètre indicatif du présent PACA ;
- f) Le formulaire d'inscription.

7. Calendrier et organisation de l'étude test

Le collège sélectionnera les 3 équipes de mandataires le jeudi 9 avril 2009.

Le programme définitif sera transmis aux équipes sélectionnées et mandatées le 14 avril 2009 (par email).

Elles seront convoquées le **23 avril 2009 de 10h à 12h** pour la présentation de l'étude (prière de réserver la date).

A l'issue de chacune des phases de l'étude, sur la base du rendu des équipes, une journée de présentation et de discussion (atelier) avec les 3 équipes permettra des échanges entre chaque équipe mandataire et le collège. Les représentants techniques du groupe d'appui de l'administration seront également présents. A cette occasion, les équipes seront représentées par au moins un responsable de chaque domaine de compétence requis par la procédure (urbanisme + mobilité, paysage/environnement si cette option est retenue).



Les propositions des équipes de projet seront examinées par le collège et les représentants techniques du groupe d'appui de l'administration qui pourront émettre des remarques. L'appréciation et l'évaluation des solutions proposées s'effectueront par une analyse détaillée après l'atelier et après les tables rondes. Le collège validera le rapport d'étape et le rapport final.

Le lendemain des journées d'atelier, l'organisateur tiendra des tables rondes. Elles réuniront des représentants de la société civile, des élus français et suisses, des membres des commissions cantonales compétentes en matière d'aménagement du territoire : commission d'aménagement du canton (CAC), commission consultative pour l'aménagement du territoire (CAT).

Le collège pourra en cours de route donner mission à une ou plusieurs équipes d'approfondir telle ou telle proposition. Il pourra également réorienter les scénarii afin de tester plus en avant l'une ou l'autre solution.

Un rapport répertoriant les orientations, les compléments d'information et les développements à poursuivre sera transmis aux mandataires pour lancer la 2ème phase des études test.

Les échéances ci-après sont envisagées, celles-ci pouvant être adaptées en fonction des problématiques soulevées par les propositions des équipes. Ces dernières seront avisées dès qu'une modification d'échéance est décidée par le collège. Les délais de rendu ne seront toutefois pas raccourcis.



Calendrier

	Dates	Horaires	Equipes	Collège	GRAD
Publication de l'appel à candidature	10.02.09		X		
Rentrée des appels à candidatures	18.03.09		X		
2^{ème} collège : choix des 3 équipes et validation du programme	09.04.09	14h à 16h30		X	
Transmission par email des documents aux mandataires et démarrage de l'étude test	14.04.09		X		
Présentation du programme et du Projet d'agglomération et visite du site l'après-midi	23.04.09	10h à 12h et 14h à 16h	X		
Transmission par email des documents aux mandataires et démarrage de l'étude test	14.04.09		X		
Présentation du programme et du Projet d'agglomération	23.04.09	10h à 12h	X		
Atelier 1 - 3^{ème} collège : présentation des rendus de la 1 ^{ère} phase et discussion	05.06.09	10h à 16h	X	X	X
Tables rondes 1	06.06.09	9h à 15h	X	X	X
Lancement de la 2 ^{ème} phase : présentation du rapport d'étape	03.07.09	14h à 16h30	X		
Atelier 2 - 4^{ème} collège : présentation des rendus de la 2 ^{ème} phase et discussion	16.10.09	14h à 16h	X	X	X
Tables rondes 2	17.10.09	9h à 15h	X	X	X
5^{ème} collège : rapport 2 du collège	2010 – à préciser		X	X	X
Exposition et présentation publique des projets	2010 – à préciser		X	X	X
Présentation au Comité de pilotage du Projet d'agglomération avec rapport	2010 – à préciser				



8. Collège et Groupe d'appui des administrations

Collège

Le collège est composé des personnes suivantes :

Président (1), membre professionnel, urbaniste

- M. Pierre Feddersen, architecte urbaniste

Élus (14)

- M. Robert Cramer, Conseiller d'Etat de la République et canton de Genève, Co-président du Projet d'agglomération
- M. Etienne Blanc, Président de la Communauté de communes du Pays de Gex, Vice-président de l'ARC
- M. Guy Larmanjat, Vice-Président du Conseil général de l'Ain
- Mme Fabienne Faure, Conseillère régionale de la Région Rhône-Alpes
- M. Hubert Bertrand, Maire de St-Genis-Pouilly
- M. Gérard Dentinger, Maire de Thoiry
- M. Jean-Paul Laurensen, Maire de Prévessin-Moëns
- M. Denis Linglin, Maire de Sergy
- M. François Meylan, Maire de Ferney
- M. Rémy Pagani, Conseiller administratif de la Ville de Genève
- M. Henri Piney, Maire de Crozet
- M. Yvan RoCHAT, Maire de Vernier
- Mme Martine Roset, Conseillère administrative de Satigny
- M. Roland Sansonnens, Conseiller administratif de Meyrin



Professionnels (14)

Professionnels de l'administration

- M. Gilles Bouvard, responsable du service Aménagement du Territoire et Relations Frontalières, Co-chef de projet PACA
- M. Jérôme Josserand, Direction départementale de l'équipement de l'Ain
- Mme Hélène Gerber, Conseil général de l'Ain
- M. Olivier Morand, architecte urbaniste, Commune de Meyrin
- Mme Delphine Pressevot, Cheffe de projet, Projet d'agglomération, canton de Genève - DGAT
- M. Xavier de Rivaz, canton de Genève, Direction générale de l'aménagement du territoire
- Mme Christine Thibaud Zingg, architecte urbaniste assistante à maîtrise d'ouvrage
- Mme Laëtitia Zaghouane, Région Rhône-Alpes

Professionnels externes

- Alain Carlier, Commission d'urbanisme
- M. Luc Malnati, architecte urbaniste
- Mme Ariella Masbounji, architecte urbaniste en chef de l'Etat français, chargée de la mission Projet urbain
- Mme Martine Meunier-Chabert, Présidente de l'association des urbanistes et aménageurs dans l'Etat français, urbaniste géographe au Certu
- M. Thomas Pettersson, CERN
- M. Michel Schuppisser, ingénieur transport, urbaniste

Suppléants

- Mme Nicole Surchat Vial, Cheffe de Projet du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, canton de Genève - Direction générale de l'aménagement du territoire
- M. Jean-Marc Devaud, Maire de Meyrin



Groupe d'appui des administrations (GRAD)

Le GRAD est composé des personnes suivantes :

- M. Emmanuel Ansaldi, canton de Genève, Direction générale de l'agriculture
- Mme Marie-Claire Billet, représentante technique de la commune de Prévessin-Moëns
- Mme Bruna Carchia, représentant de l'Agence de développement économique de l'Ain
- Mme Sauter Caillet Céline, canton de Genève, Direction générale de l'environnement
- M. Patrick Duthion, représentant technique de la commune de Ferney-Voltaire
- M. Andrea Fossati, représentant technique de la commune de Vernier
- Mme Hélène Gerber, représentante technique du CG01
- Mme Sandra Guyonnet, représentant technique de la commune de St-Genis-Pouilly
- M. Vincent Kempf, représentant technique de la Ville de Genève
- Mme Anna-Karina Kolb, canton de Genève, Direction générale des affaires économiques
- M. Olivier Laurens Bernard, Sous-Préfet de l'Ain
- M. Jacques Moglia, canton de Genève, Direction générale de l'aménagement du territoire
- M. Olivier Morand, représentant technique de la commune de Meyrin
- Mme Evelise Pichery, représentant technique de la Communauté de communes du Pays de Gex
- Mme Delphine Pressevot, Cheffe de projet PACA
- M. Xavier de Rivaz, canton de Genève, Direction générale de l'aménagement du territoire
- Mme Nicole Surchat Vial, Cheffe de Projet du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, canton de Genève - Direction générale de l'aménagement du territoire
- M. Bertrand Von Arx, canton de Genève, Direction générale nature et paysage
- M. Alain Wyss, canton de Genève, Direction générale de l'eau
- Mme Laëtitia Zaghouane, représentante technique de la Région Rhône-Alpes
- M. Rémi Zinder, canton de Genève, Direction générale de la mobilité



En fonction des problèmes rencontrés ou des questions des mandataires, le collège pourra en tout temps recueillir l'avis de tiers en vue de compléter son information et consolider son jugement sur la pertinence des propositions reçues. Il pourra notamment compter sur la collaboration des services de l'Etat de Genève et de la communauté de communes du Pays de Gex, ainsi que des services des collectivités françaises.

9. Langues, lois, règlements et normes

Pour toute la procédure des études test, la langue officielle est le français.

Les lois, règlements et normes suisses sont applicables. La présente procédure est conduite dans l'esprit des mandats d'étude parallèles suisses (selon la définition de l'annexe au règlement SIA 142, édition 1998, elle s'inspire directement du règlement SIA 143 version du 3 mars 2008 en consultation) ou des marchés de définition simultanés français. S'agissant d'une étude test, il n'existe aucun caractère impératif dans le respect de règlement en question.

10. Questions des équipes de projet et réponses du collège

Les questions relatives à l'étude test peuvent être adressées en tout temps par les équipes de projet, par mail à l'adresse de l'adjudicateur (delphine.pressevot@etat.ge.ch). Les réponses du collège parviendront à toutes les équipes de projet dans les meilleurs délais, en fonction des démarches nécessitées.

11. Publication et propriété des projets

Les résultats de l'étude test seront rendus publics, sous une forme appropriée à déterminer. Ils feront l'objet d'une exposition publique.

Les documents relatifs à toutes propositions présentées deviennent propriété de l'adjudicateur, la propriété intellectuelle restant réservée à leurs auteurs dans une mesure conforme à la loi et à la jurisprudence. Toute publication relative aux études test par un participant est soumise à l'approbation préalable du mandant.

12. Exigences concernant les rendus

Les études qui seront conduites se dérouleront en deux phases. Il est attendu des équipes de projet des propositions coordonnées dans les domaines suivants :

1ère phase: concept général d'aménagement

Echelles principales de rendu : de **1:10'000** et si nécessaire **1:2'000** sur certains des secteurs stratégiques d'espaces publics.



Le maître d'ouvrage attend des équipes de projet des propositions formant un tout cohérent répondant aux différents enjeux mentionnés ci-dessous de manière argumentée. Les variantes d'étude sont non seulement admises, mais même souhaitées.

Ces propositions porteront plus particulièrement sur les points suivants :

- Un concept territorial, paysager et urbain sur l'ensemble de l'axe ;
- Une structure urbaine et paysagère fondée sur les polarités et centralités à identifier et/ou à renforcer, les secteurs de renouvellement urbain, les futurs secteurs stratégiques d'urbanisation ainsi que les secteurs à préserver à long terme ;
- Une identification des secteurs et une estimation quantitative, sur la base d'hypothèses données, des nouveaux potentiels d'urbanisation (habitat et emploi), définis par des principes d'étapes (court terme : 2015, moyen terme : 2020 et long terme: 2030) ;
- Cette identification devra révéler les priorités par secteur, avec des préconisations concrètes visant à privilégier le renouvellement urbain et la densification de l'existant sur l'extension de l'urbanisation. L'estimation quantitative enfin précisera les fonctions et les densités par secteur et par type (logements, activités économiques, loisirs, services, équipements publics) selon le potentiel défini (couloir Genève/Meyrin/St-Genis : horizon 2030 environ + 18'000 habitants et +11'000 emplois) ;
- La définition de l'accessibilité, des réseaux de déplacement (fonctions, hiérarchisation...) comprenant les accès et les itinéraires des mobilités douces (parcours piétons, cyclistes...) et les interfaces de transport ;
- Conception d'un dessin de la maille des espaces publics et leur mise en réseau à l'échelle du PACA, comprenant des éléments structurant à différentes échelles ;
- Une présentation des principales mesures permettant de répondre aux objectifs environnementaux cités principalement au 3ème paragraphe du chapitre 5.1. En effet le concept d'ensemble du paysage bâti et végétal devra justifier d'un renforcement des qualités environnementales et écologiques relevant de la problématique générale de développement durable.

2ème phase: projet et stratégie d'aménagement

Echelles principales de rendu : **de 1:10'000 et si nécessaire 1:2'000** sur certains des secteurs définis avec accord du collège.

Le travail de la 2ème phase devra approfondir les notions et propositions présentées lors de la 1ère phase en tenant compte des remarques et demandes du collège et du Groupe d'appui des administrations émises sous forme de recommandations.

En fonction de celles-ci qui seront précisées à chaque équipe, il s'agira d'approfondir les notions suivantes:



- Le ou les concepts d'aménagement, qu'ils soient paysagers et urbains en précisant entre autres les propositions de hiérarchie des différentes centralités et secteurs d'urbanisation en cohérence avec les réseaux de mobilité. Ce travail devra notamment faire apparaître les relations à établir entre ces secteurs et s'établir en cohérence avec les réseaux de mobilité;
- Sur certains secteurs pourront être précisés les principes d'implantation (par exemple, les niveaux de densité, les fronts bâtis, les orientations, etc.) ;
- Ces plans devront également faire apparaître les échéances de réalisation en distinguant d'une part ce qui est à réaliser à court et moyen terme (2015/2020) de ce qui est proposé à long terme (horizon 2030) en identifiant les éléments structurants et les leviers du développement ;
- Le phasage des diverses interventions et leur mise en séquence opérationnelle. Il s'agira notamment de distinguer les mesures prioritaires (par leurs caractéristiques stratégiques ou « d'effets déclencheurs ») des mesures d'accompagnement ;
- Confirmation des hypothèses d'urbanisations retenues, précisant les affectations, le bilan quantitatif des surfaces brutes de plancher proposées et les types de déplacement induits, pour l'habitat et les activités économiques ;
- Aménagements des espaces publics, des interfaces de TP, prolongement des surfaces bâties, mesures paysagères et mise en valeur du patrimoine naturel et bâti ;
- Perspectives, axonométries, coupes ou tout autre document représentant les formalisations spatiales possibles ;
- Organisation des réseaux de déplacement et des interfaces de transport (RER, tramway, bus, axe fort mode doux, voiries structurantes ...), niveau de l'offre TC et qualité de service ;
- Sur certains « espaces publics stratégiques » retenus par le collège, définir un concept à l'échelle de référence 1 :2000, précisant des mesures qualitatives (mobilité, attractivité et convivialité des interfaces, valeur d'usage ...) ;
- Identification et proposition d'implantations des principaux équipements publics, qu'il serait souhaitable de programmer (écoles, services publics, équipements culturels, places, parcs régionaux et de quartiers etc.) et leur niveau de rayonnement ;
- Préconisations sur les aménagements projetés favorisant la qualité environnementale, comprenant des orientations relatives aux questions énergétiques et de lutte contre les nuisances sonores.

Les plans, au format A0, seront orientés avec le Nord en haut, selon les coordonnées géographiques. Ils comprendront la mention « Etude test PACA Genève-Meyrin-St Genis » ainsi que les auteurs du projet. Hormis ces prescriptions, les modalités de rendu ne sont pas imposées, les équipes de projet pouvant rendre des documents sous une forme adaptée à leurs propos.



Pour le rendu de chaque phase, chaque équipe mandataire remettra :

- Un exemplaire de tous les documents présentés, sous forme de fichiers numériques transmissibles (PDF, PPT ou image, si possible en format vectoriel) sur CD-ROM ;
- Les éléments significatifs du rendu sur support papier non plié, pour affichage, sur un maximum de quatre planches format A0 vertical (*note : au 1 :10 000, le périmètre du PACA tient sur 2 planches format vertical 84/118*) ;
- Un texte concis résumant les stratégies et concepts d'aménagement du projet tenant sur un recto de page A4
- Les candidats devront prévoir l'installation de leur projet* sur la maquette mise à disposition par l'organisateur, réalisée au 1:5'000, sous forme de pièces de carton de couleur (cf légende ci-dessous) à épingleur de manière amovible sur la base préexistante, pour les deux phases. Ces pièces de cartons de couleur devront être remises au chef de projet huit jours ouvrables à l'avance, de manière à ce que le maquettiste puisse les installer et les photographier à l'avance pour la séance du collège.

Lors des séances avec le collège, les éléments seront à nouveau placés sur la maquette.

Nous précisons que durant leurs études, les équipes pourront prendre rendez-vous avec l'équipe projet pour travailler avec la maquette.

* Les candidats doivent fournir les données informatiques permettant de réaliser des éléments en carton (avec épaisseur et couleur unifiées pour les différents projets). Les codes couleurs pour les gabarits sont les suivants :

- Orange : développement urbain mixte à vocation à prédominance d'habitat ;
- Violet : développement urbain mixte à vocation à prédominance d'activités ;
- Brun : village/localité ;
- Vert-clair : exploitation en gravières ;
- Rouge : bâti existant ;
- Jaune : grands espaces publics structurants ;
- Lignes blanches : RER ;
- Points blancs : stations RER ;
- Lignes rouges : ligne de tramway ;
- Points rouges : stations tramway ;
- Epingles : lignes à haute-tension.



II. Le programme des études tests : les objectifs à l'échelle du PACA Genève-Meyrin-St Genis

Dans le but d'approfondir le Schéma d'agglomération défini dans la Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG), des études d'aménagement territorial sur huit périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) destinées à mener à la mise en œuvre et la réalisation des mesures d'infrastructures du PAFVG sont engagées durant la période 2008-2010.

Pour ce qui constitue le PACA Genève-Meyrin-St Genis, un concept de projet urbain doit être établi sur l'ensemble de son axe structurant à partir des principes et des enjeux émis dans la Charte, en intégrant les potentiels de développement pour l'urbanisation (logements, activités, équipements publics), la mobilité (transport individuel (TI) y compris stationnement, transports publics (TP), mobilité douce (MD)), le paysage, les espaces naturels et les espaces ouverts (agriculture, couloirs naturels...), ainsi que les espaces publics le long des axes des transports publics.

Il y a lieu d'identifier les séquences urbaines composant l'ensemble de cet axe, de leur attribuer une vocation, de comprendre le rôle des transversalités (liens transversaux spécifiques aux parties française, genevoise ou mixtes) et d'élaborer une composition urbaine d'ensemble assimilant les thèmes essentiels : habitat; paysage; économie; mobilité ; tout en développant le potentiel d'une urbanisation densifiée sur les séquences desservies par les transports publics. Une attention particulière sera accordée en terme de « renouvellement urbain » de ce couloir transfrontalier, au-delà de la nécessaire réflexion des possibles sites d'extension qui ne devront pas se focaliser seulement sur les potentiels libres de toute urbanisation.

Cet axe urbain et suburbain se joue de forts contrastes d'occupation passant de sites très urbanisés à des zones presque vierges, d'espaces très structurés à des configurations chaotiques. Les entités du CERN et de l'aéroport de Cointrin, à la fois enclaves exemptes de perméabilité urbaine et pourtant sources de développement économique tant local qu'international leur confèrent une spécificité particulière.

A l'approche de la frontière et au-delà, la dimension paysagère naturelle se révèle comme une caractéristique forte : sa bonne gestion participera de la haute valeur qualitative du développement urbain du périmètre.

Les propositions d'urbanisme devront répondre à des principes d'étapes (court terme: horizon 2015, moyen terme: horizon 2020 et long terme: horizon 2030) et aux objectifs généraux suivants, dans une exigence de développement durable (cf. chap. IV Annexes : Cahier n°9 « Lignes directrices ») :

- *A partir d'une première vision à l'horizon 2015/2020, penser la structuration territoriale à l'horizon 2030 d'un « grand secteur urbain transfrontalier », de la Gare Cornavin jusqu'au centre de St-Genis-Pouilly, ainsi que les mesures permettant de le conforter (identité, centralité) ;*



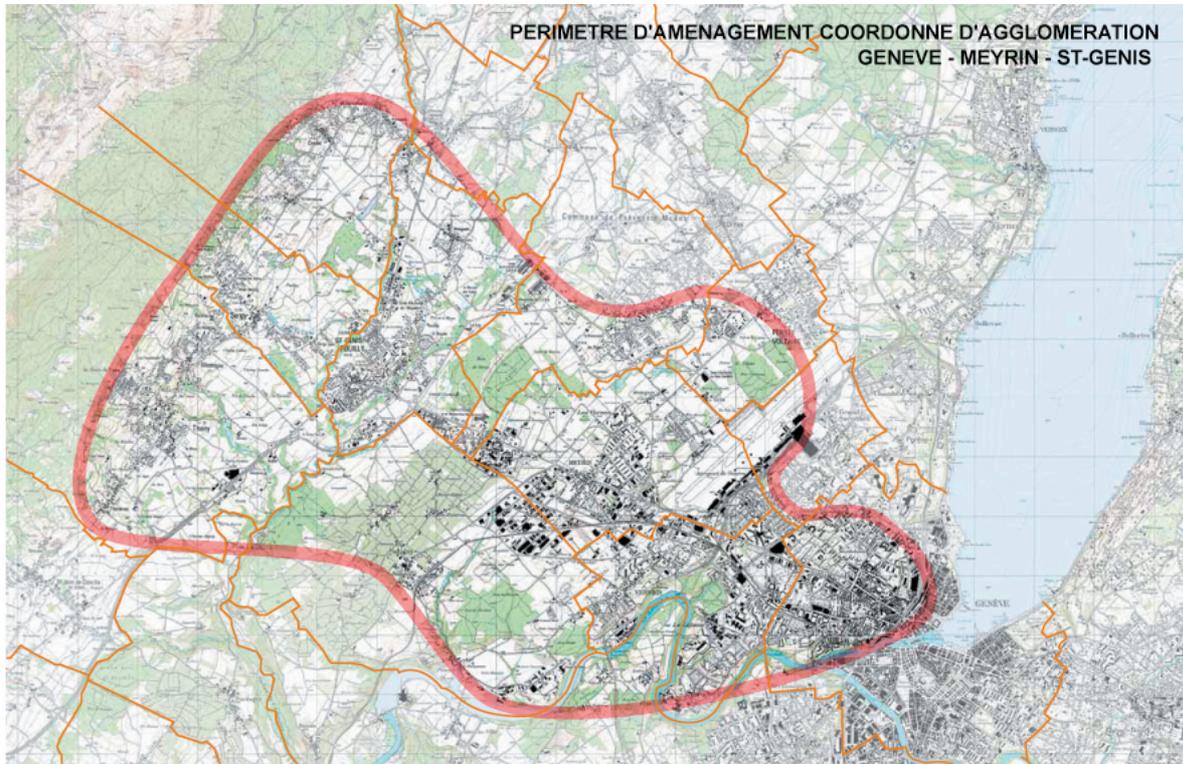
- *Penser l'articulation tant en matière de transports publics que de développement urbain entre ce « grand secteur urbain transfrontalier » et les autres "secteurs de développement du Pays de Gex" identifiés (Pôle Aéroport Nord, carrefour Porte de France, etc.) en soulignant notamment l'importance de la dualité "économie/mobilité" ;*
- *Penser le développement et le maillage de l'ensemble des centralités au sein des secteurs du PACA, au-delà du cœur de l'agglomération. Cela signifie de travailler sur les identités et le renforcement des centralités fortes existantes, de conforter la centralité régionale de St-Genis-Pouilly et de réfléchir à la création de nouvelles centralités locales (« centres de quartiers ») en portant attention au croisement des logiques sectorielles ;*
- *Valoriser le potentiel de développement économique du périmètre dans une approche intégrée combinant urbanisation, mobilité, environnement et paysage.*
- *Identifier une capacité d'accueil sur l'ensemble du couloir transfrontalier de 11 000 emplois et de 18 000 habitants ;*
- *Ces propositions d'urbanisme (urbanisation, mobilité, environnement) attendues par le collège, devront prendre en considération lorsque cela le nécessite les autres thèmes des politiques de services du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, à savoir : la formation, le social, la santé, la culture, l'économie, l'agriculture.*

1. Le territoire d'étude

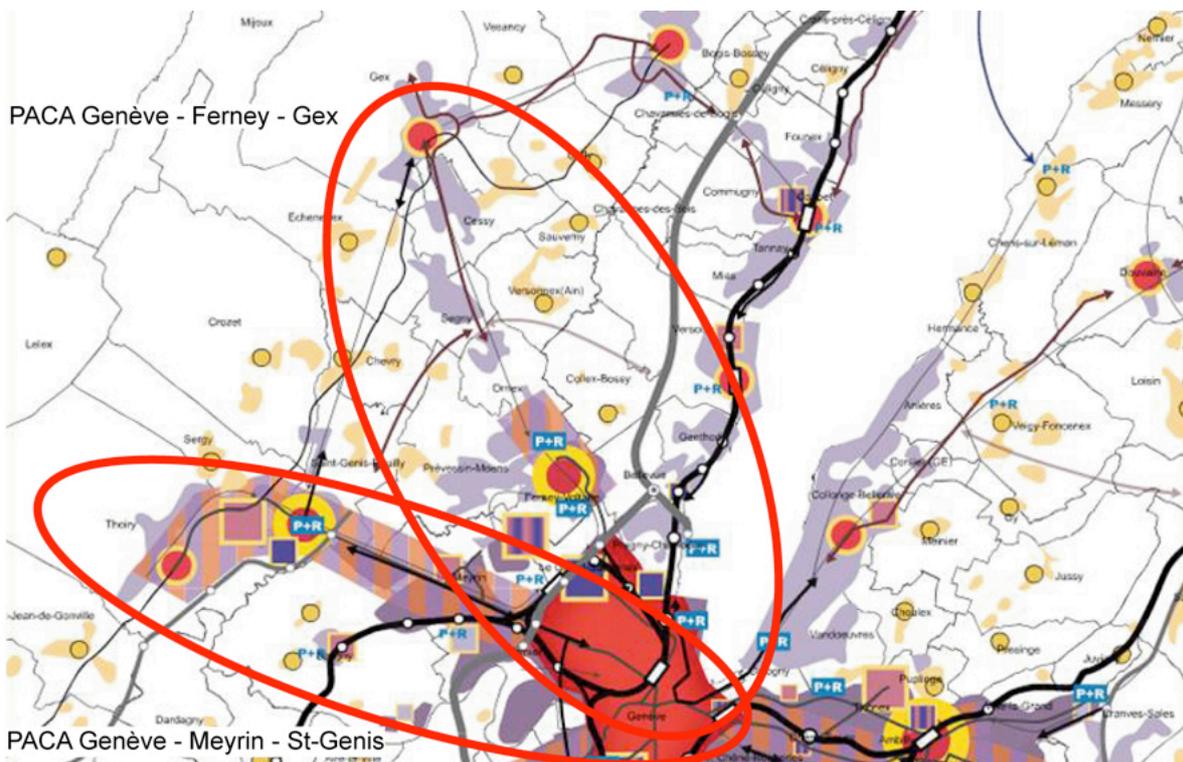
Le territoire d'étude et de propositions du PACA Genève-Meyrin-St Genis est constitué des 10 communes suivantes : Genève, Vernier, Meyrin, Satigny, St-Genis-Pouilly, Prévessin-Moëns, Ferney-Voltaire, Thoiry, Sergy et Crozet. Il est envisagé comme un seul et même axe de développement transfrontalier de l'agglomération.

Le **périmètre de projet** s'articule autour de l'axe structurant reliant la gare de Cornavin sur Genève au pôle urbain de St-Genis-Pouilly, en englobant les secteurs bâtis le long de la ligne RER de la Plaine entre Cornavin et Satigny, le Pôle Aéroport Nord (ex « rectangle d'Or »), les franges urbaines de Prévessin-Moëns et de Ferney-Voltaire, le pôle de St-Genis-Pouilly identifié comme le centre régional à développer dans le cadre du PACA et les villages du pied du Jura de Thoiry à Crozet.

Le **périmètre de réflexion** prend en considération un territoire élargi afin de situer le repérage des valeurs contextuelles influentes tant au plan urbanisation, que mobilité ou paysage.



A noter qu'il existe une interrelation forte de ce PACA avec le PACA Genève-Ferney-Gex dont l'étude est menée en parallèle. Se reporter au début du chapitre 5.1 pour un plus large éclairage sur les modalités de réflexion conjointe envisagée.





2. Les grands projets en cours et documents à considérer

Il est important que les études test qui seront conduites dans le PACA intègrent les fondamentaux des politiques spatiales existantes et en cours d'élaboration, de même que les démarches et les grands projets qui sont en cours, de façon à mieux les orienter et les enrichir « in fine ».

La présente étude, de manière générale, les intégrera comme invariants à l'horizon 2015-2020 tout en considérant qu'ils peuvent être remis en perspectives ou faire l'objet de propositions d'optimisation ou d'évolution dans le projet global à l'horizon 2030.

Intégration des politiques spatiales existantes

Il s'agit des documents suivants :

Le Plan directeur cantonal adopté en 2001 par le Grand Conseil, a fait l'objet d'une mise à jour en 2006, adoptée par le Conseil d'Etat puis par la Confédération (DETEC) en 2007. Les orientations du PACA contribueront à apporter des éléments qui pourront être intégrés à la révision de ce document www.ge.ch/themes

Le SCOT du Pays de Gex a été approuvé le 12 juillet 2007 par le conseil communautaire et est opposable depuis le 12 octobre 2007. Les orientations du PACA devront intégrer les prescriptions de ce document ou être très explicites quant à l'instruction d'une éventuelle révision du document - www.cc-pays-de-gex.fr/scot/

Prise en compte des documents du chap. IV Annexes

Répertoriés sous des rubriques différenciées (documents remis, documents d'encadrement et d'appui, ...), ces documents constituant les Annexes font partie du bagage de connaissances des mandataires. Les niveaux de leur intégration dans la présente étude sont laissés à l'appréciation critique des mandataires.

Note à propos du document "cadre de missions".

Considération du "cadre de missions" : sans être exhaustif, ce document se veut être un outil de connaissances synthétiques livrant les données et contraintes essentielles du périmètre territorial du PACA St Genis répertoriées selon 12 thématiques différentes à lire séparément ou en superposition à convenance. Leur combinaison peut proposer divers niveaux et clés de lecture.

Pour exemple, la thématique n° 3 fait appel à l' ETAT DES PLANIFICATIONS. Sa lecture uniformisée est transfrontalière. Elle indique les gradations des marges de réflexion et d'actions sur le développement du territoire urbain et régional sous l'angle des planifications actuelles tant françaises que genevoises.

Si une connaissance plus détaillée des éléments qui sous-tendent cette cartographie sur sol helvétique est souhaitée par les mandataires, les accès aux planifications détaillées de type



PLQ/PDQ/MZ/DD sont ouverts sur le portail ci-dessous en indiquant le n° de planification répertorié dans la thématique n° 12 du document « cadre de missions »:

<http://etat.geneve.ch/sadconsult/sadconsult.asp?WCI=frmConnectionHandler>

S'il s'agit du même souhait sur sol français, les accès aux planifications détaillées de type PLU, etc., sont accessibles sur les sites internet respectifs des communes.

Intégration des projets en cours (cf. chap. IV Annexes)

Le territoire d'étude fait ou fera l'objet d'importantes opérations d'initiatives privées ou publiques qui sont autant d'opportunités d'initier les développements et transformations urbaines souhaitées. Il s'agit notamment :

1) La ligne de tramway TCMC et son prolongement

L'axe fort de la ligne TCMC (tramway Cornavin-Meyrin-CERN) a pour but d'offrir des liaisons rapides entre le cœur d'agglomération, la Cité de Meyrin et le centre régional de St-Genis-Pouilly selon le phasage prévu suivant :

- **Etape 1** 2007 : Cornavin-Avanchets (lignes 14 et 16) ;
- **Etape 2** 2009 : Avanchets-Gravière ;
- **Etape 3** 2010: Direttissima (axe de la route de Meyrin) ;
- **Etape 4** étude en cours: Meyrin – douane (CERN) réalisation à coordonner avec le CG 01 ;
- **Etape 5** démarrage de la maîtrise d'œuvre du Conseil Général de l'Ain en 2009 : douane-Porte de France ;
- **Etape 6** étude prévue en tranche conditionnelle du marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage du Conseil Général : prolongement du tramway vers Saint-Genis-centre et en direction de la voie de chemin de fer du Pied du Jura.

Plusieurs opérations, connexes à l'extension, sont en cours de réalisation :

- Réalisation d'une voie routière en trémie dégageant l'espace en surface pour le passage de la Direttissima (centre du village de Meyrin) ;
- Route de Meyrin et voies touchées par le tracé dans la Cité réaménagées en conséquence ;
- Réaménagement de la place des Cinq-Continents ;
- Réalisation d'un parking relais (300 places) intégré à un projet d'aménagement mixte à l'entrée de St-Genis-Pouilly ;



- Conceptualisation du système des lignes de bus en rabattement sur les axes du Tramway (La Gravière et St-Genis-Pouilly), avec le démarrage des missions de planification globale des déplacements dans le Pays de Gex début 2009 ;
- Construction d'un nouveau centre d'entretien et dépôt des trams sur le site de Mouille-Chardon, à l'extrémité ouest de la piste de l'aéroport.

Réflexion à porter sur :

- Les scénarios de prolongement de cet axe structurant en fonction des potentiels de densification et de développement du pôle ;
- La localisation du centre de gravité du pôle régional de St Genis : St Genis-Pouilly (lieu-dit Fontaine de St Genis ou Sergy ?)

2) La voie verte

Le principe de « voie verte » proposé par le Projet d'agglomération a pour objectif de réaliser un itinéraire de mobilité douce (piétons, cycles) d'Est en Ouest depuis le centre régional d'Annemasse jusqu'au centre régional de St Genis-Pouilly, traversant notamment Prévessin-Moëns, Satigny, Meyrin, Vernier, Genève.

Conçu comme un parc linéaire, cet itinéraire devra entrer en réseau avec des itinéraires existants, des lieux et équipements publics à identifier et à aménager : espaces de vie, zones d'activités.

Réflexion à porter sur :

- L'intégration de son tracé sur le territoire concerné ;
- Les connexions avec les itinéraires MD le long de l'axe du tramway, les transports publics (bus, trolleys, etc.), les équipements sportifs et de loisirs, les zones d'activités et de logements existantes et futures ;
- La relation avec les zones à préserver / consolider : corridors biologiques, échappée visuelle, patrimoine naturel et architectural.

3) La halte Châtelaine

Le projet de création d'une halte ferroviaire dans le quartier de Châtelaine a été identifié comme une opportunité d'améliorer l'offre TC en lien avec le CEVA et sa mise en œuvre est prévisible à l'horizon 2020-2030. A noter que le DCTI, en partenariat avec les communes de Genève et de Vernier, l'a intégrée dans l'étude qu'il mène sur le quartier de La Concorde (Aire / Ain).



A ce jour, ce projet n'a pas été identifié par les CFF comme une priorité. Les problèmes de capacité sur cet axe devront vraisemblablement d'abord être résolus avant d'envisager cette halte qui pourrait être localisée dans le secteur Concorde. Sa situation est en cours d'étude.

Réflexion à porter sur :

- L'identification d'une localisation adéquate en fonction du potentiel de développement urbain ;
- L'impact de la nouvelle halte à l'échelle de la couronne suburbaine : ligne de rabattement vers la halte, statut des quartiers excentrés.

4) La transformation du secteur industriel ZIMOGA-ZIMEYSA-ZIBAT-ZIRIAN en pôle de développement économique

De nombreuses zones industrielles et artisanales - ZIBAT, ZIRIAN, ZODIM, ZIMOGA, ZIMEYSA - situées le long de la route de Meyrin constitue un pôle économique majeur à l'échelle de l'agglomération comptant actuellement 9'500 emplois et couvrant environ 181 hectares.

ZIMEYSA et ZIMOGA : démarrage en janvier 2009 de leurs révisions des plans et règlements directeurs.

ZIBAT : élaboration des plan et règlement directeurs en phase de finalisation et processus d'adoption est en cours.

Réflexion à porter sur :

- Différents scénarios de : densification en fonction du potentiel de développement urbain (p. ex. autour des haltes du RER) ; nouvelles extensions (p.ex. le long de la route de Satigny) ; structuration autour des infrastructures lourdes (autoroute, voie ferrée, tramway)

5) Le pôle stratégique Pays de Gex centre

Situé aux portes d'entrée de Genève, à proximité du CERN et de l'aéroport, ce secteur, défini par 3 zones Porte de France/Technoparc/Badian, est identifié comme un pôle stratégique de développement de niveau d'agglomération.

Réflexion à porter sur le pôle stratégique :

- La complémentarité des fonctions ;
- Les scénarios de densification ;
- L'approche d'ensemble en lien avec l'axe tramway et son articulation avec le tissu urbain de St-Genis-Pouilly et les activités existantes ;



- La confirmation de l'effet dynamiseur du tramway et du rayonnement de ce quartier à l'échelle de l'agglomération.

A ce jour chaque zone reconnaît les projets suivants :

a. La zone d'aménagement « Porte de France Nord-St-Genis-Pouilly » (8 ha) intégrant :

- Un parc relais et la station d'arrêt du tramway en tant qu'éléments de programmes liés (pour l'extension du tramway jusqu'à St-Genis-Pouilly) ;
- Des équipements publics d'enseignement et de structures sportives supra-communales : 2ème site du lycée international (10'000 m² de SBP, 800 élèves), complexe sportif (piscine+gymnase+salle de tennis couverte+salle de jeux de boules couverte+parc de stationnement).

Réflexion à porter sur :

- L'articulation de ce pôle avec les projets du prolongement du tramway et d'urbanisation définis sous l'angle de leur densification avec la création d'une centralité forte autour du tramway ; l'identification d'une entrée d'agglomération et le rôle qu'est appelé à jouer la RD 35 et son devenir (actuellement voie de transit).

b. La zone du site intercommunal du Technoparc - Pays de Gex est une zone d'activité d'intérêt communautaire en partie construite.

A partir de mars 2009, à la jointure avec le secteur « Porte de France », ce sous-secteur accueillera un programme de locaux tertiaires et d'activités, porté par un opérateur privé, dont le descriptif sommaire est le suivant : parcelle de 3,3 ha de surface pouvant accueillir 15'000 m² de locaux tertiaires et d'activités (hors hypothèse de densification, impossible en l'état actuel du règlement).

Réflexion à porter sur :

- Les scénarios de densification.

c. La zone du projet d'extension de la zone du « Grand Pré» (67 ha) :

Propriété privée, est identifié comme pouvant accueillir des activités économiques à rayonnement territorial. Actuellement, c'est un quartier mixte équilibré (hôtels, logements, infrastructures sociales, espace public, etc.) sensé se développer sur le même modèle fonctionnel, jouant ainsi un rôle de complémentarité avec le Technoparc de St-Genis-Pouilly, lui purement orienté en zone économique.



6) Le pôle Aéroport Nord, ex « Rectangle d'Or »

Le pôle Aéroport Nord, ex « Rectangle d'Or » est identifié dès 1997 comme un des trois grands pôles de développement de l'agglomération (cf. SCOT du Pays de Gex et Plan directeur cantonal).

Porteur d'enjeux de rayonnement et d'attractivité à l'échelle internationale, ce pôle se caractérise comme un élément majeur de réflexion tant du point de vue de l'urbanisation que du point de vue du transport collectif de par notamment :

- Sa vocation de pôle économique international affirmant l'image de l'agglomération genevoise ;
- Sa spécificité transfrontalière (territoire franco-genevois) ;
- Son contenu haute-technologie lié au contexte du CERN et aux orientations du projet d'agglomération ;
- Son ancrage à l'aéroport activités d'accompagnement des activités aéroportuaires, aviation d'affaire).

Réflexion à porter sur :

- Différents scénarios de développement de ce secteur tels que : densification de l'axe Meyrin-Ferney-Voltaire (en tenant compte des contraintes de bruit- aéroport,...) ; réalisation d'un TC sur ce même axe et optimisation de son fonctionnement ; mise en valeur des entités paysagères du site (p.ex. parc paysager vers CERN, Porte de France) ; traitement des franges urbaines (Ferney-Voltaire et Prévessin-Moëns) ; entrée grand public au nord de l'aéroport (amorces existant d'un tunnel sous les pistes).

Ce pôle fera l'objet d'études plus approfondies dans le cadre du PACA Genève-Ferney-Gex.

7) Le Périmètre d'aménagement coordonné des Vergers-Meyrin

Ce périmètre de plus 43 ha (cf. chap. IV Annexes) a fait l'objet d'un plan directeur de quartier adopté en 2007. Le programme de développement prévoit :

- Un nouveau quartier d'env. 2'300 habitants (1'000 logements) de type éco-quartier limitant l'usage des véhicules particuliers ;
- Un collège post-obligatoire (correspondant à un lycée en France) de 800 élèves (ouverture en 2016) ;
- Un centre sportif communal ;
- Un ouvrage de gestion de l'ensemble des eaux de pluies provenant de la Cité de Meyrin.



Réflexion à porter sur :

- L'intégration de la transformation urbaine occasionnée par les programmes de développement ci-dessus ;
- La relocalisation éventuelle du collège plus à l'Est, p.ex. en direction de La Gravière (afin d'échapper aux contraintes liées au bruit).

8) Retail park les rives de l'Allondon

Ce projet économique et commercial, dont le permis de construire pourrait être instruit dans le courant de 2009, comprend la réalisation d'un centre d'activité dédié à l'aménagement de la maison et aux loisirs. Son programme de développement comprend :

- Un ensemble d'activités à ciel ouvert et de plain-pied de 60.000 m² de surface SHON dont 46.000m² de surface de vente dédiée à l'équipement de la maison ;
- Un pôle de restauration ;
- Un plan d'eau de 2 ha ;
- 1'900 places de parking dont 1/3 souterrain, semi-enterré ou en superstructure.

Réflexion à porter sur :

- Les alternatives de ce projet afin de le rendre compatible avec les principes fixés par la charte d'agglomération en terme de localisation d'activités commerciales de forte fréquentation (« *Les sites non intégrés et avec une desserte TC faible ne sont pas adaptés aux installations de forte fréquentation. Soit la desserte TC est à améliorer (vers GE mais aussi vers le reste du bassin d'origine des clients), soit la vocation pour les IFF doit être reconsidérée... »*).

9) Autres périmètres d'aménagement (liste non exhaustive)

La ZAC des Hauts de Pouilly, St-Genis-Pouilly :

La réalisation de la ZAC des Hauts de Pouilly comprend une SHON totale de 65'700 m² dont 61'950 m² destinés à l'habitat et 3'000 m² dédiés aux activités économiques. Le développement du projet prévoit :

- Un peu plus de 700 logements dont 20% de logements sociaux dans chaque typologie d'habitat, 60% de logements collectifs, 40% de petits collectifs et 5% de logements individuels ;



- Des espaces et équipements collectifs notamment une nouvelle salle de quartier de 330m² ;
- Des équipements publics : groupe scolaire, centre multi-accueil petite enfance, salle de quartier ;
- Des espaces publics.

D'une manière générale, le principe d'aménagement qui préside à la réflexion de la ZAC est la structuration d'une entrée de ville et de quartier, le développement d'activités économiques compatibles avec l'habitat (tertiaire essentiellement) afin de renforcer la mixité des fonctions urbaines au sein de la ZAC ainsi que le développement des équipements publics proportionnellement aux besoins des nouveaux résidents

Le Parc Jean Monnet, St-Genis-Pouilly :

Cet aménagement d'ensemble dont le permis de construire est délivré et une partie déjà en construction, comprend un total de 99'799 m² de SHON et prévoit d'accueillir :

- 663 logements en collectifs dont 20% de logements sociaux dans chaque typologie d'habitat, 60% de logements collectifs, 40% de petits collectifs et 5% de logements individuels ;
- Des équipements publics. groupe scolaire, centre multi-accueil petite enfance, salle de quartier de 330 m² ;
- Des commerces, services de proximité en pied d'immeubles.

Il est intéressant de signaler que ce programme d'aménagement d'ensemble (PAE) a été institué de manière à ce que l'opérateur participe aux frais générés par l'urbanisation de la zone de projet proportionnellement à l'afflux des futurs résidents, consommateurs d'équipements publics.

Secteur du Mervelet (1ère phase de développement : PLQ n°29'416, 29'451, 29'452-206 et Plan de site 29'394) :

Le programme de développement de ce secteur d'indice de densification de 1,2 dont quelques constructions devraient prochainement débuter comprend :

- 300 logements ;
- Un équipement des commerces, services de proximité en pied d'immeubles.

Avenue de l'AÏRE et de l'AIN désignée également secteur Concorde :

Dans le cadre de l'établissement d'un plan de site sur les cités-jardins d'Aïre et de Nouvel-Aïre, qui implique de faibles densités de bâti, une étude a été engagée par l'Office du patrimoine et des sites - DCTI. Elle porte plus spécifiquement sur le triangle défini par les avenues d'Aïre et de l'Ain et les voies CFF et prend également en compte la zone nord jusqu'à l'avenue de Châtelaine.



L'extrait du cahier des charges ci-après définit la vision qu'il y a lieu d'intégrer à la présente étude à ce sujet :

Elle vise à examiner le potentiel de développement des secteurs voisins de la cité jardin susceptibles d'être densifiés pour accueillir principalement de nouveaux logements (bâtiments propriétés de la Fondation HBM Emile Dupont susceptibles de faire l'objet d'opérations de démolition / reconstruction).

Afin de ne pas perdre l'essentiel des valeurs de patrimoine et d'usage existantes et de favoriser le développement d'un quartier à haute valeur environnementale, la densification du triangle défini par l'avenue d'Aïre, l'avenue de l'Ain et la voie ferrée exige une étude attentive à l'échelle du quartier et celles des différents sites : cités-jardins, ensembles de logements, terrains en attente de constructions comme lieux de transition avec l'environnement immédiat, notamment aux abords des avenues d'Aïre et de l'Ain. Cet objectif de qualité doit accompagner la démarche de planification et de réalisation.

Deux autres objectifs s'allient à la préservation des valeurs existantes : créer une mixité fonctionnelle et sociale et réaliser des constructions économiques et durables, qui favorisent des pratiques respectueuses de l'environnement...

... La future halte RER de Châtelaine fait partie du projet, indépendamment de son calendrier de réalisation.

Cointrin Est :

Il s'agit d'un PLQ à l'enquête publique dont 80% du programme est affecté au logement (300 logements) et 20% aux activités.

Route de la Gare de Satigny - route du Mandement (PLQ 29471 et 29513) :

Le programme de développement de ce secteur en cours de construction comprend 200 logements.

Réflexion à porter de manière générale sur ce chapitre « autres périmètres d'aménagement » :

- La cohérence entre ces différents projets envisagés à l'échelle du PACA et les objectifs quantitatifs du Projet d'agglomération ;
- Une priorisation de ces projets d'urbanisation quant à leurs enjeux.



3. Les objectifs quantitatifs de développement

Les équipes devront répondre aux besoins en logements et en surfaces dédiées aux activités économiques.

Sur l'ensemble du périmètre de l'agglomération

Objectif à l'horizon 2030 : 200'000 habitants supplémentaires dont une capacité d'accueil pour 50% des nouveaux habitants à l'intérieur du canton de Genève et 100'000 emplois supplémentaires dont 30% des nouveaux emplois, en particulier des emplois qualifiés, dans la partie française.

Au sein du territoire du PACA

Sur l'axe Genève-Meyrin-St Genis, les hypothèses démographiques du Projet d'agglomération donnent l'ordre de grandeur suivant :

Potentiel à localiser	Nombre logements	Nombre habitants	Surfaces activités	Nombre emplois
à identifier par les mandataires	environ 7'000 à 8'000	environ 18'000	à vérifier par les mandataires	environ 11'000

Cette hypothèse de base (décembre 2007) du Projet d'agglomération doit être complétée par les investigations conduites dans l'étude PPDE de décembre 2007 (cf. chap. IV Annexes) qui donne un potentiel augmenté sur Genève à environ 18'000 emplois et sur la partie française du PACA à environ 14'000 emplois.

Réflexion à porter sur :

- La pertinence de ces chiffres.

Hypothèses de calcul de consommations foncières

Pour les logements, on considèrera un taux d'occupation moyen de 2,2 personnes par logement et une surface de 50m² de SBP par personne (surface brute de plancher, à peu près équivalente à la surface hors œuvre brute - SHOB - selon la terminologie usuelle française). La surface moyenne d'un logement est ainsi de 110 m².

Pour les emplois sur territoire suisse, les activités tertiaires nécessitent en moyenne 25m² SBP/emploi, les activités de R&D 50 m² SBP/emploi, les activités secondaires de 60m² SBP/emploi, selon la nature des activités et des entreprises.

Le contexte des bases françaises est différent, donnant une moyenne de 50m²/emploi, ce qui représente une densification par rapport à la réalité actuelle des territoires français de



l'agglomération, plus proche de 100m²/emploi. Le ratio est à moduler en fonction de la typologie d'emplois analysée¹. En effet, les activités tertiaires sont nettement moins consommatrices d'espace par emploi, inversement aux activités commerciales, plus consommatrices. A noter que le Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise va dans le sens d'une densification des surfaces, en privilégiant les activités génératrices d'emplois denses.

4. Les besoins induits en termes d'équipements publics, de services et d'espaces publics

Les études devront également intégrer, dans les potentiels de développement, les activités liées à la croissance urbaine et aux besoins de services (commerce, artisanat, etc). Elles devront aussi s'appuyer sur les résultats intermédiaires des études engagées pour la PPDE qui distingue, par exemple, l'artisanat de production (qui peut avoir des besoins de surface importante) et l'artisanat plus léger... Des distinctions doivent être également effectuées pour les activités commerciales : distinction entre le commerce de proximité et le commerce grands générateurs de flux.

Proposition incluant

- Les besoins induits par le développement en tenant compte des projets d'équipements existants (Centre culturel de Meyrin...) et ceux en cours d'étude et/ou de réalisation : lycée, collège, piscines selon le tableau ci-après, générateurs d'attractivité.

Il peut s'agir par exemple de bibliothèques, centre multimédia, écoles primaires ; des parkings d'échange (voir chapitre relatif aux enjeux de mobilité) ; des crèches, maisons de retraite, équipements sportifs, commerces, ... mais aussi des parcs urbains, des équipements emblématiques liés à l'activité du CERN, ...

Équipements publics en projet ou en cours de réalisation	Localisation
<ul style="list-style-type: none"> - Le 2ème site du lycée international de 10'000 m² de plancher et d'une capacité de 900 élèves, site pilote en matière de bâtiment énergie positive - Un complexe sportif (piscine+ gymnase+salle de tennis couverte+salle de jeux de boules couvertes+ parc de stationnement), des logements d'accompagnement 	Zone d'aménagement « Porte de France Nord »
<ul style="list-style-type: none"> - Des commerces et bureaux en pied d'immeubles 	ZAC des Hauts de Pouilly

¹ Stockage, entreprises de technologie avancée, industrie traditionnelle/artisanat de production, construction, services de distribution et à la personne (commerce léger et lourd), services aux entreprises, quartiers généraux, administration privée (back offices), administration publique, organisations à caractère international, logistique.



- Des équipements publics, groupe scolaire, centre multi-accueil petite enfance, salle de quartier et des espaces publics	
- Des espaces et équipements collectifs - Des commerces, services de proximité en pied d'immeubles	Le Parc Jean Monnet
- Centre sportif communal (terrain de football et de rugby, boulodrome, piscine, patinoire couverte), salle omnisport - Crèche, ludothèque, école, jardins, commerces, centre de loisirs - Un lycée de 800 élèves ouverture 2016	Plan localisé de quartier des Vergers
- Création d'un parking souterrain de 800 places permettant de valoriser l'espace public au moyen d'une vaste place et d'un parc public	Parc urbain et place au cœur de la Cité
- Equipements publics, gendarmerie et crèche collective	Quartier du Grand-Pré-Thoiry



5. Les enjeux du PACA Genève-Meyrin-St Genis et ses objectifs qualitatifs de développement

5.1. Les objectifs d'ensemble du PACA

La présente étude doit s'inscrire dans les objectifs fondamentaux du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (cf. chap. IV Annexes 1, 2 et 3).

A l'horizon 2030, le Schéma d'agglomération dessine une agglomération :

Compacte, capable d'accueillir le développement et de répondre aux besoins de mobilité sans gaspiller les ressources environnementales

Multipolaire, en rééquilibrant la répartition de l'habitat et des emplois et en valorisant les atouts spécifiques des sites locaux

Verte, en préservant ses paysages, son agriculture dynamique et ses zones naturelles et en assurant une forte présence de la nature en ville.

Le schéma d'agglomération considère le paysage. Ses composantes naturelles et agricoles, ainsi que la morphologie du socle territorial comme aussi structurants, pour le développement futur que l'urbanisation et les transports.

Issus des documents PAFVG et des « Lignes directrices », les objectifs identifiés ci-dessous sont à mettre en regard des éléments explicités au chapitre précédent 2 « les grands projets en cours et les documents à considérer ». Il est à remarquer que le PACA Genève-Meyrin-St Genis est mené en parallèle du PACA Genève-Ferney-Gex. Les périmètres de ces deux PACA ont des points de superpositions, c'est-à-dire, engendrant des franges de contact qui doivent susciter une réflexion conjointe dont les modalités et directions seront éclairées au fur et à mesure de l'évolution des études test. A titre d'illustrations, on peut citer la liaison en direction du centre de Prévessin-Moëns ou celle structurante entre Meyrin et Ferney-Voltaire liée au développement du pôle d'Aéroport Nord qui sont à coordonner entre les PACA Genève-Meyrin-St Genis et Genève-Ferney-Gex.

1) Objectifs d'ensemble en matière d'urbanisation et d'espaces publics (cf. chap. IV Annexes)

Les objectifs ci-après sont énumérés selon une valeur de hiérarchisation non absolue. A des degrés divers, on peut considérer qu'ils sont tous en interactivité les uns avec les autres. Les rôles qu'ils ont à jouer les uns par rapport aux autres restent cependant tributaire des scénarios et des tests laissés à l'appréciation des mandataires, puis des réorientations des ateliers et des tables rondes.



D'ordre général

<p>- Développer le centre régional de St-Genis-Pouilly et densifier le tissu bâti existant. Faire un choix de stratégie de développement entre un nouveau pôle de développement à Sergy Gare ou près du lieu-dit Fontaine de St-Genis-Pouilly (la taille critique de pôle régional de plus de 15-20'000 habitants est une condition nécessaire pour garantir le développement TP et assurer un bon niveau de service à la population)</p> <p>En seconde mesure, il pourra être étudié les complémentarités et coopérations entre la commune de St-Genis-Pouilly et ses voisines (Thoiry, Sergy, Crozet)</p>	F
<p>- Développer et densifier le secteur du carrefour de France-Technoparc-Badian sous forme d'un pôle d'emplois majeur</p>	F
<p>- Conforter et revaloriser les zones industrielles de ZIBAT, ZIMOGA, ZIMEYSA, ZIRIAN identifié comme un pôle stratégique de développement économique et en étudier l'extension qualitative</p>	CH
<p>- Développer le pôle Aéroport Nord et mettre en valeur ses ressources paysagères (Marais, Bois, ...)</p>	CH+F
<p>- Densifier les tissus urbains le long de l'axe du tramway et autour des haltes RER de la ligne de la Plaine</p>	CH
<p>- Mettre en valeur la qualité paysagère du pied du Jura en limitant les extensions urbaines de ses villages ou les restructurant par des développements contenus de type « parc d'habitations » affirmant une structuration paysagère de l'urbanisation</p>	F
<p>- Requalifier l'axe Cornavin-St-Genis-Pouilly, sous forme d'un espace public majeur et structurant</p>	CH
<p>- Travailler à l'affirmation, voire à la création de transversales le long de cet axe susceptibles de jouer un rôle majeur (pôles majeurs identifiés, espaces publics, césures vertes, ...) destinées à créer un maillage urbain hiérarchisé</p>	CH+F

D'ordre particulier

<p>- Rechercher le long de cet axe des potentiels de densification du tissu urbain existant et les secteurs de restructuration et de développement urbain</p>	CH +F
<p>- Restructurer et requalifier l'ensemble du réseau des espaces publics majeurs (recherche de coordination avec les TC au niveau transfrontalier et liaison des grands pôles de développement entre eux par des espaces structurants afin de créer un tissu urbain perméable</p>	CH +F
<p>- Tenir compte, afin d'optimiser son efficacité, de la planification de réalisation du tramway de manière à anticiper et accompagner la mutation urbaine liée à sa mise en</p>	CH +F



place (report modal en faveur des TC, levier pour des aménagements urbains de grande qualité, accompagnement des mutations sociales et économiques, etc.)	
- Identifier et développer les repères et lieux à potentiel représentatif urbain en tant que porte du cœur de l'agglomération (abords de l'arrêt TCMC « Hôpital de la Tour» ou le secteur de Porte de France)	CH +F
- Assurer le développement des sites du CERN en lien avec les centralités	CH+F
- Intégrer les projets du CERN, étudier les extensions possibles du site du CERN en lien avec des centralités (pôle Aéroport Nord, urbanisation de Prévessin-Moëns,...)	CH+F
- Améliorer l'image symbolique du CERN par un traitement spécifique de cette séquence et étudier le potentiel d'extension et(ou) de reconstruction du CERN (densification des sites construits existants, extension ?)	CH+F
- Mettre en valeur des cônes de vue sur le Jura depuis l'axe Meyrin-St-Genis-Pouilly	CH +F
- Préserver les corridors biologiques et les respirations vertes	CH +F

D'ordre détaillé

- Traiter les ruptures occasionnées par les grandes infrastructures de transport	CH +F
- Créer des espaces publics favorisant les rencontres et le délasserment : mail, parvis, square, place en identifiant leur rôle et fonctionnement urbain	CH +F
- Créer des cheminements piétonniers au sein des îlots urbains offrant peu de perméabilité	CH +F
- Mettre en valeur des entités paysagères de La Garenne, du Château de Feuillasse, du Château des Bois, du vallon du Nant d'Avril, ...	CH
- Contenir et intégrer l'extension de la zone industrielle Zibay dans son contexte naturel sensible	CH
- Etudier l'extension urbaine limitée à Satigny et son rapport avec le contexte viticole	CH
- Mettre en valeur des potentiels de développement au Sud de l'aéroport	CH
- Valoriser le patrimoine bâti relevant de plans de site, de centralités villageoises ou de quartiers	CH
- Requalifier la zone d'activités de l'Allondon en favorisant la mixité des activités ou l'abandonner au profit d'un développement d'activités sur l'axe Ferney-Voltaire-Gex	F
- Vérifier le prolongement de la RD 35 avec différentes variantes de tracé	F



2) Objectifs d'ensemble en matière de mobilité (cf. chap. IV Annexes)

D'ordre général :

- Prolonger l'axe TC fort (tramway), du cœur d'agglomération vers St-Genis-Pouilly (première phase jusqu'au CERN Carrefour de France, deuxième phase jusqu'à Sergy-Gare ou Fontaine de St-Genis-Pouilly (selon différentes alternatives de tracés à étudier)	CH +F
- Réaliser une connexion TC performante entre Meyrin et Ferney-Voltaire en lien avec le pôle Aéroport Nord	CH +F
- Assurer les rabattements vers le tramway et les haltes RER existantes et à créer de la ligne de la Plaine et les connexions MD et TC entre les centralités identifiées	CH +F
- Etudier la halte de Châtelaine, ainsi que l'éventuelle opportunité de nouvelles autres haltes du RER et leur rôle urbain	CH
- Réaliser la voie verte et ses connexions avec le reste du territoire	CH +F
- Donner à la gare de Cointrin (ou en alternative à la gare de Bellegarde) le rôle de Gare du Pays de Gex	CH +F

D'ordre particulier

- Réaliser des liaisons (bus) des centres locaux (Sergy-Thoiry et Gex) vers le centre régional de St-Genis-Pouilly	F
- Réaliser des liaisons TC (bus) du centre urbain de Meyrin vers les pôles périphériques (zone d'activités de l'Aéroport Nord, zones d'activités ZIMEYSA, ZIBAT et ZIMOGA)	CH
- Améliorer l'attractivité de la ligne RER de La Plaine avec la mise en place de mesures de rabattement des pôles périphériques vers les gares du RER de Satigny, ZIMEYSA, Vernier/Meyrin, Cointrin	CH +F
- Améliorer l'attractivité de la ligne de tramway avec la mise en place de mesures de rabattement depuis le Nord-Ouest de l'agglomération et les communes urbanisées du Pays de Gex vers les stations	CH +F
- Signaler la volonté de relier le tram à la ligne ferroviaire du Pied du Jura Thoiry-Sergy-Crozet (tram/train ou train/tram) et de tirer le tram de St Genis à Sergy	F



D'ordre détaillé

- Penser une véritable politique de stationnement et la promotion des plans de mobilité d'entreprises	CH +F
---	-------

3) Objectifs d'ensemble en matière de paysage, nature et environnement (cf. chap. IV Annexes)

Les objectifs ci-après recourent dans une mesure importante certains objectifs d'urbanisation et d'espaces publics ou de mobilité émis précédemment. Le cloisonnement lié à la présentation et à l'ordonnement des structures thématiques est évidemment quelque peu arbitraire et doit être dépassé.

Au-delà des objectifs d'une prise en compte générale des thématiques du paysage, de la nature et de l'environnement dans la définition des potentiels d'urbanisation, il est attendu des mandataires une réflexion spécifique sur ces thématiques ainsi que des propositions allant dans le sens d'une mise en valeur voire d'une amélioration des éléments marquants. D'une manière générale, on peut mettre en avant les points suivants:

- Dans le domaine de l'agriculture, minimiser la consommation d'espace agricole mais également éviter le morcellement des domaines en assurant une taille compatible avec le mode d'exploitation.
- Dans le domaine de la nature, outre le traitement des franges urbaines, identifier les grands espaces naturels, assurer leur connexion, établir ou améliorer les corridors biologiques mettant en relation des milieux naturels d'importance notamment en proposant dès ce niveau de planification des passages dénivelés ou surélevés au croisement avec les grandes infrastructures de transport. Attention également à la préservation d'un espace suffisant aux bords des cours d'eau, d'une part pour préserver les fonctions écologiques des cours d'eau mais également dans un souci de protection contre les crues.
- Dans le domaine du paysage, porter attention à la préservation de la succession de paysages, de la plaine agricole au Jura en passant par le piémont. L'intégration des grands axes de mobilité doit également faire l'objet d'une attention particulière.

Les mandataires préciseront les vocations des espaces ouverts, agricoles ou naturels, en portant attention à la terminologie utilisée.

D'ordre général

- Valoriser et préserver l'intégrité des espaces naturels et paysagers (parer le mitage) sensibles et de haute valeur (vallons, cours d'eau, massifs boisés, espaces agricoles transfrontaliers, remise à ciel ouvert de tronçons de cours d'eau, zones humides à garantir des modifications de leur alimentation en eau, continuité des couloirs à faune), particulièrement les entités paysagères remarquables : pied du Jura, le vignoble, les Marais de Mategnin, le vallon du Nant d'Avril ...	CH+F
---	------



- Limiter au maximum la consommation de surface agricole utile et l'enclavement de parcelles cultivées	CH+F
- Maintenir et préserver la biodiversité en milieu urbain (aménagements extérieurs intégrant l'utilisation d'espèces indigènes, de techniques d'entretiens différenciés, ou l'implantation de toits végétalisés par exemple) comme en milieu suburbain	CH+F
- Penser la gestion et la nature des limites entre zone à bâtir et zone de production agricole	CH+F
- Diminuer les effets de coupures des axes structurants	CH+F
- Réfléchir aux mesures de protection, de gestion et de valorisation à mettre en place pour les typologies d'espaces verts	CH+F
- Maîtriser les impacts sur l'environnement (bruit, air, eau, ressources et consommations énergétiques, ...)	CH+F

D'ordre particulier

- Promouvoir un traitement de la voie verte assumant le rôle de compensation pour la perte de certains aspects biologiques par un traitement exemplaire du point de vue de la qualité	CH
- Optimiser les formes urbaines par rapport à la consommation d'espace, aux énergies	CH+F
- Gérer les différentes activités susceptibles de se développer à leur proximité afin de minimiser les impacts des futurs habitants sur la zone de production par la gestion des accès du public (réseau MD)	CH+F
- Intégrer les aspects de nature dans les aménagements extérieurs urbains notamment au sein des zones industrielles et artisanales afin de leur signifier un rôle de ponts biologiques, d'agrément, de détente	CH+F
- Evaluer la remise à ciel ouvert du tronçon enterré du Nant d'Avril entre sa source (les Marais de Mategnin) et sa sortie en réservant les surfaces nécessaires le long du futur quartier des Vergers et de la ZIMEYSA	CH
- Intégrer la gestion des eaux pluviales dans les espaces publics comme éléments paysagers structurants	CH+F



5.2. Les pistes de réflexion dans les différents domaines

1) En matière d'urbanisation et d'espaces publics (cf. chap. IV Annexes)

Postulat : promouvoir des développements urbains mixtes favorisant la création de logements

- En favorisant la mixité sociale et fonctionnelle et la diversité typologique des logements, alternative au pavillonnaire ;
- En augmentant l'offre de logements en valorisant les transports publics (tramway, RER...) et les mobilités douces (voie verte ...) ;
- En priorisant le long de cet axe les potentiels de densification du tissu urbain existant en vue d'établir un phasage réaliste.

Les pistes de réflexion proposées n'ont pas l'ambition d'être exhaustives, ni de représenter une valeur identique dans la considération qu'il y a lieu d'en faire. L'échelle de leurs priorités peut certainement varier d'une phase à l'autre. Leurs entrées en jeu est à apprécier par les équipes, puis au cours des différentes phases d'échanges (atelier, table ronde, questions-réponses) avec la force d'éclairage d'un regard critique. Pourront alors émerger des propositions, certes cohérentes mais ... inattendues.

Pistes de réflexion

- Favoriser une mixité de programme entre activités, logements et équipements publics et en créant de véritables quartiers urbains ;
- Souligner l'importance de gérer le tissu intermédiaire (l'entre-pétale) situé entre les axes structurants (tant majeur que transversaux) ;
- Proposer des formes urbaines alternatives au pavillonnaire comme par exemple de l'habitat groupé, une ambiance de « parc d'habitations » (pour les développements limités des villages) ;
- Explorer les potentiels libres de toute urbanisation, mais aussi en termes de « renouvellement urbain » sur le potentiel des sites déjà urbanisés, en friche ou en développement (secteurs de villas -le long des avenues Louis Casai, du Nant d'Avril, l'Echarpine -, des secteurs de jardins -jardins de Villars-, des secteurs à prédominance d'immeubles en barres isolées -interstices Cité Villars-, des secteurs actuellement occupés par des activités autres que de l'habitat -reconversion du site de dépôt d'hydrocarbure à Vernier ;
- Le renforcement de l'offre de TC axé sur le tramway et la ligne RER de la Plaine induira de :
 - _ Favoriser la densification urbaine et le renouvellement autour des haltes ferroviaires de la ligne RER de la Plaine (Châtelaine (halte projetée), Cointrin et Satigny)
 - _ Les infrastructures TC doivent être considérées comme des leviers de développement urbain : urbanisation, couture urbaine, maillage, recherche de nouvelles centralités en lien avec les quartiers appelés à être urbanisés



_ Analyser le potentiel d'extension urbaine du centre de Meyrin en lien avec le tramway et la ligne RER (p.ex. secteurs de Pré Bois, Riantbosson, Caillat, ...)

_ Proposer des formes urbaines favorisant la protection au bruit généré par la circulation automobile.

Postulat : promouvoir un développement économique et durable (11'000 emplois à l'horizon 2030) et mettre en place les conditions cadres nécessaires à l'accueil des entreprises.

- En visant une répartition plus équitable des emplois de part et d'autre de la frontière ;
- En favorisant la concentration et la densification forte des secteurs de services les plus proches des réseaux ;
- En assurant une mixité globale entre habitants, activités et services ;

Pistes de réflexion

- L'encouragement du développement d'emplois qualifiés dans les pôles stratégiques de développement des territoires français ;
- L'intégration, dans les potentiels de développement, la réflexion sur la localisation des équipements publics existants ou à projeter en termes de vecteur de centralité ;
- L'amélioration de l'attractivité des zones d'activités et proposition d'une offre d'accueil différenciée, complémentaire et adaptée selon les qualités des sites et les qualités recherchées par les entreprises ;
- La priorité à la concentration et à la densification des services (de toute nature) à proximité des arrêts de transports collectifs avec des modalités de liaison à ce réseau (priorité MD) ;
- La vérification de l'objectif de « mixité globale entre habitants, activités et services » dans chaque sous-périmètre du PACA caractérisé par un potentiel de réaménagement et de développement (charte d'agglomération de répartition de part et d'autre de la frontière) ;
- Assurer la couture urbaine entre les différents sous-périmètres, certains à vocation plus économique, d'autres plus résidentiels et y tester le rôle des services connexes (restauration, hôtellerie, crèches...) ;
- Etudier des solutions d'aménagement pour les activités artisanales ne pouvant pas être directement intégrées au tissu urbain, notamment en raison de nuisances générées (en particulier sonores), par exemple carrosserie, zinguerie... ;
- Insister sur l'économie de l'espace par des mesures telles que le renforcement des centres, leur revitalisation, leur densification ;



- Examiner des solutions de réappropriation, requalification et densification des zones existantes (p. ex. constructions mitoyennes, gabarits supérieurs, etc.) ;
- Scénarios d'aménagements de grands terrains de réserve foncière en cohérence avec les développements envisagés sur les emprises pouvant être cédées. Certains terrains appartenant à la Confédération sont déjà identifiés comme des potentiels. On pense essentiellement aux grands terrains de réserve du CERN ;
- Scénarios d'extension du CERN sous forme de concentration du domaine bâti ou différents éléments construits dans un parc paysager.

2) En matière de mobilité (cf. chap. IV Annexes)

Le développement des transports publics s'articule autour de la poursuite de la réalisation d'axes forts de transport en commun en site propre, de la valorisation d'une offre RER, ainsi que le rabattement et le renforcement de l'intermodalité sur ces réseaux selon une réponse de phasages (2010-2015, 2020, 2030) en cohérence avec les développements d'urbanisation.

A propos des **transports collectifs (TC)**, il y a lieu de :

- Renforcer les capacités, diminuer les temps de transport et améliorer la qualité de service au regard des axes structurants existants et à créer.

Pistes de réflexion

- Etudier l'opportunité de réaliser un axe TC structurant depuis la station Gravière à Meyrin jusqu'à Ferney-Voltaire dans le cadre du développement du pôle Aéroport Nord ;
- Renforcer les déplacements transversaux par les TC notamment entre les centralités existantes ou à créer par la création de lignes tangentielles (centre urbain de Meyrin/pôles périphériques (zone d'activités), Vernier/RER, Meyrin/RER, Meyrin/aéroport, Meyrin/Prévessin puis au regard des choix à opérer sur le réseau ferroviaire et en fonction des différents horizons envisagés (connexions de type tram-train) Ferney-zone d'activités Meyrin-ZIMEYSA, ZIBAT et ZIMOGA, centres locaux (Sergy, Thoiry, Crozet et Gex) et pôles périphériques / axe structurant que constitue le tramway) ;
- Préserver l'opportunité, en lien avec la ligne de tramway et la réorganisation du réseau sous-jacente, d'une réactivation de la ligne ferroviaire Bellegarde-Gex du Pied du Jura au transport de voyageurs, cette ligne étant actuellement dédiée au transport de marchandises sur le tronçon Bellegarde-Crozet et désaffectée sur le tronçon Crozet-Gex.

A propos de **mobilité douce (MD)**, il y a lieu de :

- Développer une mise en réseau qualitative de mobilité douce en reliant les pôles d'intérêt urbain (localités, zones d'activités, voies et lieux paysagés, interfaces modales) ;



- Privilégier les interfaces modales ;
- Poursuivre l'objectif d'une complémentarité entre les modes de déplacements (TC+MD) en particulier aux emplacements des interfaces modales et fonctionnelles identifiées ou à identifier.

Pistes de réflexion

- Renforcer les relations et déplacements transversaux en modes doux notamment entre Ferney-Voltaire et St-Genis-Pouilly côté France, Ferney-Voltaire et Meyrin par Mategnin et les zones d'activités Meyrin-ZIMEYSA, ZIBAT et ZIMOGA ;
- Aménager des connexions entre le tramway, la voie ferrée assurant la desserte RER, la « Voie Verte » et les quartiers adjacents et identifier dans ce même travail les équipements qui pourraient être mis en relation avec cette voie verte, en tenant compte des principes de poursuite de cet axe vers le Nord et le Sud du Pays de Gex évoqués dans le cadre de l'élaboration du schéma des modes doux du Pays de Gex ;
- Coordonner la restructuration et la requalification de l'espace public le long de l'axe structurant avec le développement de la mobilité douce pour un partage équilibré de la voirie et la création d'une espace-rue apaisé et attractif (commerces et équipements de proximité, lieux d'échange, etc.) ;
- Le développement d'un réseau de liaisons piétonnes et cyclables structurantes à l'échelle locale, avec des itinéraires attractifs et sécurisés qui prennent en compte les liaisons vers l'extérieur ;
- Des propositions de liaisons rapides et directes vers les arrêts de TC pour les vélos en particulier ;
- Des mesures assurant la perméabilité à travers les quartiers des itinéraires piétons multidirectionnels (école, commerces, gare, centre du village, nature, etc.) ;
- La réalisation de liaisons mixtes de loisirs / habitat le long des espaces de renaturation ;
- Des mesures qualitatives pour les espaces urbains et non bâtis ;
- Des propositions portant notamment sur les arrêts des TC (chemin de fer, bus, tram) ; des cheminements piétons et des itinéraires cyclables dans l'interface, et en lien avec cette dernière ; le stationnement des deux-roues (vélos, motos, scooters) et les services offerts aux voyageurs et habitants / visiteurs du quartier (kiosque, restauration rapide, agence de voyage, équipements publics de proximité, etc.).

A propos de **transports individuels (TI)**, il y a lieu de :

- Contribuer à contenir la croissance du trafic motorisé en réorganisant les flux de transports individuels motorisés et le stationnement en cohérence avec le développement des TC et modes doux et la stratégie de mise en valeur des Pôles de développement (incitation à



l'utilisation MD et report modal par création de P+R intégrés au paysage urbain et aménagement d'espaces-rues (composantes de liaison urbaine) ;

- Favoriser l'accessibilité au détriment du transit et augmenter la qualité de vie dans le milieu bâti dense ;
- Hiérarchiser les voies en portant une attention toute particulière aux axes suivants : route de Meyrin (CH), ses axes parallèles, ses axes perpendiculaires, route de Genève (F), ses axes de croisement (RD 35), tels que :

Pistes de réflexion

- La route de Meyrin (côté Suisse) et ses connexions avec les autres voies structurantes (avenue de Pailly...) ;
- Les axes parallèles à la route de Meyrin : la route du Nant d'Avril, la route de Vernier, la rue Louis Casai ;
- Les axes perpendiculaires à la route de Meyrin : l'autoroute A1, l'avenue de Pailly ;
- La route de Genève (côté France), futur axe du tronçon français de la ligne de tramway ;
- L'axe de la RD et notamment le giratoire Porte de France, lieu stratégique de croisement avec la route de Genève, qui font l'objet d'un programme de désenclavement routier du Pays de Gex de moyen terme devant déboucher sur la RD 1005 au niveau de Segny (soit dans la périmètre du PACA Genève-Ferney-Gex) ;
- Les axes parallèles à la route de Meyrin : la route du Nant d'Avril, la route de Vernier, la rue Louis Casai ainsi que les axes perpendiculaires à la route de Meyrin : l'autoroute A1, l'avenue de Pailly ;
- La hiérarchisation des voies par exemple dans la Cité de Meyrin en lien avec le projet de la commune de réaliser une route Est-Meyrin permettant de relier la route de Meyrin à la 2x2 voies française sans transiter par les zones habitées, le développement du Pôle Aéroport Nord et le terminus du tramway... ;
- La réalisation de P+R favorisant l'intermodalité (p.ex. « Porte de France », Vernier Meyrin ...La Gravière).

3) En matière de paysage, nature et environnement (cf. chap. IV Annexes)

Dans un cadre prenant en compte un périmètre d'étude géographique élargi, l'attention de l'étude portera tant sur les paysages naturels et agricoles existants que sur la composition paysagère des nouvelles entités urbaines, en cherchant à les valoriser pour leur vocation touristique, récréative, pédagogique ou agricole dans le respect de leur valeur écologique.



L'application d'une démarche, proactive et systématique, de prise de compte des contraintes et opportunités environnementales tout au long du processus de planification, ainsi que des mesures sectorielles spécifiques permettront de répondre, au mieux, aux différents objectifs environnementaux relatifs au concept d'aménagement définis dans le Projet d'agglomération.

Le paysage urbain

Dans l'agglomération, chaque site de développement identifié a un profil lui reconnaissant un caractère particulier. Quel qu'en soit la valeur perçue (positive, neutre, négative), chacun d'entre eux visera une (re)valorisation de sa spécificité. La qualité des espaces publics, leur intégration au maillage vert, la qualité urbaine et architecturale seront placés au cœur du futur processus d'urbanisation et en constitue les composantes essentielles du projet.

Les espaces de nature

La préservation des milieux naturels et le renforcement de la biodiversité feront partie intégrante des mesures à caractère paysager et du projet territorial, en tenant compte notamment du projet de mise en réseau des surfaces de compensation écologique.

Le projet devra également identifier les continuités paysagères et les « connexions biologiques majeures » à préserver et à renforcer afin de mettre en avant le caractère de « métropole verte » de l'agglomération. Le PACA pourra définir des espaces naturels et agricoles stratégiques où l'urbanisation est strictement interdite, et notamment identifier les espaces supra-communaux remarquables (naturels ou agricoles).

En définitive, il s'agira de définir de manière transfrontalière les zones à préserver à long terme et identifier les « grands corridors verts » qui structurent cet axe.

Les espaces agricoles

Généralement, il conviendra de garder en tout temps à l'esprit que la zone agricole ne constitue pas un réservoir de surfaces vides, mais un outil de production essentiel à la région franco-valdo-genevoise, compte tenu notamment de l'évolution de l'économie alimentaire mondiale.

L'étude « Approfondissement du Schéma d'agglomération en rapport avec l'agriculture et l'espace rurale » lancée en juillet 2008 alimentera les tables rondes de l'étude test.

Au-delà de la question agricole, Cela concerne par exemple la prise en compte au niveau transfrontalier des thématiques énergétiques.

Se reporter à la liste des indicateurs de l'étude agricole menée dans le cadre du Projet d'agglomération.



La maîtrise des impacts sur l'environnement

- Bruit : la présence de l'aéroport, certains axes routiers lourds et certaines zones de développement du CERN (secteurs atomisés sur le tracé du LHC) induisent des zones à forte dégradation sonore. Cette composante est une contrainte forte à prendre en compte dès le début de l'étude test ;
- Air (mesures de réduction de pollution : limitation des TI, urbanisation compacte, formes urbaines intégrant des contraintes énergétiques, ...) ;
- Eau, eaux pluviales (mesures : préservation de surfaces inondables, des cours d'eau, des zones humides, de surfaces infiltrantes (P+R, ...), de bassins de rétention) ; préservation rigoureuse des zones humides et des espaces suffisants le long des cours d'eau des cours d'eau (surface d'expansion des crues et fonctions écologiques), privilégier les techniques alternatives pour la gestion des eaux pluviales en l'intégrant comme élément paysager structurant, prendre en compte les éventuels risques d'inondation dans les zones à aménager provenant des zones agricoles situées en amont ;
- Ressources et consommation des énergies (mesures : proposer des formes urbaines tenant compte des contraintes énergétiques (apports solaires, réseaux collectifs, ...) ;
- Déchets : cette problématique doit être abordée sous les angles de :
 - _ L'optimisation des emplacements des installations de collecte des déchets d'importance communale ;
 - _ La valorisation de sites destinés à recueillir les matériaux d'excavation (remblais valorisables cherchant à maintenir la géomorphologie du périmètre).



III. Demandes et objectifs spécifiques émanant des communes et du CERN

Ce chapitre est libellé par les Communes et le CERN dans le cadre de la rédaction du présent cahier des charges : les équipes de mandataires ne s'étonneront pas des éventuels écarts, voire contradictions entre objectifs communaux locaux et objectifs d'agglomération, et pourront en apporter une appréciation dans leurs propositions .

1. Vernier

Le Projet d'agglomération a défini des axes de développement pour accueillir la croissance prévue d'ici à 2030. Sur l'axe Genève-Meyrin-St Genis, il est prévu l'accueil de plus de 11'000 emplois et de plus de 18'000 habitants.

Sachant que la majorité du développement se concentrera le long des axes bien desservis par les TC, Vernier est donc fortement concernée par le PACA Genève-Meyrin-St Genis.

Il est ainsi vraisemblable que les jardins familiaux de Villars soient confirmés comme zone de développement.

D'autres secteurs de Vernier sont également concernés, Echarpine, Bel Essert et Cointrin. Tous ces secteurs sont déjà insérés dans des zones fortement densifiées ou en voie de l'être, mais où l'équilibre entre les dimensions sociales, environnementales et économiques des projets urbanistiques n'a jamais été véritablement recherché.

Dès lors, les études test doivent impérativement porter sur des scénarios de densification où la qualité urbanistique et durable doit être un critère aussi déterminant que la quantité de logement créés, et permettra une évolution de ces ensembles vers des écoquartiers.

Pour ce qui est de deux secteurs particuliers, Bel Essert et Villars, actuellement en zones de jardins familiaux, les études doivent intégrer le maintien de tout ou partie des activités de jardinages.

Le Projet d'agglomération prévoit aussi une extension de la ZIMEYSA en direction de Montfleury (sur la commune de Satigny, mais en limite avec Vernier). L'accessibilité multimodale aux zones d'activité doit impérativement être au cœur de tout projet d'extension de zone d'activité.

En outre, certaines potentialités devront être testées :

- Renouvellement urbain et densification autour des haltes ferroviaires de Châtelaine ;
- Densification et requalification du quartier des Libellules ;
- Secteurs de villas le long de l'avenue Louis-Casaï ;



- Reconversion des dépôts d'hydrocarbures.

Nous notons également que les éléments suivants sont en contradictions avec le plan directeur communal de Vernier et souhaitons dès lors qu'il fasse l'objet du traitement suivant:

- Extension de la ZIMOGA dans le secteur des Communs (voté fin 2008 par le Grand Conseil). Pour ce secteur, la commune souhaite que l'accessibilité multimodale à cette zone fasse partie de l'étude. Un soin tout particulier à la qualité paysagère de ce secteur est également exigé ;
- Densification du secteur Bel-Essert. La commune demande le maintien de tout ou partie de l'activité de jardins familiaux ainsi que de la zone parc ;
- Densification de la zone villa à Cointrin. La commune souhaite le maintien en zone villa sauf pour le front de rue qui devra faire l'objet d'une modification de régime de zone et estime que la priorité de ce secteur doit porter sur la requalification de l'avenue Louis-Casaï ;
- La reconversion des dépôts d'hydrocarbure. Si ce point est fortement souhaité par la commune, l'objectif de cette reconversion doit, selon le plan directeur communal, être étudié pour laisser la place à des activités commerciales et à du logement.

Il faut relever qu'au contraire des PACA Bernex ou St Julien-plaine de l'Aire, qui portent sur des extensions urbaines importantes sur la zone agricole et qui peuvent donc faire l'objet de projets très différents, le PACA Genève-Meyrin-St Genis porte sur un espace déjà fortement urbanisé, dont les périmètres sont déjà presque tous étudiés. L'étude devrait donc être plus orientée sur la mise en œuvre et le côté opérationnel.

2. Genève

Une ville et une agglomération équilibrées : promouvoir la mixité entre emplois et logements

Au contraire des « cités d'affaires » d'autres villes mondiales, la ville-centre doit être habitée et maintenir, autant que possible, un équilibre entre emplois et logements, qui favorise la vie locale et limite les déplacements pendulaires. Ce principe devrait également présider aux développements de l'axe Genève-St-Genis-Pouilly.

Une ville et une agglomération habitées : construire des logements

Pour lutter contre la tension extrême du marché du logement, qui chasse de nombreux ménages hors de la ville et du canton, la ville-centre souhaite contribuer activement à l'effort de construction de logements accessibles à toutes les catégories de sa population. Ceci vaut également pour l'agglomération.

Une ville et une agglomération solidaires : produire des logements à bas loyers

Plutôt que de spécialiser ses quartiers dans le prestige et les hauts revenus, la Ville de Genève a l'ambition d'esquisser un modèle de ville sociale, perpétuer sa tradition d'ouverture. Par extension,



elle souhaite qu'un effort particulier soit porté à la production de logements accessibles aux revenus les plus modestes dans toute l'agglomération.

Une ville et une agglomération mixtes : maintenir une diversité de populations, de services, de commerces, d'activités et d'équipements La Ville de Genève souhaite que soit préservé un parc de surfaces bâties adapté au tissu d'activités, au service d'une qualité de vie pour toutes les populations (incluant des équipements culturels, sociaux et sportifs).

Une ville et une agglomération responsables : adapter la mobilité au contexte de la ville-centre. Il s'agit de :

- Contribuer à réduire le trafic individuel motorisé ;
- Rationaliser l'offre de stationnement ;
- Contribuer à l'augmentation de la part modale des transports publics ;
- Renforcer les réseaux de mobilité douce.

Ces principes devraient être considérés pour l'ensemble du PACA également.

Par ailleurs, la Ville de Genève demande à restructurer et repenser le réseau de transports publics autour des gares RER, suivant également les dimensions tangentielles et non plus dans une relation centre-périphérie qui montre sa saturation et ses lacunes.

Pour mémoire, on citera le Plan directeur communal en cours d'adoption (Genève 2020) :

c) Les transports publics

La structure du réseau des transports publics touche à ses limites d'efficacité. Sa géométrie radiale, articulée sur trois pôles d'échange principaux - desservis par la plupart des lignes urbaines, de campagne et régionales - produit des axes et des nœuds d'interface saturés, gourmands en espace urbain (au détriment des piétons et vélos), au fonctionnement complexe et de plus en plus vulnérable. Ainsi, le moindre incident se répercute sur l'ensemble de réseau (« encolonnements » de tramways ou de bus, etc...).

En outre, la concentration des services sur un très petit nombre d'interfaces et d'axes, conçue pour éviter au maximum les ruptures de charges et avantageuse pour favoriser les correspondances, a pour effet de disqualifier des places et des rues, au détriment des mobilités douces et de l'ambiance urbaine.

La mise en service de l'infrastructure CEVA, annoncée à l'horizon 2012, changera fondamentalement la donne.

Le schéma radial de transports publics polarisé sur l'hypercentre, serait réorganisé autour de la première couronne urbaine. Certaines liaisons étant assurées par l'offre régionale RER, les gares et haltes CEVA s'imposeront comme de l'interface majeure où devront converger le réseau urbain et le réseau régional. Le réseau urbain devra être modifié suite à l'introduction



de deux nouvelles lignes (vers Onex-Bernex et vers Grand-Saconnex) pour être renforcé sur les lignes tangentielles. Le réseau régional devra être en partie redirigé vers les pôles CEVA pour plus d'intermodalité et de performance.

Une ville et une agglomération durables : les programmes d'action doivent être engagés sur la voie de la durabilité.

Une ville et une agglomération attractives : mettre en valeur les atouts de la ville-centre et plus globalement de l'agglomération.

Genève, ville-centre et ville internationale, souhaite à son échelon communal garantir durablement l'attractivité de son territoire, pour le bénéfice de toute l'agglomération (entreprises, tourisme, organisations internationales, habitants...). Il serait souhaitable que le renouvellement urbain engagé sur l'axe Genève-St-Genis-Pouilly participe également à ce principe.

3. Meyrin

Transports publics

Amélioration du RER au niveau de sa capacité et des cadences. Mise en oeuvre de lignes de bus performants pour les rabattements sur le tram. Mise en oeuvre de lignes de bus desservant la zone industrielle en relation avec les domiciles de la Cité de Meyrin. Amélioration du RER et relation bus au RER. Principales connections à améliorer depuis Meyrin Cité: les haltes RER, l'aéroport, les zones industrielles (relation emploi-habitat), Ferney-Voltaire. Mise en place d'une liaison ferroviaire au pied du jura.

Transports individuels

Mettre en place d'une connexion rapide par la construction de la route Est (nord aéroport, connectée à la 2x2voies française) permettant l'allègement et le déclassement de la route de Mategnin.

Mobilité douce: voie verte Ville de Genève

Se connecter sur la voie verte développée par la ville de Genève. Amélioration des réseaux piétonniers et cyclistes en relation notamment avec les nouvelles lignes de transports.

Nature

Reconnaissance indispensable et valorisation du vallon du Nant d'Avril comme couloir naturel sensible non bâti. Préserver ainsi l'urbanisation du coteau nord du Nant d'Avril. Fermeture de la route de Prévessin permettant la connexion des marais de Mategnin et le classement de ceux-ci à l'inventaire national.

Développer le potentiel bâti au droit des arrêts TCMC (hôpital de la Tour, Riantbosson,...)

Etudier le potentiel de densification du secteur de l'hôpital de la Tour.



Aménagement urbain des axes routiers

Restructurer les axes forts : route de Meyrin, Nant d'Avril, Louis Casai

Zones industrielles

Densification de la zone industrielle indispensable à proximité des futurs arrêts TCMC en valorisant une forte densité d'emplois. Révision indispensable des plans directeurs de toutes les zones industrielles (Zimeysa, Zirian, Zimoga, Zibat,...). Introduction de davantage de mixité dans les zones industrielles.

Développement des différents secteurs

Nouveau quartier aux Vergers

Construction d'un écoquartier aux Vergers d'une capacité d'environ 1000 logements. PLQ en cours d'élaboration. Création d'un lac de rétention et développement de la zone sportive.

Aménagement du coeur de la Cité de Meyrin

Création d'un parking souterrain de 800 à 1'000 places permettant de valoriser l'espace public. PLQ en cours d'élaboration. Parc urbain et place au coeur de la Cité (aux emplacements des actuels parkings P1 et P2).

Quartier de Cointrin

PLQ totalisant env. 300 logements à l'enquête publique. Le programme comprend 80% de logements et 20% d'activités

Secteur de la Gravière

Valoriser le site de la Gravière situé sur la ligne du TCMC par des programmes d'utilité publique. Prévoir un équipement collectif régional. Collège post obligatoire prévu à l'horizon 2016.

Secteur du CERN

Etudier le potentiel de reconstruction du CERN par une densification des sites construits existants.

Secteur Pré-Bois

Développer le secteur de Pré-Bois par un programme stratégique, compte tenu notamment de la proximité à l'aéroport. Etudier dans ce cadre la possibilité de couverture des voies CFF.

Aéroport nord

Intégrer la réflexion sur l'avenir du secteur aéroport nord



Secteur Citadelle

Etudier le potentiel d'augmentation de la zone 5 du quartier de la Citadelle. Afin d'offrir des logements à toutes les couches de la population.

4. Satigny

Urbanisation village de Satigny

Conditions préalables

Amélioration du RER (cadence, capacité), route de contournement en cas d'extension, réserves foncières pour équipements publics, délimitation claire avec la zone agricole voisine, étroite collaboration avec la commune.

Extension des constructions

Rte du Mandement-Rte de la Gare-ligne RER-cimetière, développement par étapes.

Extension villageoise

Qu'est-ce un village ? Architecture, mixité, espace public... (Pas de barres !), mise en œuvre des principes d'un écoquartier, liaisons fonctionnelles performantes en mobilité douce avec les autres quartiers, maintien d'un dégagement paysager le long de la route du Mandement.

Zones industrielles

Conditions préalables

Privilégier en premier lieu une meilleure utilisation des zones industrielles existantes (densification). En cas de déclassement, implantation du siège social sur la commune de toute nouvelle industrie, création d'un nouvel axe routier primaire reliant l'autoroute à la route du Mandement, délimitation claire avec la zone agricole voisine, équipements « humain » de ces périmètres, transports publics et mobilité douce performants à l'intérieur de ces zones.

ZIMEYSA

Agrandissement coté Montfleury en tenant compte de la proximité du village de Montfleury. Mixité des entreprises.

ZIBAY

Pas d'agrandissement autre que celui voté par le Grand Conseil en cours de réalisation.



LA TUILLERE

Toiletage et déclassement en cours. Condition : implantation d'entreprise à haute valeur ajoutée avec de faibles nuisances et peu gourmande en terrain (proximité habitations).

Transports publics

Pas de liaison ligne ferroviaire du pied du Jura-RER autre qu'en tunnel.

Création et/ou amélioration des liaisons TPG en direction de Meyrin, ZIMEYSA, ZIBAY et Bernex.

RER amélioré aussi en direction de l'aéroport.

Mobilité douce

Voie verte aussi en direction de Bernex et de Russin en évitant des reports de pressions urbaines sur la zone agricole.

Agriculture

Tenir compte des indicateurs agricoles (bureau ACADE et INDIGO, mandat agricole CRFG). Le non respect des incidences négatives pour l'agriculture entrainera des pénalités de la part de la commune de Satigny.

Assurer une meilleure prise en compte de l'activité agricole par les habitants et promeneurs.

Insérer l'approvisionnement agricole local dans les futures urbanisations.

Environnement

Développer le continuum vert en direction du Bois de Serves. / Maintenir un couloir non bâti dans le cadre de l'élaboration du PACA Genève-Meyrin-St Genis. / Maintenir le continuum vert en direction du quartier des Vergers. / Renforcer le cordon riverain du Nant de l'Ecras en direction du CERN./ Développer des mesures environnementales avec les entreprises dans les zones d'activité.

Concilier nature et agriculture et non les mettre dos à dos !

Traiter le parcours du Nant d'Avril comme un lieu de promenade.

5. CERN

Le site du CERN (à l'origine « Conseil européen pour la recherche nucléaire, aujourd'hui « Organisation européenne pour la recherche nucléaire) vit le jour en 1954 sur sol suisse et se développa dès les années 60 de part et d'autre de la frontière franco-suisse. Cette organisation compte actuellement vingt états membres européens.



Lieu d'accueil de la recherche sur la physique fondamentale, le site s'étend actuellement principalement dans le contexte des Communes de Meyrin et de Prévessin-Moëns. L'organisation emploie environ 2'200 collaborateurs appartenant pour l'essentiel à la communauté scientifique et accueille annuellement environ 9'000 utilisateurs extérieurs. Son pronostic à court terme est un accroissement rapide de son effectif à 17'000 personnes (collaborateurs et utilisateurs confondus).

L'Etat français, la Confédération helvétique et l'Etat de Genève ont mis à disposition du CERN des terrains réservés sur le long terme en prévision du développement de ses multiples expérimentations. Tant que ces réserves ne sont pas utilisées à des fins d'expansion du CERN, elles peuvent rester accessibles à titre précaire au public (parc naturel, voire exploitation agricole). Les 2 sites majeurs de Meyrin et de Prévessin regroupent et continueront de regrouper l'essentiel des bâtiments administratifs et laboratoires hors terre du CERN ; les réserves foncières actuelles sont ou seront utilisées au développement des infrastructures expérimentales tant souterraines (profondeur de réalisation : de 0 à 100 m sous terre) qu'en surface.

A cela s'ajoute, ponctuant le tracé de certaines expériences (notamment celle du nouveau collisionneur de particules LHC) la particularité d'impacts construits hors sol très ponctuels et circonscrits ayant des similarités à la fonction industrielle (avec nuisances : bruit+air/vapeur).

La prochaine mise en œuvre expérimentale d'envergure envisagée à court terme (5-10 ans) est la réalisation d'un nouvel accélérateur linéaire (souterrain) prenant place entre le site de Meyrin et celui de Prévessin et hypothéquant complètement cette portion de territoire le temps de sa réalisation.

En prévision de la croissance du CERN, ses responsables sont conscients qu'une réflexion et une planification urbanistiques à l'intérieur comme à l'extérieur du périmètre construit s'imposent. Ils mettent en avant des principes d'organisation spatiale, de densification, d'expansion, d'accessibilité, de mobilité par la mise en valeur surtout des TP, etc..., sachant notamment que le CERN génère des déplacements (motorisés) en très grand nombre aux abords de ses 2 sites principaux, de même qu'entre tous ses différents sites satellites.

(cf. chap. IV Annexes, documents remis aux mandataires cadre de missions 03 / thématique n° 6 « CERN »)

6. St-Genis-Pouilly

L'objectif de la commune de St-Genis-Pouilly est de jouer pleinement sa fonction légitime de pôle structurant à la fois au sein de l'agglomération transfrontalière franco-valdo-genevois et au sein du Pays de Gex. Pour ce faire, la commune :

- Augmente et diversifie en qualité l'offre de logements afin de répondre aux attentes et aux besoins : Deux grands programmes d'environ 700 logements chacun avec 20 % de logements sociaux viennent corroborer cette volonté ;



- Développe en qualité et en quantité l'offre de services urbains, d'équipements publics d'accompagnement et d'accueil de grands équipements à rayonnement supra communal, à l'échelle du Pays de Gex et de son Bassin de vie : La réflexion sur le projet Porte de France Nord-Malivert avec l'accueil du deuxième site du lycée international du Pays de Gex, le complexe sportif participe de cet effort ;
- Fonde une politique économique visant à la diversification de ses fonctions urbaines et à la diversification de son tissu économique. Il s'agit de permettre le maintien de la vie économique locale et la rendre moins dépendantes de variables exogènes. A ce sujet le projet des Rives de l'Allondon participe de cette volonté, il sera créateur d'environ 400 emplois à équivalent temps plein.

Plus précisément en matière d'aménagement urbain, la commune souhaite :

- Conforter le centre de la commune, notamment en termes de services et d'activités commerciales, d'armatures d'espaces publics et de liaisons urbaines ;
- Créer les conditions d'un meilleur fonctionnement urbain du point de vue des transports et des déplacements en particulier en lien avec la mobilité transfrontalière. Le projet de prolongement du tramway genevois est particulièrement fondateur de la politique des déplacements urbains de la Commune ;
- Garantir les qualités urbaines et naturelles du cadre de vie ;
- Prendre en compte les différentes sensibilités environnementales identifiées sur la commune.

« Les Rives de l'Allondon », St-Genis-Pouilly :

En s'implantant en prolongement de l'actuelle zone artisanale et commerciale de l'Allondon et en conformité avec les orientations du SCOT du Pays de Gex et du Schéma de Développement Commercial de l'Ain, ce parc d'activités répondra aux objectifs suivants :

- Installer un pôle suffisamment attractif proposant quelques enseignes locomotives en complémentarité avec l'appareil commercial existant qui permettrait de conforter, structurer et dynamiser l'actuelle zone d'activités artisanales et commerciales de l'Espace de l'Allondon et qui garantirait l'attractivité et la diversité commerciale à l'échelle du Pays de Gex ;
- Offrir un niveau satisfaisant d'enseignes d'équipement de la maison et de produits culture-loisirs pour la zone de chalandise et ainsi limiter l'évasion commerciale principalement vers le reste du Département de l'Ain, la Haute-Savoie, la Suisse et la vente à distance.

D'autre part, les enseignes pressenties correspondent aux besoins des habitants du Pays de Gex et aux potentiels actuels et futurs de la zone de chalandise. En effet, les chalands potentiels se distinguent par un pouvoir d'achat et des caractéristiques socio-économiques que l'on peut comparer à celles rencontrées en région parisienne : un fort accroissement démographique, une population jeune constituée principalement de familles, des actifs qualifiés (avec 18% de cadres pour une moyenne nationale de 9,6%), une population très « internationale » du fait notamment de la proximité



du CERN et des organismes internationaux sur Genève. Ces caractéristiques se traduisent par une forte propension des ménages à consommer notamment pour la maison.

7. Prévessin-Moëns :

La commune de Prévessin-Moëns, de par sa proximité avec Ferney-Voltaire et St Genis-Pouilly, d'une part, et de la commune suisse de Meyrin, d'autre part, occupe une situation charnière : **elle est le trait d'union entre les deux PACA** (GE/Ferney/Gex et GE/Meyrin/St Genis). L'existence de la RD35 en contournement ouest de Prévessin et de Ferney constitue l'axe majeur de liaison entre les deux PACA, et particulièrement pour le raccordement de St Genis à l'aéroport de Genève-Cointrin.

- L'organisation des déplacements transversaux dans le Pays de Gex devra nécessairement prendre en compte les développements urbains de la commune, en respectant son environnement.

Une attention particulière devra être portée aux projets routiers, notamment à la liaison entre les RD 35 et 1005, conformément aux engagements du SCOT.

Pour Prévessin-Moëns, l'arrivée du tram à Meyrin dans le secteur de la Gravière constitue un élément majeur et la première priorité de la commune est la mise en place immédiate de ligne de TP de rabattement vers cet endroit.

- Par ailleurs, la commune a révisé et approuvé son PLU (octobre 2007) en y intégrant de nombreuses données de mixité d'habitat, modes doux de déplacement, environnement, zones agricoles et naturelles... Elle constate avec satisfaction que les orientations des PACA intègrent des orientations que la commune tient à voir respectées afin de maintenir les grands équilibres (définis au PADD du PLU).

L'attention est attirée sur le fait que 25% du territoire de la commune de Prévessin-Moëns appartient à l'Etat et sont dédiés aux activités du CERN ; cette spécificité doit être exprimée dans la **cartographie** des PACA et intégrée aux intentions d'aménagement.

- Le développement urbain qui pourrait être préconisé par les PACA (GE/Ferney/ Gex et GE/Meyrin/St Genis devra tenir compte des deux éléments forts suivants :

- programmes urbains en cours :

- *Quartier de Chapeaurouge (certains immeubles en cours de construction): 180 logements, 70 logements aidés (35%) (densification du centre)- Sur une partie du programme des surfaces ont été réservées pour accueillir des services (actuellement un restaurant, une banque et un institut de beauté). A ce jour, quatre surfaces sont encore disponibles.*
- *Le secteur de la Bretonnière : 380 logements dont 95 logements aidés (25 %). Il s'articule autour d'un équipement public qui vient d'être achevé, à savoir un groupe scolaire avec 5 classes en fonctionnement (capacité qui va s'accroître)*



- *Les Acculats (a débuté) : 260 logements dont 90 logements aidés. La construction d'une crèche d'une capacité de 44 places (compétence CCPG) va prochainement commencer. Son ouverture est prévue courant 2010.*
- *Aux Pugins : 60 logements dont 12 logements aidés. Le permis de construire a été délivré en fin d'année 2008.*

Cette urbanisation (environ 800 logements à terme) s'organise autour du Parc du château, « poumon vert » de la commune », et permet de densifier le centre en y développant des services et des liaisons douces.

- préoccupations environnementales précitées (voir PLU).

- La mise en place d'une conjonction économique avec Genève (projet autrefois nommé « Rectangle d'Or »), intégrant les données d'habitat, de déplacement et d'environnement constitue un objectif que la commune souhaite soutenir.

En effet, la commune de Prévessin-Moëns entend rester un acteur dans l'aménagement global et concerté du secteur Nord de l'aéroport, comme elle l'a toujours été.

8. Ferney-Voltaire

Culture

Mise en valeur du patrimoine Voltairien, mise en réseau des activités culturelles avec les institutions genevoises et de la première couronne (Musée des Délices, Forum de Meyrin, théâtre de Carouge, théâtre du Bordeau etc.). Pôle de diffusion de la pensée des Lumières. Dynamisation du Château de Voltaire pour « redevenir » un pôle d'attraction culturel de 1er plan. Sauvetage du conservatoire et diffusion de ses activités dans les structures scolaires.

Enseignement-Formation

Confortement du lycée international, formation continue spécifique (administration), décentralisation de l'enseignement supérieur (université Genève, Lyon), décentralisation apprentissage (équivalent CFC).

Environnement

Préservation et valorisation d'un poumon vert constitué des bois de la Bagasse et de l'allée de la Tire (1'500 m), projet structurant permettant d'envisager 3 séquences « phasées » dans le temps, démarquant 3 atmosphères paysagères en s'adossant à une trame historique majeure. Protection des zones humides (gouille du Poirier de l'Epine, marais de Mategnin, étang de Colovrex). Gérer les principaux espaces boisés (bois de la Bagasse, bois de la Mouille, et.), certains éléments paysagers (vigne de Pré Jins). Reconquête des cours d'eau. Maintien des ripisilves. Préservation du couloir faunistique. Requalification de l'allée du Château en cheminement piéton. Gestion de la qualité de l'air et de l'eau.



Mobilité

Actions fortes en faveur des TC et de la mobilité douce (aménagement d'un site protégé pour la ligne F, trolleybus ou bus à haut niveau de service en première étape, en préfiguration de l'arrivée du tramway Grand-Saconnex ; aménagement d'une liaison bus « rue de Meyrin » en direction du TCMC en préfiguration du tramway Meyrin ; création d'une ligne Versoix-Ferney-Meyrin ; prolongement des lignes bus 23 et 54 sur Ferney ; renforcement du maillage piétonnier et des pistes cyclables avec raccordement sur les réseaux suisse et gessien). Requalification et partage des voiries. Réflexion sur le report modal des pendulaires.

Social

Confortement des services à la population (services publics, politique du handicap, refus de l'exclusion sous toutes ses formes...).

Santé

Hébergement des personnes âgées en long séjour (?). Dynamisation du Centre de soins infirmiers, attirer les professions médicales et paramédicales.

Activité économique

Secteur hôtelier et para-hôtelier à conforter et à développer. Développement à long terme de la zone d'activités « Bois Candide / Veudagne ». Redonne urbaine du secteur Poterie. Soutenir le commerce de proximité (continuité commerciale), renforcer le marché du samedi et créer un nouveau marché le mercredi.

Aéroport

Diminution des gênes sonores, surveillance des survols du territoire et amélioration de l'isolation acoustique du bâti existant. Préserver l'interface végétale entre l'aéroport et la ville. Possibilité d'une création d'une zone d'activités liées à l'aéroport en partenariat avec Meyrin. Redéploiement du secteur français. Améliorer les conditions d'accès (TP, cycles, autos). Rôle de gare du Pays de Gex pour la gare de Cointrin.

Urbanisme

Economiser le sol (densification des secteurs urbanisés, libération progressive et limitée des zones constructibles, politique d'acquisition et de gestion foncière, préservation des zones naturelles). Préparer le territoire aux contraintes futures (réseau de TC en sites propres, coût de l'énergie et des ressources, réchauffement climatique). Production de logements sociaux en adéquation des besoins de la population. Mise en réseau des espaces verts et des espaces publics.



Agriculture

Incitation à une agriculture de proximité-circuit court. Activités agricoles « aquacompatibles ». Charte paysagère (plantation de haie, clôture, etc.).

9. Thoiry

- Quartier du Grand-Pré : équipements publics gendarmerie et crèche collective ;
- Quartier Pierraz Frettaz : programme d'habitat comprenant 200 logements ;
- Extension de la zone commerciale de Val Thoiry.

10. Crozet

Le village de Crozet est proche du pôle structurant de Saint Genis Pouilly et s'inscrit dans la continuité géographique du parc d'activités des Rives de l'Allondon et de la ZAC des « Hauts de Pouilly » à Saint Genis-Pouilly.

C'est le point d'accès gessien à la Station Monts-Jura, site de Crozet-Lélex. La commune accompagne le développement du pôle structurant de Saint-Genis Pouilly et offre aux habitants de notre région à la fois un habitat composé de maisons individuelles et de petits immeubles, un ensemble important de zones artisanales proches de la voie ferrée doublé de 2 pôles touristiques majeurs : la Station Monts-Jura et le domaine d'Harée. La commune continue de se développer suivant 3 axes majeurs :

- Développement du logement de tous niveaux sociaux (élaboration du PLU en cours) et des services de proximité.
- Développement des zones artisanales : aménagement de la Fontaine sucrée proche de la voie ferrée.
- Extension du projet d'unité touristique nouvelle d'Harée avec golf, agrandissement de l'offre hôtelière et commerciale haut de gamme. Amélioration de l'offre touristique Monts-Jura en hiver comme été .

Transport

L'arrivée du tram sur Saint Genis Pouilly et la mise en place d'un parking relais permettrait dans un premier temps d'organiser des navettes de rabattement pour la population en relation avec les communes voisines de Chevry, passage sur Flies et Pregnin ce qui représente environ 4000 habitants à moins de 15 minutes de l'arrivée du tram.

L'évolution de cette population suivra les données du SCOT du pays de Gex soit 2% par an.



En entrée de Crozet, proche du Rond RD84, se trouve la voie ferrée Bellegarde –Divonne. Utilisée actuellement pour le transport de marchandises Crozet-Bellegarde (acheminement des ordures ménagères et matériaux de construction).

La commune de Crozet est prête à mettre à disposition un terrain lui appartenant de façon à réaliser un parking relais et une gare pour une future extension de la ligne de tram.

Crozet est le point le plus proche pour les habitants du bassin lémanique rive droite pour accéder l'hiver à la station de ski alpin et l'été aux sommets du jura.

Seule la voiture permet actuellement l'accès à la télécabine. Une large population Genevoise choisie cette destination.

Cette arrivée serait située à 200 mètres de l'unité touristique nouvelle du domaine d'harée et son golf de 18 trous.

Par une navette adaptée l'accès à la station se trouverait à 2 minutes.. Les accès routiers depuis Crozet et depuis la RD84 (300 m) sont aisés

Un développement ultérieur de la voie ferrée pourrait relier les communes du piémont de Collonges à Divonne à cette ligne de tram.

Mobilité douce

De façon à relier le village et ses 3 hameaux (Crozet, Avouzon, Villeneuve), un réseau de pistes cyclables est à étudier . Il serait opportun de développer une piste cyclable vers Sergy et Thoiry mais aussi vers Chevy et le hameau de Flies (c. de Saint Genis Pouilly).

Agriculture

L'agriculture est une activité importante de la commune de Crozet. La mutation de celle-ci est en cours de part le départ en retraite de nombreux exploitants actuels. Il est nécessaire d'accompagner cette mutation vers une agriculture de proximité.

11. Sergy

Mitoyenne des communes de Crozet au nord, Thoiry au sud, Saint-Genis-Pouilly à l'est et Lélex à l'ouest, la commune de Sergy se situe à 15 km de Genève. Sergy s'est historiquement développée autour de 3 pôles : Sergy-Haut, Sergy-Village (Bourg) et Sergy-Gare. Sergy souhaite poursuivre la diversification de son parc de logement et étendre le cœur du village en cohérence avec la structure urbaine existante dans le respect de l'esprit traditionnel local.

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Sergy a été approuvé le 5 février 2008. Il est actuellement en cours de modification, une procédure légère qui ne remet en cause aucun des points



importants de ce PLU, conforme avec le SCOT. Ce PLU comporte des surfaces sensibles en réserves foncières à moyen terme (2NA).

3 objectifs de développement ont été établis :

- Assurer l'équilibre environnemental (préservation des espaces naturels sensibles, préservation de la qualité des cours d'eau et gestion des eaux pluviales, préservation de l'identité et de la qualité paysagère de la commune).
- Assurer la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale.
- Assurer l'équilibre économique (pérennisation de l'activité agricole, développement des services de proximité, développement des capacités touristiques du territoire).

Les projets en cours d'étude :

- Une orientation d'aménagement AEU (Approche Environnementale de l'Urbanisme) est en cours, en vue d'un aménagement de 3ha dans le cadre du renforcement du cœur du village.
- Le développement de chemins piétonniers pour favoriser la « mobilité douce » prévue en 2 temps : cœur de village puis liaisons Saint-Genis-Pouilly, Crozet et Thoiry.
- La requalification de l'Avenue du Jura pour la création d'une piste cyclable et de trottoirs.
- Suite à la création d'une AMAP (Association pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne) sur Sergy, la commune mène une réflexion afin de pouvoir mettre à disposition des terrains pour les maraîchers.
- l'installation de commerce(s) de proximité au sein de l'ancienne Fruitière, en cœur de village.
- L'accueil d'un EHPAD, d'une mini-crèche et d'un pôle santé à proximité de la voie ferrée.



IV. Annexes

1. Le schéma d'agglomération franco-valdo-genevois et ses enjeux (résumé)

Le Schéma d'agglomération, arrêté le 5 décembre 2007, détermine une série de principes et d'enjeux pour la mise en œuvre du Projet d'agglomération et l'approfondissement du Schéma d'agglomération, nécessaires notamment à la réalisation des infrastructures de mobilité (listes A et B du Fonds d'infrastructure de la Confédération suisse). Ces principes, répétés et déclinés ci-dessous, doivent être repris et intégrés au sein de l'étude des PACA, notamment dans la présente étude-test. Ils servent de base et de cadre de référence pour toutes les études par PACA qui seront initiées en 2008 et 2009.

Les enjeux d'urbanisation

- Créer une agglomération compacte, multipolaire et verte.
- Favoriser le développement des activités et du logement dans une approche de la ville compacte et multipolaire.
- Atteindre une densité moyenne à forte dans les nouveaux quartiers et dans les zones à réaménager.
- Diminuer significativement l'étalement urbain.
- Augmenter notablement le poids économique des pôles régionaux pour permettre la multi polarisation de l'agglomération.
- Créer une urbanisation qui favorise l'usage des transports publics (TP).
- Améliorer la qualité des espaces publics par un fort rééquilibrage de l'espace en faveur des transports publics et des mobilités douces.
- Coordonner l'implantation et la localisation des installations à forte fréquentation au niveau d'agglomération (coordination à l'échelle de l'agglomération avec les différents PACA).

Les enjeux économiques

- Assurer la mise en place d'un développement économique plus équitable entre les partenaires franco-valdo-genevois et créer les conditions-cadre pour accueillir environ 100'000 emplois supplémentaires d'ici 2030.



- Promouvoir un développement économique multipolaire, concerté et solidaire en favorisant les conditions d'implantation des activités économiques génératrices d'emplois par une offre d'accueil différenciée et complémentaire et selon les spécificités des territoires.
- Promouvoir un développement économique et social durable.
- Contribuer à renforcer l'offre et les retombées économiques du secteur international dans l'agglomération

L'enjeu du rééquilibrage de l'habitat et de l'emploi

Le Schéma d'agglomération a été établi pour permettre l'accueil d'environ 200'000 habitants et 100'000 emplois nouveaux d'ici 2030. L'agglomération franco-valdo-genevoise comptera alors près de 1 million d'habitants et 500'000 emplois.

L'hypothèse-cible à terme correspond à une poursuite du rythme de croissance actuel de 1 à 1,3% par an. Elle dépasse légèrement les prévisions de l'Office fédéral de la statistique (OFS), limitées au canton de Genève et qui semblent sous-estimer les soldes migratoires internationaux.

La croissance ne se répartira pas de manière homogène, mais en rééquilibrant habitants et emplois. En particulier, conformément au Plan directeur de l'habitat transfrontalier (PDHT), la moitié des nouveaux habitants résideront à l'intérieur du canton de Genève et 30% des nouveaux emplois se localiseront dans la partie française de l'agglomération. L'aspect qualitatif se verra accorder une grande importance, que ce soit pour la politique du logement ou pour celle de l'emploi.

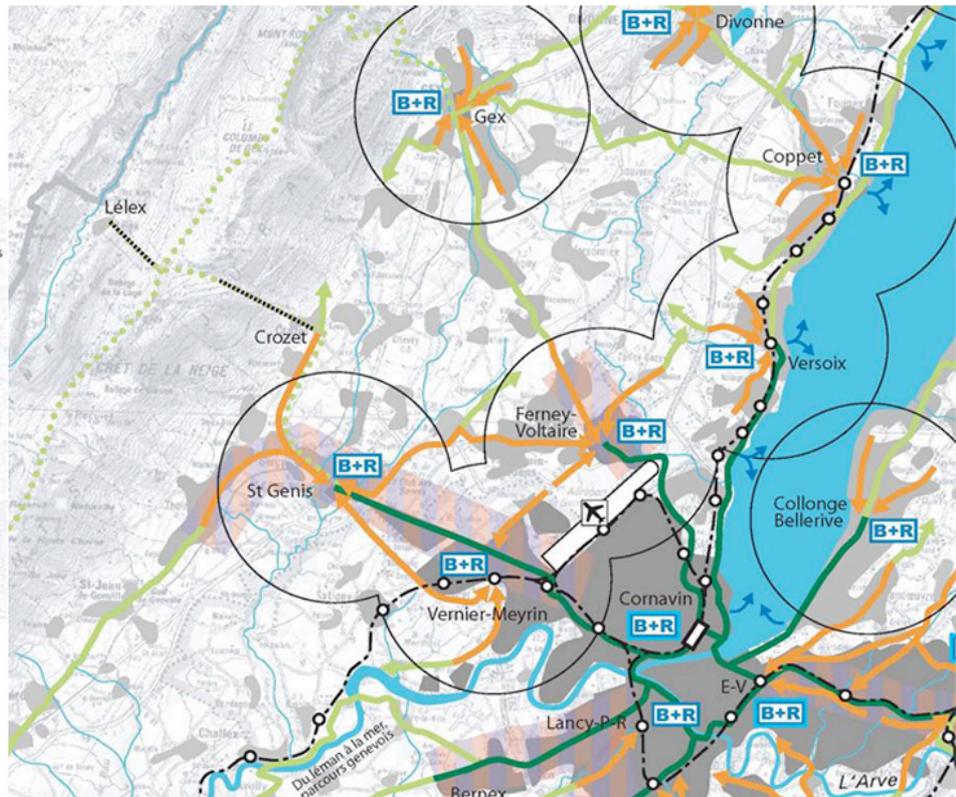
Les enjeux de mobilité (horizon 2030 / année de référence 2007)

- Atteindre un report modal fort en faveur d'une mobilité plus durable.
- Améliorer fortement la desserte en TP, diminuer les temps de déplacement et augmenter les fréquences, créer des nouvelles gares et haltes TP.
- Augmenter fortement la part de la population et des emplois, bien, voire très bien desservis par les transports publics (73% des habitants et 87% des emplois).
- Augmenter fortement l'usage des TP (+46% des déplacements au lieu de +11% en l'absence de Projet d'agglomération).
- Améliorer fortement les conditions pour la mobilité douce, éliminer les lacunes dans les réseaux piétonniers et cyclistes, créer des itinéraires continus.
- Augmenter fortement l'utilisation de la mobilité douce (+12% au lieu de +8% en l'absence de Projet d'agglomération).
- Ralentir la croissance des kilomètres parcourus par les transports individuels motorisés (+16% au lieu de +33% en l'absence de Projet d'agglomération).
- Réduire de 12% les accidents liés au trafic par rapport à la tendance sans Projet d'agglomération.

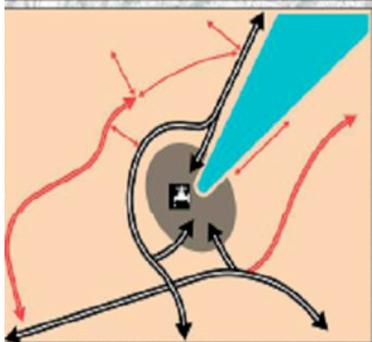


Légende

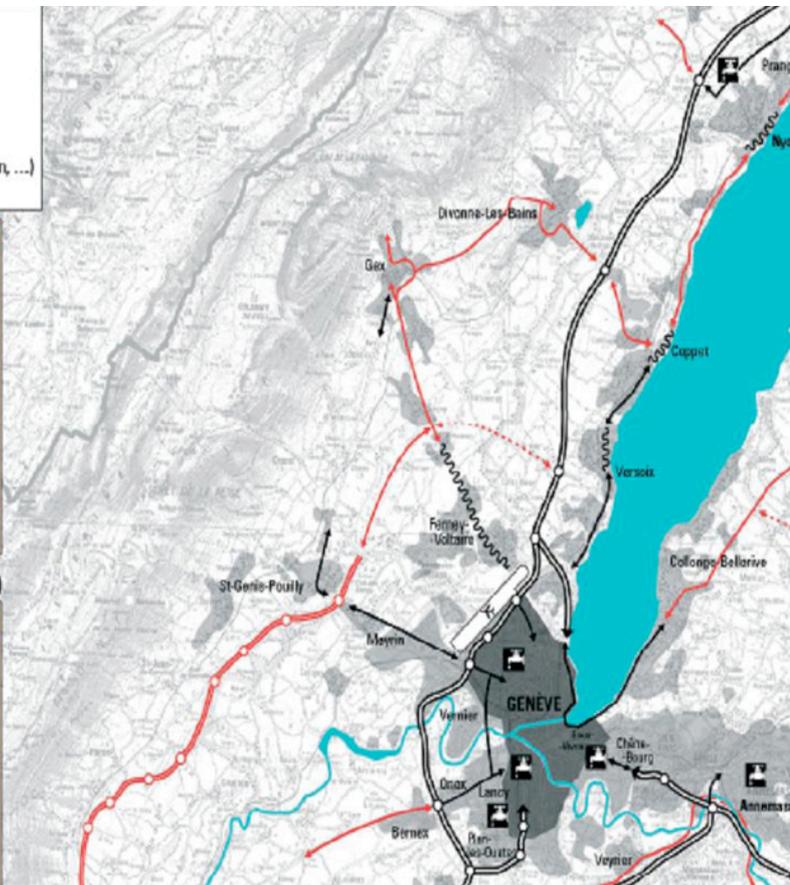
- Liaison structurante urbaine
- Liaison d'accès aux centralités
- Liaison vers l'espace rural
- Liaison structurante de grande randonnée
- B+R Bike and Ride
- B+R B+R avec station vélo
- Zone urbaine centrale existante
- Zone urbaine périphérique existante
- Village
- Axe de développement
- Rayon d'attractivité pour la MD de 3km
- Liaison lacustre
- - - - - Téléphérique, télésiège, etc.



- ○ Jonction ou échangeur
- - - - - Tracé à préciser
- Axe routier structurant
- Axe urbain structurant
- Maîtrise du trafic (contrôle d'accès, modulation, ...)



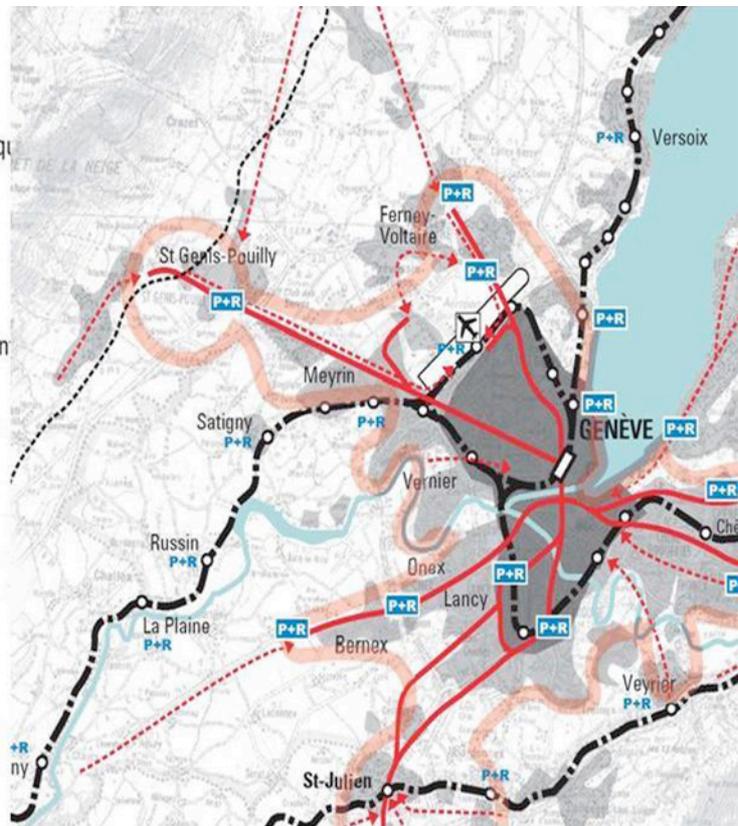
Evolution possible du concept après 2030





Légende

-  Cœur d'agglomération
-  Zones urbaines centrales et périphériques
-  Zones desservies par des TP urbains
-  Axe ferroviaire TP
-  Axe TP fort d'agglomération
-  Axe TP complémentaire de rabattement
-  Liaison TP lacustre à développer
-  Itinéraire ferroviaire à conserver pour réactivation future
-  P+R de périphérie urbaine
-  P+R de couloir d'approche



Les enjeux environnementaux

- Préserver et développer le caractère de « métropole verte » de l'agglomération.
- Minimiser la consommation de l'espace.
- Maintenir et développer des continuités paysagères et des connexions biologiques majeures.
- Préserver les grandes entités paysagères significatives en matière de valeurs naturelles et agricoles.
- Minimiser l'emprise sur les grandes entités agricoles à l'échelle de l'agglomération.
- Réduire les émissions de CO₂ et de NO_x liées au trafic par le biais d'une diminution des besoins de recours aux TIM.
- Réduire les émissions de CO₂ et de NO_x grâce à une urbanisation compacte à haute performance énergétique et alimentée par des énergies renouvelables.
- Maintenir un cycle hydrologique naturel en veillant notamment à une préservation rigoureuse des surfaces d'expansion des crues et des cours d'eau et grâce à une application stricte des critères de gestion des eaux pluviales dans les zones à aménager.



Les autres enjeux de l'agglomération

Sous l'égide du CRFG, les objectifs liés aux 10 thématiques du Projet d'agglomération sont mis en œuvre par diverses stratégies et actions, résumées dans les tableaux du point 2.5 de la charte d'agglomération. Ces actions sont présentées dans des fiches détaillées, qui décrivent l'état actuel d'avancement du Projet. Outre les enjeux décrits plus haut, ces autres thématiques sont les suivantes : Formation / Social / Santé / Culture / Agriculture / Logement.

2. Documents remis aux mandataires (DVD)

- 01 Cahier n° 70 : programme du PACA Genève-Meyrin-St Genis /pdf
- 02 Plan d'ensemble comme fond graphique au 1 : 10'000 /tif
- 03 Cadre de missions (avec calques thématiques n° 1 _Périmètre PACA, n° 2 _Appellations, n° 3 _Etat des planifications, n° 4 _Lignes ferroviaires, n° 5 _Lignes de tram, n° 6 _CERN, n° 7 _Connexions paysagères, n° 8 _Hydrographie, n° 9 _Faune, n° 10 _Cadastre bruit de l'aéroport, n° 11 _Servitudes, n° 12 _Numérotation des planifications /dwg/dxf/pdf y.c. calque de superpositions des 12 thématiques /pdf
- 04 Carte transfrontalière 1 : 20'000 /jpg
- 05 Orthophoto (état 2006) /tif
- 06 Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois – Décembre 2007 /pdf
- 07 Cahier n° 3 Le schéma d'agglomération et ses mesures – Décembre 2007 /pdf
- 08 Cahier n° 9 « Lignes directrices », Pierre Feddersen et Michel Schuppisser – Extraits – Novembre 2008 /pdf
- 09 Cahier n° 11-1 Synthèse de la connaissance du tissu économique franco-valdo-genevois – Novembre 2008 /pdf
- 10 Cahier n° 11-2 Inventaire de base (territoires français) PPDE – Politique des pôles de développement - Novembre 2008 /pdf
- 11 Cahier n° 11-3 Inventaire de base (territoire genevois) PPDE – Politique des pôles de développement - Novembre 2008 /pdf
- 12 Cahier n° 15-1 Voie verte d'agglomération – Mars 2009 /pdf
- 13 Tableau indicateurs agricoles /pdf



- 14 Charte DTPR transports publics dans le bassin franco-valdo-genevois - Juin 2003 /pdf
- 15 Notions suisses et françaises : degrés de sensibilité au bruit et plan d'exposition au bruit (PEB) /pdf
- 16 Meyrin : PDQ Les Vergers /pdf
- 17 Schéma Transports publics /pdf

3. Liste des documents d'encadrement et d'appui

(non exhaustive)

- Informations générales complémentaires sur le territoire :
www.etat.geneve.ch/topoweb4/main.aspx
- Les PLU / POS / PDCom-plan directeur communal / ZAC / Plan des zones d'affectation / etc. des diverses communes du PACA : voir leurs sites internet
- Projet d'agglomération franco-valdo-genevois : www.projet-agglo.org
- Plan directeur cantonal www.ge.ch/themes, SCOT www.cc-pays-de-gex.fr/scot/ ciblé document « PADD Projet d'Aménagement et de développement durable » et « document d'orientations générales »
- Portail pour accès aux planifications genevoises
<http://etat.geneve.ch/sadconsult/sadconsult.asp?WCI=frmConnectionHandler>
- Accès données complémentaires concernant la mobilité
http://etat.geneve.ch/dt/mobilite/a_votre_service-plan_charge_mesure_densite_reseau_routier-7682.html
<http://etat.geneve.ch/geoportail/geomobilite/>
- Accès données complémentaires concernant l'environnement
<http://www.cc-pays-de-gex.fr/rivieres/>

D'autres études sont actuellement en cours et seront transmises si besoin aux équipes en cours de procédure.



4. Glossaire des abréviations

CH = notion suisse, F = notion française

CERN	Organisation européenne pour la Recherche nucléaire
CEVA	Liaison ferroviaire Cornavin-Eaux Vives-Annemasse
CFC	Certificat fédéral de capacités (CH)
COS	Coefficient d'occupation du sol (CH)
DCTI	Département des constructions et technologie de l'information
DD	Demande définitive (enquête) (CH)
HBM	Habitation bon marché
IFF	Installation à forte fréquentation
IUS	Indice d'utilisation du sol (CH)
MD	Mobilité douce
MZ	Modification de zones (CH)
PACA	Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PADD	Projet d'Aménagement et de développement Durable (F)
PAFVG	Projet d'agglomération franco-valdo-genevois
PDCom	Plan directeur communal (CH)
PDQ	Plan directeur de quartier (CH)
PEB	Plan d'exposition au bruit (F)
PLQ	Plan localisé de quartier (CH)
PLU	Plan local d'urbanisme (F)
POS	Plan d'occupation des sols – remplacé par le PLU (F)
PPDE	Politique des pôles de développement économique
PSD	Projet stratégique de développement



R&D	Recherche et développement
RAZ	Règlement d'aménagement de zone (F)
SBP	Surface brute de plancher (CH)
SCOT	Schéma de cohérence territorial (F)
SHOB	Surface hors œuvre brute (quasi équivalente à SBP) (F)
TC	Transports collectifs
TI (TIM)	Transports individuels
TPG	Transports publics genevois
ZAC	Zone d'activités (F)
ZIA/ZDIA	ZI Vernier (zone industrielle)
ZIBAT	ZI Batailles (zone industrielle)
ZIBay	ZI de Bois de Bay - Satigny (zone industrielle)
ZODIM	ZI Meyrin (zone industrielle)
ZIMEYSA	ZI Meyrin-Satigny (zone industrielle)
ZIMOGA	ZI Mouille-Galand (zone industrielle)
ZIRIAN	ZI Riantbosson (zone industrielle)